

1956

Обзор сезона

Гоночная техника – из дня вчерашнего в день завтрашний

От Москвы до Минска и обратно за девять часов

Второй раз на кольце

Рекордные заезды

Вступление ЦАМК в ФИА

Чемпионат СССР 1955 г., впервые проведенный в форме кольцевых гонок, явился без преувеличения одной из важнейших вех в истории советского автомобильного спорта. В то же время нельзя не отметить, что чемпионат этот стал, по сути, попыткой участия в совершенно новых соревнованиях со "старым багажом". Подавляющее большинство участников стартовало на стандартных легковых автомобилях, мало приспособленных к гонкам по кольцевой трассе с большим количеством поворотов; количество специальных конструкций для спорта исчислялось единицами, и они также, как выяснилось, в большинстве своем мало соответствовали специфике кольцевых гонок. Создались предпосылки для коренной модернизации советского скоростного автомобильного спорта, которая должна была затронуть все его стороны – не только техническую, но и организационную – и вывести его на качественно новый уровень развития. Началом этого растянувшегося на несколько лет процесса стал сезон 1956 г.

Гоночная техника – из дня вчерашнего в день завтрашний

Сразу отказаться от применения серийных легковых автомобилей в гонках, разумеется, просто так было невозможно – хотя бы потому, что альтернативы им еще не было, – и в новом сезоне большинство спортсменов по-прежнему стартовало на "Победах" и "Москвичах". Однако теперь правила проведения соревнований запрещали внесение каких-либо изменений не только в их кузова, но и во все остальные узлы и агрегаты; единственным исключением было разрешение устанавливать дополнительные топливные баки, чтобы проводить гонки на длинные дистанции без дозаправок. Отдельные энтузиасты, уже осознавшие, что участие практически стандартных автомобилей в кольцевых гонках ведет автоспорт в тупик, занялись созданием собственных конструкций спортивных автомобилей. Технические требования, предъявляемые к ним, были более чем либеральными: автомобили могли иметь любую конструкцию при обязательном наличии приборов освещения, звукового сигнала, стартера, ветрового стекла и крыльев, закрывавших колеса. Единственным серьезным ограничением являлся запрет на увеличение рабочего объема двигателя.

Все же среди спортивных автомобилей, подготовленных к сезону 1956 г., еще преобладали конструкции заводов, а последовать по их стопам пока отважились лишь единицы конструкторов-любителей. Все они представляли Москву: таксопарки (первый, шестой, седьмой) и автобазу Министерства обороны, – а в качестве базового автомобиля использовали наиболее массовую модель того времени – ГАЗ-20, особенно распространенную на автотранспортных предприятиях. Изменения, вносимые самодеятельными конструкторами в двигатели и трансмиссии, были, как правило, невелики и сводились в основном к небольшому повышению степени сжатия, установке двух карбюраторов и уменьшению передаточного числа главной передачи. Основное внимание уделялось переделке кузовов из закрытых четырехместных в открытые двухместные, и в этой области царила полная свобода творчества: от минимального набора усовершенствований (срезанная крыша и заваренные

двери) до капитальной переработки всей несущей структуры и внешности. Общий уровень исполнения и подготовки самодельных спортивных автомобилей был пока еще весьма невысок, что заранее ставило энтузиастов на вторые роли вслед за признанным фаворитом – командой Горьковского автозавода. Заводские гонщики располагали четырьмя автомобилями: двумя открытыми родстерами обтекаемой формы, переделанными из закрытых купе образца 1950 г., и двумя автомобилями, построенными на базе серийных ГАЗ-20 с сохранением большинства элементов стандартных кузовов, за исключением крыши, дверей и формы задней части. На части автомобилей были установлены новые верхнеклапанные двигатели ГАЗ-21, что давало заметный выигрыш в мощности в сравнении с нижнеклапанными ГАЗ-20 – 10-15 л. с. Еще одной сильной стороной горьковской команды была высокая надежность техники – следствие тщательной подготовки к соревнованиям, которой конструкторы-самодельщики зачастую пренебрегали. Еще один возможный (хотя и не самый прогрессивный) подход к созданию техники для гонок продемонстрировал НАМИ: три подготовленных там автомобиля внешне никак не отличались от обыкновенных "Побед", однако внутри скрывались более чем серьезные усовершенствования. Мощность двигателей была доведена до 82-83 л. с.; в трансмиссии использовалась главная передача с пониженным передаточным числом и карданные валы с промежуточной опорой; кузова опущены относительно колес; установлены специальные шины производства НИИШП. По результатам испытаний максимальная скорость автомобилей превысила 150 км/ч. Команда Московского автомобильного завода, в том году получившего имя И. А. Лихачева, извлекла уроки из неудачного выступления большого, тяжелого и трудноуправляемого ЗИС-112/1 на узких извилистых дорогах Большого Минского кольца год назад. К новому сезону у "циклопа" была на целых 74 см сокращена колесная база, убран жесткий верх, повышена мощность двигателя, внесены изменения в подвеску и тормозную систему. Второй спортивный ЗИС получил взамен разбитого стеклопластикового кузова алюминиевый, изготовленный по кузовным деталям опытного лимузина ЗИС-Э111. В общей сложности спортивных автомобилей в 1956 г. насчитывалось около двух десятков: слишком мало, чтобы разом исключить из гонок стандартные "Победы" и "Москвичи", но вполне достаточно, чтобы впервые выделить для спортивных автомобилей отдельную зачетную группу в соревнованиях.

От Москвы до Минска и обратно за девять часов

Примечательным событием стали линейные гонки на первенство Центрального совета ДСО "Буревестник" в честь Спартакиады народов СССР, состоявшиеся 6 августа по маршруту Москва-Минск-Москва. По меркам мирового автоспорта гонки между городами по дорогам общего пользования в тот период уже представляли собой явный анахронизм, да и в СССР соревнования на столь длинные дистанции не проводились с 1949 г.: если в первые послевоенные годы перекрыть практически на целый день автомагистраль на протяжении семисот километров ради проведения гонок было еще возможно, то к началу пятидесятых дорожное движение стало намного более интенсивным, и подобного рода мероприятия становились попросту невыполнимыми. В том, что гонки Москва-Минск-Москва 1956 г. состоялись, главная заслуга принадлежала судьбе всесоюзной категории И. Фридлянду, сумевшему добиться решения о перекрытии магистрали. Эти гонки остались уникальным явлением – единственными отечественными соревнованиями такого рода, в которых стартовали спортивные автомобили, и последние в истории советского автоспорта.

Личный зачет первенства велся отдельно для спортивных и для серийных автомобилей. В классе серийных автомобилей первенство разыгрывалось также в командном зачете. В состав каждой команды входили по три экипажа, а в зачет шла сумма времени двух лучших; если финишировал только один экипаж, команда зачет не получала. Всего в гонках приняли участие четыре команды из Москвы, две – из Ленинграда и по одной – из Киева, Минска, Тбилиси и Одессы. Вне конкурса (как не принадлежавшие к спортивным коллективам автотранспортников, находившихся в ведении общества "Буревестник") были допущены к гонкам участники от московских автозаводов: два экипажа от ЗИЛа на ЗИС-110 и четыре – от МЗМА на новых "Москвичах-402", для которых гонки должны были стать хорошим всесторонним испытанием. Не считая заводские экипажи, всего на гонки было заявлено

тридцать семь автомобилей: пять спортивных (все из Москвы) и тридцать две стандартные "Победы".

Местом старта и финиша, как и в линейных гонках на более короткие дистанции, стал двадцать третий километр Минского шоссе под Москвой. Оттуда в 7 ч 15 мин утра в гонку ушли пять спортивных автомобилей; затем с трехминутными интервалами стартовали по пять серийных автомобилей. Промчавшись по автомагистрали до девятого километра Московского шоссе под Минском (места старта прошлогодних кольцевых гонок), участники дозаправились топливом и пошли в обратном направлении. Из пяти спортивных самоделок закончить гонку смогли только две: впервые стартовавший автомобиль А. Шатеркина и С. Бауэра из седьмого таксопарка и один из трех автомобилей шестого таксопарка, построенных в 1955 г. (экипаж С. Поляков – Е. Злыднев). На преодоление 1338 км дистанции им потребовалось немногим более девяти часов. Результаты, показанные на серийных "Победах", были, разумеется, скромнее: победившие Л. Калачев и З. Штейнград из московского седьмого таксопарка прошли дистанцию за одиннадцать часов, то есть со средней скоростью 121,7 км/ч, а средний результат для всех закончивших дистанцию "Побед" составил 114,3 км/ч. Не стоит забывать, однако, что максимальная скорость ГАЗ-20, значившаяся в заводских технических характеристиках, составляла всего 105 км/ч, а победители предыдущих гонок Москва-Минск-Москва в 1949 г. прошли дистанцию со средней скоростью 103,9 км/ч. Правда, длительная езда на высоких скоростях, на которые серийная конструкция рассчитана не была, дорого обошлась многим экипажам: девять из них выбыли из гонки из-за поломок двигателей и обрывов карданных валов.



Хрустальная ваза – приз за победу в гонках Москва-Минск-Москва, врученный З. Штейнграду.

Отдельно следует остановиться на результатах, достигнутых вне конкурса. ЗИС-110 показали среднюю скорость 122,4 км/ч, то есть оказались практически не быстрее "Побед", будучи при этом почти втрое мощнее их. Скорости "Москвичей", наоборот, приятно удивили не только публику, но и представителей завода: быстрейший экипаж в составе А. Герасимова и Е. Веретова показал в среднем 108,2 км/ч, в то время как максимальная скорость модели "402", официально заявленная заводом, составляла 105 км/ч. Эту скорость превысил и еще один экипаж в составе В. Данилова и П. Горбачева. При этом все "Москвичи", принявшие участие в гонках, были полностью стандартными, сошедшими с главного конвейера и прошедшими лишь тщательную обкатку и регулировку. У других экипажей не обошлось без различных поломок, в том числе и столь серьезных, как пробой прокладки блока цилиндров или срыв с крепления генератора. Но целью участия заводской команды в гонках было не столько достижение максимальных скоростей, сколько испытание новой модели, а это предполагало и возможное получение отрицательного опыта. Подводя итоги гонок, начальник

экспериментального цеха МЗМА И. А. Гладилин писал в заводской многотиражной газете: "По словам гонщиков, «Москвич» отлично ведет себя на высоких скоростях, уверенно «держит дорогу». Все это, да и сами результаты гонки, вновь доказывает, что «Москвич-402» – машина конструктивно хорошая, отвечающая высоким запросам потребителей." Была у представителей МЗМА и еще одна причина для гордости. Перед началом гонок совершил заезд на установление рекорда на дистанции 500 км заводской гонщик Ю. Чвиров на новом автомобиле "Москвич-Г2" (по существу, это был второй экземпляр гоночного "Г1" с обтекаемым кузовом, закрывавшим колеса, и фонарем над местом гонщика). Показанный Чвировым результат – 159,977 км/ч – стал новым всесоюзным рекордом: скорость превысила установленный норматив на 10 км/ч, несмотря на сильный встречный ветер на протяжении всего заезда.



"Москвич-Г2" незадолго до выезда на старт пятисоткилометрового заезда.

Второй раз на кольце

Спустя месяц после линейных гонок на девятом километре Московского шоссе под Минском снова наблюдалось оживление: сюда собрались участники второго чемпионата СССР по кольцевым автогонкам, представлявшие ДСО "Буревестник" и "Торпедо", а также армейские спортивные клубы. Ряды обыкновенных "Побед" и "Москвичей-401" на этот раз заметно разнообразили восемнадцать спортивных автомобилей (для них, напомним, впервые была выделена своя зачетная группа) и пять новых "Москвичей-402" заводской команды МЗМА. 4 сентября, за три дня до собственно гонок, состоялись контрольные заезды на дистанцию 132,3 км (три круга) для оценки подготовленности участников к соревнованиям. Лучший результат среди серийных "Побед" составил 110,8 км/ч (А. Ипатенко – С. Сурков), среди спортивных автомобилей – 138,8 км/ч (В. Мосолов – А. Ефремычев). Всего по результатам контрольных заездов к участию в чемпионате было допущено сорок восемь экипажей. Дороги, входившие в состав Большого Минского кольца, к новому чемпионату несколько улучшились: кое-где были перестроены повороты, расширено и выровнено покрытие. Дистанция гонок для всех трех зачетных групп была установлена равной девяти кругам (396,9 км). Помимо личного зачета, проводился также командный: команда в классе серийных автомобилей должна была состоять из трех экипажей на "Победах" и двух – на "Москвичах" (зачет по сумме очков каждого экипажа), а в классе спортивных – из трех (зачет по сумме времени двух лучших).



Команды ДСО "Торпедо" и "Буревестник" на торжественной церемонии открытия чемпионата СССР. На переднем плане – автомобиль А. Красовского и В. Майбороды, за ним – ЗИС-112/1 и спортивные "Победы".

7 сентября после торжественной церемонии открытия в 11.20 первыми на старт вышли серийные "Победы" и "Москвичи". С двухминутными интервалами в гонку уходили по три-четыре автомобиля. Как и следовало ожидать, в классе "Побед" команда Горьковского автозавода оказалась на высоте: победителями стали С. Волхонский и О. Шишацкий, а Е. Лисафьев и В. Родионов заняли третье место, менее секунды уступив армейскому экипажу в составе М. Зайцева и И. Ульянова. В классе "Москвичей" также главными претендентами на победу являлись заводские гонщики; так оно в итоге и случилось, причем все "Москвичи-402" без особых происшествий финишировали на первых пяти местах (как видим, опыт участия в августовских гонках действительно не пропал даром). Стоит еще отметить, что средняя скорость победителей – Е. Веретова и А. Герасимова – оказалась примерно такой же, как и в августе, в то время как в классе "Побед" дистанция была пройдена примерно на 7 км/ч медленнее, чем во время линейных гонок: "Москвичи" были легче и лучше держались на трассе, что позволяло им проходить повороты, мало теряя в скорости. Армейские гонщики на четырех "четыреста первых" "Москвичах" составить конкуренцию заводским экипажам не смогли и отстали довольно далеко. На этом первый день соревнований завершился. В общекомандном зачете, несмотря на высокие результаты гонщиков ГАЗа и МЗМА, первое место заняла армейская команда; торпедовцы были вторыми, а третье место заняла вторая команда Советской Армии.

В воскресенье, 8 сентября, прошла гонка спортивных автомобилей, привлекавшая наибольшее внимание как специалистов, так и широкой публики. Здесь развернулась бескомпромиссная борьба, которая, хотя и была в основном "заочной" из-за раздельного старта, все же не стала от этого менее напряженной. Быстрее всех первые круги прошли представители ГАЗа М. Метелев – А. Зверев и В. Мосолов – А. Ефремычев, не очень много проиграли им А. Щербаков с А. Назаровым из команды Советской Армии и А. Шатеркин с С. Бауэром. Затем последние, как и прочие представители общества "Буревестник", понемногу отстали и в дальнейшем на призовые места не претендовали. У тройки лидеров же появился новый опасный конкурент – экипаж в составе Б. Курбатова и В. Еремина на ЗИС-112/1. Хотя представители завода им. Лихачева участвовали в гонке с девятиминутным гандикапом, это не помешало Курбатову и Еремину быстро войти в число лидеров. Затем выяснилось, что догнать пару заводских спортивных "Побед" с учетом гандикапа они все же не в состоянии, а два горьковских экипажа, в свою очередь, сделали все, чтобы им этого шанса не дать. Метелев методично наматывал круги, с почти механической точностью проходя каждый примерно за 18 мин 30 с, и уверенно завершил гонку с лучшим временем. Мосолов стал вторым, проиграв

ему почти пять минут. Зато вопрос о том, кому стоять на третьей ступени пьедестала почета, решился только на последних сотнях метров. Претендентов было трое: экипажи Курбатова – Еремина, Щербакова – Назарова и понемногу подобравшиеся к ним представители НАМИ С. Тенишев – В. Локтионов. Курбатов все наращивал и наращивал скорость, показав на восьмом круге рекордное время и уйдя на заключительный круг на третьем месте. Тенишев и Щербаков проигрывали ему, впрочем, совсем немного. Ближе к концу круга стало ясно, что Курбатова уже не догнать, и Тенишеву со Щербаковым оставалось только бороться за четвертое место. Выйдя из последнего поворота, автомобиль Щербакова внезапно сбавил скорость и остановился в полусотне метров от финишной черты: закончился бензин. Спустя несколько секунд он все же сдвинулся с места (каким образом, история умалчивает) и дотянул до финиша, но время было уже потеряно. Армейским спортсменам досталось лишь шестое место: вперед вышел не только Тенишев, но и горьковский спортсмен Я. Рябинин. Здесь представителям общества "Торпедо" удалось отыграться за вчерашнее поражение: их команды заняли первые два места, оставив армейским спортсменам только третье.



Перед стартом гонки спортивных автомобилей. Впереди – самоделка А. Шатеркина и С. Бауэра, далее – "Победа-Спорт" В. Мосолова и А. Ефремычева и ЗИС-112/1 Б. Курбатова и В. Еремина.



Старт очередной тройки спортивных автомобилей. Под номером 31 – "Победа-Спорт" будущих победителей М. Метелева и А. Зверева; их преследуют армейские спортсмены А. Щербаков и А. Назаров.



Победный финиш
М. Метелева и А. Зверева.

Рекордные заезды

В 1956 г. заезды на установление рекордов скорости проводились трижды. 30 июня команда НАМИ провела на Минском шоссе заезды на "Звезде-5", завершившиеся установлением нового всесоюзного рекорда в классе до 250 см³ на 1 км со стартом с хода. Результат этот, впрочем, дался тяжело – лишь с третьей попытки. В классе 350 см³ заезды закончились неудачей: заклинил поршень одного из цилиндров, и двигатель был серьезно поврежден. Становилось ясно, что двухтактные двигатели с П-образной продувкой, конструкцию которых бюро скоростных автомобилей НАМИ совершенствовало уже десять лет, достигли пределов форсировки. Необходимо было изыскивать другие пути повышения скорости. О пятисоткилометровом заезде, совершенном Ю. Чвировым на "Москвиче-Г2" перед стартом августовских линейных гонок, здесь уже рассказывалось. Команда МЗМА удачно воспользовалась случаем: выше упоминалось, что выделить и перекрыть для движения участок шоссе столь большой длины еще раз вряд ли было бы возможно, а проведение заездов на более коротком отрезке означало бы несколько разворотов по ходу дистанции, что существенно снизило бы достигнутую среднюю скорость.

Традиционные "большие" заезды, организованные Центральным автомотоклубом и собравшие лучших гонщиков страны, как обычно, прошли в октябре в Крыму, на Симферопольском шоссе под Джанкоем. К сожалению, получились они далеко не столь результативными, как можно было бы ожидать, судя по составу участников. Большинству помешали добиться рекордных результатов как погодные условия (сильный встречный ветер, туман), так и поломки автомобилей. Успешными заезды выдалась лишь для Чвирова и Э. Лорента. Чвиров на этот раз вывел "Москвич-Г2" на стокилометровую дистанцию и прошел ее с рекордным временем, заодно перекрыв и свой прошлогодний рекорд на дистанции 50 км. Лорент на "Харькове-Л2" установил четыре рекорда на дистанциях 1 и 10 км со стартом с хода в классах 2 и 3, причем два из них превышали аналогичные международные достижения. Километр со стартом с хода в классе 2 Лорент прошел со скоростью 222,444 км/ч, в то время как действовавший международный рекорд, установленный итальянцем П. Таруффи, составлял 213,040 км/ч; еще более выдающимся оказался его результат, показанный в том же классе на десятикилометровой дистанции: 234,796 км/ч против 193,4 км/ч международного рекорда немца Ф. фон Опеля.

Вступление ЦАМК в ФИА

Лоренту для признания его приоритета на международном уровне не хватило буквально нескольких дней: рекорды были установлены им 13 и 14 октября, а 15 октября Центральным автомотоклуб СССР официально вошел в число членов Международной автомобильной федерации (ФИА). Заявка о приеме, поданная еще в 1954 г., была наконец рассмотрена на осеннем конгрессе ФИА, и вопрос о приеме был решен положительно двадцатью пятью

голосами "за" из тридцати одного. Начальник управления военно-технических видов спорта ДОСААФ генерал-майор Б. Ф. Трамм писал в журнале "За рулем": "Вступление ЦАМК СССР в Международную автомобильную федерацию <...> открывает широкие возможности для укрепления международных спортивных связей, участия советских гонщиков в различных международных автомобильных соревнованиях и знакомства с опытом зарубежных спортивных организаций. ЦАМК СССР имеет теперь право регистрации мировых рекордов по автоспорту, для чего по его вызову могут приезжать специальные хронометристы ФИА и ФИМ."

Эти слова были не пустыми лозунгами: вступление ЦАМК в ФИА действительно положило конец изоляции советского автомобильного спорта и стало решающим шагом в деле его совершенствования и развития. Если раньше оно шло в основном "снизу", то теперь инициативам в этой области был дан зеленый свет и обеспечена поддержка сверху. Большая заслуга в этом принадлежит тем, кто занимал тогда руководящие посты: Л. Афанасьеву, В. Бекману, В. Маржецкому, Н. Страхову, Б. Трамму и другим. Эти люди были по-настоящему увлечены автоспортом и сделали очень многое для его развития. Будущее нашего автоспорта казалось тогда безоблачным, а все трудности на пути к нему – временными и преодолимыми.

© 2003-2011, А. А. Рогачев