

1955

Обзор сезона

География Большого Минского кольца
"Победы", "Москвичи", "циклоп" и прочие
Линейные гонки
Дебют на Большом Минском кольце
Новые старые гонки
Рекордные заезды

Общеизвестно, что начиная с 1955 г. чемпионаты СССР по автомобильному спорту стали проводиться в форме гонок по кольцевой трассе, в то время как ранее, в 1950-1954 гг., они представляли собой линейные гонки. Этот факт находит отражение в самой разной литературе и чаще всего подается как начало новой эпохи в истории советского скоростного автоспорта. Но так ли это было в действительности?

География Большого Минского кольца

Очевидно, что ключевое отличие кольцевых гонок от линейных заключается в трассе – замкнутом кольце с большим количеством разнообразных поворотов вместо практически прямолинейных отрезков шоссе. Для проведения чемпионата 1955 г. были выбраны дороги общего пользования к северо-востоку от Минска (о постройке специальных автодромов тогда еще не было и речи) – отрезки Московского, Вильнюсского, Логойского и Заславского шоссе, которые вместе образовывали четырехугольник неправильной формы периметром примерно 44,1 км. Такая длина круга, являющаяся по нынешним меркам исключительно большой, тогда не была чем-то из ряда вон выходящим даже для зарубежного автоспорта – достаточно вспомнить дорожное кольцо под Пескарой в Италии (25,5 км), трассу на острове Мэн (60,7 км), дороги, по которым проходили сицилийские гонки "Тарга Флорио" (72 км), да и знаменитый старый Нюрбургринг в Германии изначально имел солидную длину круга 28,3 км. Другое дело, что все эти трассы заметно превосходили минскую по качеству дорог и в основном располагали, несмотря на статус временных, необходимой инфраструктурой (закрытый парк, зона технического обслуживания, судейское здание и т. п.). Большое Минское кольцо ничего подобного не имело: вся подготовка дорог к гонкам свелась к некоторому ремонту покрытия на Заславском шоссе и установке вдоль трассы предупреждающих знаков. С этой точки зрения вновь созданная трасса ничем не отличалась от шоссе, на которых проводились линейные гонки, и здесь о каком-либо качественном шаге вперед говорить не приходится.

Дороги, включенные в состав кольца, очень сильно различались по своим характеристикам. Место старта и финиша располагалось на девятом километре Московского шоссе – магистрали всесоюзного значения, имевшей хорошее асфальтовое покрытие шириной 12 м и широкие обочины. После 12,8 км, пройденных по Московскому шоссе практически по прямой в северо-восточном направлении, участники поворачивали на запад, на Вильнюсское шоссе. Это была дорога совсем иного характера – при ширине всего 5 м она изобиловала подъемами и спусками, имея при этом несколько сложных закрытых поворотов, а качество асфальта было заметно хуже. Этот отрезок кольца имел длину 14,5 км и заслуженно считался наиболее сложным. Третий отрезок длиной 11,2 км проходил в южном направлении по Логойскому шоссе шириной 8 м, также с большим количеством поворотов и достаточно пересеченным рельефом. Наконец, последние 5,5 км трассы проходили по Заславскому шоссе с щебеночно-гравийным покрытием шириной 10 м, выходявшему на Московское шоссе

недалеко от места старта-финиша.

Прежде чем продолжить, следует оговориться, что название "Большое Минское кольцо", используемое здесь и на остальных страницах данного сайта для обозначения описанной выше трассы, – неофициальное. Вначале трасса как таковая вообще не имела названия, затем полуофициально (в основном в печати) вошло в употребление название "Минское кольцо". Однако точно так же позднее, в начале шестидесятых, называлась и короткая трасса на Заславском шоссе, позже известная как Боровая. Здесь во избежание путаницы между ними используются названия "Большое Минское кольцо" и "Малое Минское кольцо" соответственно.

"Победы", "Москвичи", "циклоп" и прочие

В основном, как и ранее, гоночная техника была представлена стандартными легковыми автомобилями – "Победами" и "Москвичами". Правила не допускали каких-либо переделок их кузовов (мотивировалось это тем, что такие переделки не дают сколько-нибудь существенного эффекта и потому бессмысленны), зато в остальном (двигателе, трансмиссии, подвеске) можно было производить значительные изменения. Применявшиеся в рамках этих правил приемы подготовки автомобилей к соревнованиям в новом сезоне остались теми же, что и прежде: еще не имевшие опыта участия в кольцевых гонках гонщики и механики действовали привычным образом, пока еще не вполне представляя себе особенности работы автомобилей в новых условиях. А priori было очевидно лишь, что на кольце со множеством поворотов успех будет больше зависеть от разгонной динамики, чем от максимальной скорости. Поэтому практически единственным признаком, по которому машины, которым предстояло впервые выйти на старт на Большом Минском кольце, отличались от своих предшественников, участвовавших в линейных гонках, был выбор передаточного числа главной передачи. Ранее в линейных гонках преобладали значения 3,5 и 3,33 у "Побед" и 3,78 у "Москвичей"; на этот раз же были подготовлены в основном автомобили с передаточными числами 3,78 и 3,5 ("Победы") и 4,36 ("Москвичи"). Два экипажа в классе "Побед", очевидно, переоценив крутизну поворотов трассы, установили даже передаточное число 4,44, но, как показали гонки, это дало заметный проигрыш в средней скорости. Некоторые автомобили "Москвич", подготовленные для соревнований Московским заводом малолитражных автомобилей, имели верхнеклапанные двигатели (скорее всего, экспериментальные "404" или "405").



Один из спортивных автомобилей шестого таксопарка перед стартом чемпионата СССР. Механик – Ю. Андреев, водитель – В. Ивантьев (?).

Ряды немногочисленных спортивных автомобилей в новом сезоне пополнились тремя машинами, построенными в московском шестом таксомоторном парке по проекту главного инженера И. С. Изаксона, – однотипными по конструкции и слегка различавшимися лишь оформлением передка. Двигатель, трансмиссия и прочие основные узлы и агрегаты были

взяты от ГАЗ-20 без каких-либо значительных переделок (применялись те же способы форсировки двигателей, что и у серийных автомобилей, и было изменено передаточное число главной передачи). Кузова были выполнены несущими, с каркасом из тонкостенных стальных труб. Это были первые автомобили среди множества спортивных самоделок, построенных впоследствии конструкторами-любителями на автотранспортных предприятиях Москвы, Ленинграда, Тбилиси и многих других городов.

Свои спортивные автомобили, как и в прошлом сезоне, выставили ГАЗ, ЗИС и МЗМА. Одна из двух спортивных "Побед" была переделана из купе в родстер, другая осталась без изменений. Практически неизменным вышел на старт и ЗИС-112/1, получивший лишь вырезы в передних крыльях – очевидно, для лучшего охлаждения тормозов, которые у "циклопа" были вечным слабым местом. Два автомобиля подготовил МЗМА: одним из них был уже известный "Москвич-404-Спорт", на котором была завоевана серебряная медаль предыдущего чемпионата, а другим – новый "Москвич-Г1", один из первых в СССР гоночных автомобилей с открытыми колесами. Построенный по проекту начальника экспериментального цеха И. А. Гладилина, "Г1" (или, как его тогда обозначали, МЗМА-1) в основном базировался на серийных узлах и агрегатах, но имел экспериментальный верхнеклапанный двигатель "Москвич-405" и четырехступенчатую коробку передач.

Линейные гонки

Сезон открылся 24 июля линейными гонками на Минском шоссе, в которых разыгрывались чемпионат Москвы и первенство Центрального совета ДСО "Буревестник". Всего на старт в двух классах ("Победа" и "Москвич") вышли тридцать шесть автомобилей, в том числе и главные новинки года – "Москвич-Г1" и одна из спортивных "Побед" из шестого таксопарка (разумеется, для уравнивания шансов гонки проводились с гандикапом). Оба первенства являлись лично-командными; командный зачет велся в классе "Побед" по сумме времени трех экипажей, образывавших одну команду. В зачете чемпионата Москвы соревновались команды НАМИ, автобазы Совета Министров, автобазы Министерства обороны, шестого таксопарка и объединенная команда первого и седьмого таксопарков. На первенство общества "Буревестник" были заявлены по две команды от Москвы и Ленинграда и по одной – от Киева, Одессы и Бреста. В классе "Москвичей" разыгрывалось только личное первенство Москвы, так как все заявленные в этом классе участники представляли одно предприятие – МЗМА – и одно спортивное общество – "Торпедо".

В двенадцать часов гонке был дан старт, и первыми на двухсоткилометровую дистанцию ушли ЗИС-112/1 и спортивный автомобиль из шестого таксопарка, затем – "Москвич-Г1" и "Москвич-404-Спорт". Вслед за ними попарно с минутными интервалами начинали гонку серийные "Победы", последними ушли со старта "Москвичи".

С самого начала гонки спортивная "Победа" С. Полякова и А. Старовойтова стала показывать отличную скорость, продолжая с каждым километром наращивать преимущество над соперниками (Курбатов, разумеется, шел быстрее, но с учетом большого гандикапа его шансы на победу были весьма призрачны). Однако при третьем повороте, когда позади осталось уже три четверти дистанции, поломка заставила Полякова и Старовойтова потерять время, и победа была упущена. Не добравшись до финиша и представитель автобазы Совета Министров Попов, также долгое время шедший среди лидеров: отказал двигатель. Выиграл в этом классе Алексей Амбросенков из НАМИ, который на первой сотне километров шел с Поповым буквально "колесо в колесо", а на второй, оставшись без опасного соперника, уверенно довел гонку до победного финиша. Амбросенков и его механик Арманд стали чемпионами Москвы, а показавший второе время экипаж Ю. Морозова и С. Богдашкина из шестого таксопарка выиграл первенство ДСО "Буревестник". Вместе с результатами двух других экипажей (С. Поляков – А. Старовойтов и В. Ивантеев – Ю. Андреев) этого было достаточно, чтобы команда шестого таксопарка завоевала первое место в зачете чемпионата Москвы. Среди команд, заявленных в первенстве ДСО "Буревестник", она стала только второй: всего 3,3 с решили судьбу первого места. Оно досталось первой команде Ленинграда,

составленной из работников первого таксопарка.

В классе "Москвичей" лучшую скорость – около 140 км/ч – показали А. Прохоров и Ю. Кроль, но установленный для их спортивного автомобиля гандикап отодвинул их на третье место; впереди оказались экипажи, шедшие на стандартных "четыреста первых". Юрия Чвинова, стартовавшего на "Москвиче-Г1", постигла неудача: поддерживая на первой половине дистанции скорость 165-170 км/ч, он был вынужден затем прекратить борьбу из-за перегрева двигателя. Впрочем, никто и не ожидал от совершенно новой машины немедленных побед. "Г1" был направлен обратно в экспериментальный цех для доработки системы охлаждения, а сравнение его скорости с абсолютно лучшей, показанной в гонках, – 171 км/ч у ЗИС-112/1 – давало все основания полагать, что "Москвич-Г1" в будущем способен на многое.

Дебют на Большом Минском кольце

Спустя два месяца многие из тех, кто принимал старт на двадцать третьем километре Минского шоссе, собрались на другом конце этой же магистрали – на девятом километре Московского шоссе под Минском, где располагалось место старта-финиша первой кольцевой гонки в ранге всесоюзного чемпионата. Всего список участников насчитывал тридцать два экипажа – представителей спортивных обществ "Торпедо" и "Буревестник" и Советской Армии – в двух традиционных классах – "Победа" и "Москвич". В каждом классе выделялись четыре группы автомобилей: со стандартными кузовами и нижнеклапанными двигателями (группа I); со стандартными кузовами и верхнеклапанными двигателями или спортивными кузовами и нижнеклапанными двигателями (группа II); со спортивными кузовами и двигателями любой конструкции без нагнетателей, но с обязательным сохранением рабочего объема и числа цилиндров (группа III); гоночные автомобили любой конструкции (группа IV). Три первые группы существовали и в предыдущем чемпионате, а четвертая, очевидно, была введена специально для "Москвича-Г1". В классе "Победа" были представлены только автомобили групп I и II, в классе "Москвич" – всех четырех групп. Гонки проводились с гандикапом: участникам на автомобилях группы I он не назначался, а для группы IV был наибольшим.

Дистанция гонки была установлена равной пяти кругам, или 220,5 км, на которых участникам предстояло преодолеть двести с лишним самых различных по своему характеру поворотов и почти сто восемьдесят подъемов и спусков. Если вспомнить, что линейная гонка примерно такой же (200 км) дистанции предполагала лишь три поворота, становится ясно, в какие непривычные для себя условия попали прибывшие в Минск спортсмены. Совершенно разумным шагом поэтому стало проведение перед гонкой десятидневных тренировочных сборов для ознакомления с трассой и подготовки к соревнованиям. Правда, прошедшие затяжные дожди не позволили полностью выявить возможности машин в новых условиях и отработать приемы прохождения многочисленных поворотов, подъемов и спусков Большого Минского кольца. Но, как бы то ни было, в одиннадцать часов 25 сентября Я. Рябинин и В. Орлов, последние чемпионы СССР по линейным гонкам, подняли флаг соревнований. После торжественного парада участников стартовала собственно гонка. Процедура старта применялась та же, что и в зарубежных гонках спортивных автомобилей: водители и механики выстраивались на одной стороне дороги, автомобили с неработающими двигателями стояли напротив них на другой стороне; по стартовому сигналу гонщики должны были добежать до своих машин, запустить двигатели и уйти на дистанцию (так называемый старт типа "Ле-Ман"). Но, в отличие от зарубежных соревнований, где старт давался всем участникам разом, здесь он был отдельным: каждые две минуты стартовали три автомобиля, начиная с самых быстрых ("Москвич-Г1" и ЗИС-112/1) и заканчивая наиболее медленными – стандартными "Москвичами". Такая схема, унаследованная от линейных гонок, позволяла равномерно распределить машины по всей длине круга и дать им возможность развивать максимальные скорости, не особенно мешая друг другу на узких дорогах, но вместе с тем делала гонки мало понятными для зрителей и затрудняла ведение хронометража. (Уже в 1957 г. от нее отказались в пользу общего старта.)



Парад участников во время торжественной церемонии открытия чемпионата СССР. Справа налево спортсмены: ДСО "Торпедо" (ГАЗ, ЗИС, МЗМА, НАМИ), Советской Армии (автобаза Министерства обороны), ДСО "Буревестник" (автотранспортные предприятия).



"Москвич-Г1" Юрия Чвирова и ЗИС-112/1 Бориса Курбатова перед стартом. Так как Чвиров управлял гоночным автомобилем, а не спортивным, правила старта типа "Ле-Ман" на него не распространялись.

Довольно быстро выяснилось, что длинный, тяжелый и склонный к избыточной поворачиваемости ЗИС совершенно не приспособлен для гонок по кольцевой трассе, а с установленным для него большим гандикапом он тем более не мог показать сколько-нибудь достойный результат. Неудачно сложилась гонка и для Юрия Чвирова: "Москвич-Г1" вновь не смог пересечь финишную черту, сойдя с дистанции из-за поломки на третьем круге. Гонку уверенно повели два экипажа Горьковского автозавода – М. Метелев и Э. Васькович на спортивной "Победе" и В. Мосолов и А. Кулаков на стандартной. Для автомобилей второй группы был установлен пятиминутный гандикап – иначе говоря, Метелев должен был проходить каждый круг на минуту быстрее, чем Мосолов. В таких условиях победить на спортивном автомобиле оказалось не так просто: разница между временем обоих экипажей на каждом круге составляла как раз около минуты, причем вначале стандартная "Победа" Мосолова оказалась даже быстрее. В конце концов первое место все же досталось Метелеву, но с учетом гандикапа отставание Мосолова составило только 1,8 с. Спортивные автомобили из шестого таксопарка вновь не показали хороших результатов. Как признавал их конструктор И. С. Изаксон в своей статье, опубликованной в многотиражной газете московских автотранспортников, "для спортсменов ДСО «Буревестник» соревнования закончились неудачно по ряду причин; основная из них – не были хорошо подготовлены двигатели <...> двигатели в этих автомобилях, как оказалось, имели ряд недочетов". Впрочем, несмотря на все это, спортивные самоделки обратили на себя достаточно большое внимание, а их создатели и

гонщики с механиками получили благодарность от Комитета по физической культуре и спорту.

Неудача спортсменов "Буревестника" сказалась на результатах командного зачета, где первые два места заняли представители ГАЗа и НАМИ (первая и вторая команды ДСО "Торпедо" соответственно), а третье – вторая команда Советской Армии, составленная из спортсменов автобазы Министерства обороны.

В классе "Москвичей" гонка прошла куда менее интересно: здесь было всего семь автомобилей, в то время как по правилам соревнований необходимо было не менее девяти участвующих экипажей, чтобы гонка имела статус чемпионата. Поэтому победившим В. Данилову и П. Горбачеву пришлось довольствоваться лишь дипломами победителей, цветами и поздравлениями – медалей и красных чемпионских свитеров им не досталось. Стартовавшие на "Москвиче-404-Спорт" Прохоров и Кроль, как и в июле на Минском шоссе, с учетом гандикапа заняли только третье место.

Новые старые гонки

Итак, флаг первого чемпионата СССР по кольцевым автомобильным гонкам спущен, подведены его итоги, победители получили заслуженные награды, и теперь самое время вернуться к вопросу, которым начинается этот обзор сезона: можно ли считать этот чемпионат началом новой эры в истории советского скоростного автоспорта? По-видимому, нет, и вот почему. Как можно убедиться из изложенного выше, слишком незначительны были отличия этих кольцевых гонок от традиционных линейных: та же техника, те же правила проведения соревнований, те же спортсмены, привыкшие к гонкам по прямой. Сама по себе кольцевая трасса не могла сразу поднять проводимые на ней гонки на качественно новый уровень, так как опыта, знаний и материальных условий, необходимых для этого, еще не было и взять их было пока что неоткуда. Так что чемпионат СССР 1955 г. правильнее будет с точки зрения исторического процесса рассматривать как своего рода эксперимент, который еще не стал новой ступенью в развитии советского автоспорта, а лишь показал все сложности перехода к этой ступени. К тому же, вопреки распространенному мнению, это вовсе не были первые в СССР кольцевые гонки – еще тремя годами ранее, зимой и летом 1952 г., в Ленинградской области проводились аналогичные соревнования с участием местных гонщиков. Однако локальный масштаб этих гонок не позволил им привлечь к себе достаточное внимание и оставить заметный след в истории. Потребовался выход на всесоюзный уровень, чтобы понять, что кольцевые гонки даже на такой трассе, как Большое Минское кольцо, принципиально отличаются от линейных гонок по шоссе и предъявляют совершенно иные, намного более серьезные и разнообразные требования к технике, гонщикам, правилам соревнований. Наш автоспорт к такому принципиальному скачку оказался не готов. Только примерно через пять лет он в основном избавился от архаичных черт, приобретя взамен прогрессивные, соответствующие общему направлению развития мирового автоспорта, – тогда, в 1960 г., начался его "золотой век".

Рекордные заезды

Заезды на установление рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту в 1955 г. состоялись с 17 по 24 октября на традиционном месте – Симферопольском шоссе в Крыму. Именно тогда впервые вышел на старт самый известный и результативный из советских рекордных автомобилей – "Харьков-Л2" Эдуарда Лорента. Первый из двадцати семи установленных на нем рекордов был показан в классе до 500 см³ на дистанции 1 км со стартом с хода – 222,085 км/ч. Команда бюро скоростных автомобилей НАМИ впервые привезла на рекордные заезды новую модель "Звезда-5" с кузовом из авиашпона, на которой Алексею Амбросенкову удалось существенно улучшить рекорд на 10 км в классе до 250 см³. Третьим "дебютантом" стал "Москвич-Г1", стартовавший под управлением Юрия Чвириова. В его актив был записан рекорд на 50 км в классе до 1100 см³. Разумеется, приняли участие в заездах Владимир Никитин и Иван Помогайбо, записавшие в свои зачетные книжки мастеров спорта

еще по два рекорда. Скорости в "больших" (двухлитровом и трехлитровом) классах, в которых они стартовали, уже давно и прочно перевалили за двести километров в час и неуклонно приближались к тремстам. Комментируя итоги заездов, журнал "Автомобильный транспорт" отмечал: "Значительные затруднения в подготовке автомобилей и мотоциклов к соревнованиям, а также в проведении самих соревнований вызывает отсутствие специальных участков дорог, приспособленных для движения со значительно возросшими за последние годы скоростями." Как видно, в области рекордных заездов тоже назревала необходимость больших перемен.

© 2003-2011, А. А. Рогачев