

1958

Обзор сезона

Ленинградцы на острие прогресса

Чемпионат СССР

Первые автомобильные гонки на Невском кольце

"Реликтовые" гонки

Рекордные заезды: неудача и успех

Взгляд "оттуда", или Много шума из ничего

К 1958 г. период начальной модернизации советского автомобильного спорта в целом завершился. Краткую характеристику произошедших изменений в сфере его скоростных видов можно свести к следующей формуле: линейные гонки по шоссе на слегка переделанных "Победах" в основном уступили место кольцевым гонкам на самодельных спортивных автомобилях на основе тех же "Побед". Это был, разумеется, шаг вперед, но все же не достаточный для того, чтобы говорить о начале новой эпохи в истории: скоростные виды автоспорта все еще представляли собой достаточно причудливую смесь архаичных и прогрессивных черт. Необходимы были новые перемены, которые могли бы окончательно поставить советский автомобильный спорт на более высокий уровень, основанный на международных правилах и стандартах и в силу этого соизмеримый с уровнем зарубежного автоспорта. Можно сказать поэтому, что в сезоне 1958 г. началась вторая ступень модернизации, затронувшая практически все стороны гонок: технику, судейство, выбор трасс, правила проведения соревнований – и завершившаяся в 1960 г.

Ленинградцы на острие прогресса

"Марш энтузиастов", о котором упоминается в обзоре предыдущего сезона, развивался и ширился. Ведущие позиции в создании новых конструкций автомобилей для гонок на тот момент прочно захватили ленинградцы. Под руководством В. Г. Шахвердова на авторемонтном заводе Ленинградского военного округа к новому сезону были изготовлены три гоночных автомобиля ГА-22. Несимметричное расположение двигателя дало возможность пропустить карданный вал справа от места гонщика и тем самым значительно снизить общую высоту и центр тяжести автомобиля. Длинные низкие ГА-22 получили от болельщиков прозвище "акулы". По общему уровню конструкции эти автомобили находились практически на уровне зарубежных аналогов – "Maserati-250F" или "Ferrari-246", – но, разумеется, доступные для реализации этой конструкции агрегаты и материалы не шли ни в какое сравнение с зарубежными (см. таблицу). На деле это могло выразиться, по подсчетам известного историка автомобилестроения Л. М. Шугурова, в проигрыше 35-45 с на каждом круге четырехкилометровой трассы.

	ГА-22	"Харьков-6" (вымышленный)	"Maserati-250F"	"Ferrari-246"
Снаряженная масса, кг	900	–	670	575
Максимальная скорость, км/ч	200	320	290	290
Двигатель:				
компоновка	4-цил., рядн.	6-цил., V-обр.	6-цил., рядн.	6-цил., V-обр.
клапанный механизм	ОНV	ДОНС	ДОНС	ДОНС

рабочий объем, см ³	2445	2480	2494	2417
степень сжатия	8,5	–	12,0	9,0
мощность, л. с. (при об/мин)	84 (4000)	300 (–)	270 (7200)	275 (8500)
Число передач	3	6	4	4
Габариты (д×ш×в), мм	4030×1620×1060	–	4050×1980×950	4030×1500×980
База, мм	2380	–	2280	2160
Тормоза	барабанные	барабанные	барабанные	барабанные
Передняя подвеска	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная
Задняя подвеска	зависимая, рессорная	зависимая, типа "Де-Дион"	зависимая, типа "Де-Дион"	зависимая, типа "Де-Дион"

Помимо работы над ГА-22, Шахвердов основательно модернизировал и изготовленные ранее гоночные автомобили ГМ-20, заменив прежние двигатели ГАЗ-20 новыми ГАЗ-21. У него нашлись и последователи: по чертежам ГМ-20 образца 1957 г. в тбилисском таксопарке был изготовлен еще один автомобиль этой модели для гонщика Шота Зардиашвили. Наконец, восемь автомобилей ГА-500 с мотоциклетными двигателями составили основу "пятисоткубового" класса в СССР (уже тогда в печати его порой именовали "по-международному" – формулой 3). Еще одним центром развития автоспорта в Ленинграде стал первый таксомоторный парк, где В. Н. Косенков с коллегами подготовил третий спортивный автомобиль КВН-2500С в дополнение к первым двум экземплярам этой модели, построенным годом ранее. На тот момент три КВН-2500С были единственными в СССР спортивными автомобилями рамной конструкции с двигателями ГАЗ-21, превосходившими по своим гоночным качествам не только традиционные самodelки на основе несущих кузовов и двигателей ГАЗ-20, но и автомобили с более мощными двигателями ГАЗ-12 и даже ЗИЛ-111.

В описании новинок гоночной техники того сезона нельзя, однако, ограничиваться только достижениями ленинградцев. На Московском автомобильном заводе имени Лихачева были построены два новых спортивных автомобиля – ЗИЛ-112/4 и ЗИЛ-112/5. Правда, если ленинградские КВН-2500С строились именно для гонок, то на ЗИЛе победы, медали и кубки не были самоцелью: эксперименты со спортивными автомобилями проводились прежде всего для испытаний опытных и экспериментальных узлов и агрегатов, а накопленный опыт находил применение в серийных моделях представительских автомобилей. Гонки в этом смысле были одним из лучших испытаний. На Горьковском заводе достраивалась серия из четырех спортивных автомобилей ГАЗ-СГ4, но интерес к скоростным видам спорта на заводе к тому времени уже начал угасать, и работа над ними осталась незавершенной.

Наконец, в сентябре 1958 г. на свои первые испытания вышел автомобиль "Эстония" (ныне более известный как "Эстония-1"). Построенный на Таллинском авторемонтном заводе №1 (ТАРЗ, или TART – эст. "Tallinna autode remondi tehas") группой энтузиастов под руководством Антса Сейлера, он стал первым гоночным автомобилем, созданным в Эстонской ССР, и положил начало превращению авторемонтного завода в ведущего в Советском Союзе производителя техники для автоспорта. "Эстония-1" получила высокую оценку не только от своих создателей, но и от приглашенного на испытания специалиста из Ленинграда, а через месяц блестяще оправдала выданные ей авансы в реальных гоночных условиях. Но об этом позже.

Чемпионат СССР

Как и прежде, местом проведения всесоюзного чемпионата по кольцевым автомобильным гонкам стало Большое Минское кольцо. Туда в начале сентября собрались участники на пяти десятках автомобилей, представлявшие Вооруженные Силы и спортивные общества "Труд", "Красное Знамя" и "Гантиади". На этот раз были заявлены лишь две

серийные "Победы", а подавляющее большинство участников располагало самодельными спортивными автомобилями. Организаторам пришлось решать довольно сложную задачу по распределению крайне разномастной техники по зачетным группам, каковых в конце концов было выделено четыре с гандикапами внутри каждой. Первая (группа А) включала в себя спортивные автомобили с двигателями рабочим объемом до 1500 см³ – сюда попадали немногочисленные конструкции на базе "Москвичей". Группа Б имела лимит рабочего объема 3000 см³ и, таким образом, объединяла спортивные автомобили с двигателями ГАЗ-20 и ГАЗ-21. Для уравнивания шансов быстрые КВН-2500С стартовали на 4 мин 30 с позже спортивных "Побед". Группа В (свыше 3000 см³) была предназначена для автомобилей на агрегатах ГАЗ-12 и двух спортивных ЗИЛов (они стартовали позже на 7 мин 41 с). Наиболее сложной была структура гандикапа в группе Г, куда были включены гоночные автомобили всех классов. Первыми на дистанцию должны были уйти "пятисотки", затем через 15 мин 03 с – автомобили с двигателями "Москвич", затем – с двигателями ГАЗ-20, и, наконец, через 22 мин 52 с (то есть с отставанием на круг с лишним!) – шахвердовские ГА-22 и ГМ-20. Приведенные времена гандикапов могут показаться сильно завышенными, однако взяты они были не "с потолка", а рассчитывались на основе предложенных судьей всесоюзной категории Л. Л. Афанасьевым специальных формул применительно к запланированным дистанциям гонок: одиннадцать кругов (485,1 км) для спортивных автомобилей всех групп и семь кругов (308,7 км) для гоночных.

При столь больших дистанциях гонки в каждой группе спортивных автомобилей должны были продлиться почти четыре часа каждая. С учетом немногочисленности участников в каждой группе они угрожали превратиться для собравшихся зрителей в крайне скучное и непривлекательное зрелище, как, например, случилось во время проведения предыдущего чемпионата. Организаторы учли этот урок: теперь было решено давать совместные старты для двух групп разом (зачет, разумеется, сохранялся отдельный) – этим экономилось время и создавалась более напряженная обстановка на трассе. В субботу 6 сентября, первый день соревнований, состоялась гонка групп А и В. Красный "Москвич-404-Спорт", на котором был выигран предыдущий чемпионат СССР, на старте сам предоставил соперникам фору, когда его двигатель отказался заводиться. Лишь через три минуты А. Терехин и Ю. Федотов смогли уйти в гонку, но уже после четырех кругов догнали лидировавший "Москвич-СА" московских армейцев Н. Климанова и П. Жукова, на пятом вырвались вперед и финишировали первыми, обойдя по пути к победе не только соперников по группе А, но и ряд участников группы В, в том числе и ЗИЛ-112/5, в три с лишним раза превосходивший "Москвич" по мощности. Дебют новых ЗИЛов вообще вышел не слишком удачным: 112/4 одолел лишь пять кругов из одиннадцати, прекратив борьбу из-за поломки двигателя, а 112/5 финишировал с отставанием на круг. В их зачетной группе доминировали московские армейские спортсмены: девять кругов из одиннадцати гонку вели С. Голубев и В. Кулюкин, а на десятом неожиданный рывок вперед предприняли А. Кузнецов и Б. Ненароков, ранее предпочитавшие держаться поодаль от лидеров. Тактически грамотно проведенная гонка принесла им победу.

На следующий день приняли старт группы Б и Г. Вначале лидерство в группе Б захватили представители шестого таксопарка Москвы Ю. Андреев и Е. Злыднев на своем спортивном автомобиле оригинальной внешности, построенном на агрегатах "Победы". Однако на пятом круге произошла авария: столкнувшись с "пятисоткой" минчанина Дмитрия Банникова, они повредили как ее, так и свой автомобиль. Андреев и Злыднев смогли продолжить гонку, но время было уже потеряно, а сзади неудержимо накатывались КВН-2500С экипажей В. Косенкова – А. Силантьева и А. Суховея – В. Марейкина, быстро ликвидировавшие четыре с половиной минуты гандикапа. Выйдя вперед, ленинградцы уже не отдали лидерства до самого финиша, в то время как Андрееву и Злыдневу пришлось в конце концов довольствоваться лишь седьмым местом.



Старт автомобилей группы Б. Во всех группах спортивных автомобилей применялась процедура старта типа "Ле-Ман".

фото из личного архива А. З. Штейнграда



"Фокке-Вульф" Ю. Андреева и Е. Злыднева после столкновения с автомобилем Д. Банникова.



Автомобили ГМ-20 и ГА-22 (группа Г) перед стартом.

Группа Г сильно поредела еще перед стартом: большая часть из полутора десятков заявленных "пятисоток" не была допущена к гонке на том основании, что их водители не имели спортивных разрядов. Для шести оставшихся участников в этом классе неудачи продолжились и в гонке: один за другим они выбыли из борьбы – трехсоткилометровая дистанция оказалась непосильной для форсированных мотоциклетных двигателей. Закончил ее лишь один ГА-500 под управлением В. Буфетова, но, потеряв много времени на устранение неисправностей, Буфетов пересек финишную черту спустя семь секунд после закрытия финиша и, таким образом, в итоговом протоколе классифицирован не был. Победа же, как и

следовало ожидать, досталась ленинградцам: спустя год после досадного поражения за рулем ГМ-20 Валерий Шахвердов взял реванш на новом автомобиле собственной конструкции: уверенно и спокойно проведя всю гонку, он завоевал золотую медаль чемпиона СССР. Георгий Шаронов из грузового таксопарка Ленинграда стал вторым, а "бронзу" получил Александр Красовский с Минского мотовелозавода, выступавший на собственноручно построенном автомобиле весьма причудливой внешности, оснащенный нижнеклапанным двигателем "Москвич".

Первые автомобильные гонки на Невском кольце

Как гоночная трасса Невское кольцо вело свою историю с 1956 г., когда по дорожкам Приморского парка Победы вокруг стадиона им. С. М. Кирова промчались мотоциклы участников всесоюзных гонок на первенство ДОСААФ. Теперь же, два года спустя, кольцо предстояло опробовать и автомобилям. Это было действительно историческое событие – первые в СССР автомобильные гонки на трассе с малой длиной круга, вполне соответствовавшей европейским аналогам. Состоявшиеся 5 октября соревнования официально именовались "междугородными", но абсолютное большинство участников составляли местные спортсмены: приглашенные к участию москвичи и минчане на гонки не приехали, и единственным гостем был Антс Сейлер на "Эстонии-1", принимавшей свой первый старт. В классе гоночных автомобилей рабочим объемом до 750 см³ Сейлер показал лучшее тренировочное время и имел реальные шансы на победу в гонке. Сначала к этому и шло: блестящий свежей вишневой краской автомобильчик круг за кругом отрывался от конкурентов, но затем Сейлер допустил ошибку и вылетел с трассы. Победа досталась местным гонщикам, но на счету эстонца остался лучший круг – 2мин 05 с, – который официально вошел в статистику как первый рекорд Невского кольца для гоночных автомобилей. Это "успешное поражение" получило достаточно широкое освещение в республиканской печати Эстонской ССР и даже в центральной, и ободренный Сейлер со товарищи принялся за постройку двух усовершенствованных автомобилей к следующему сезону.



Перед стартом первой автомобильной гонки на Невском кольце: "Эстония-1" в окружении ГА-500.

Рекорд Сейлера, впрочем, пал в тот же день, когда состоялась вторая гонка – для спортивных и гоночных автомобилей на агрегатах "Победы" и "Волги". Впервые спортивные автомобили вышли на старт без механиков на правых сиденьях: в отличие от Большого Минского кольца, любая точка ленинградской трассы находилась совсем недалеко от зоны технического обслуживания, и в случае поломки имелась возможность добраться туда для необходимого ремонта. И хотя спортивных автомобилей на старте было лишь два, для уравнивания шансов всех участников пришлось прибегнуть к гандикапу. Три лишние минуты, которые были вынуждены простоять на старте "акулы" ГА-22 и "бочки" ГМ-20, им отыграть не удалось: лучший из участников на гоночных автомобилях Валерий Шахвердов на финише был вторым, проиграв победившему Григорию Зинину на спортивной "Победе" тридцать секунд. Однако время лучшего круга Шахвердова – 1 мин 54 с – наглядно показало, что, продлись

гонка еще пять-шесть кругов, вопрос о победителе явно пришлось бы пересмотреть.

Первый опыт проведения автомобильных гонок на Невском кольце удался, и на 19 октября были запланированы еще одни соревнования. Провести их, однако, не удалось: помешали затяжные осенние дожди, а на проведение гонок по мокрой трассе местное руководство, тогда еще мало знакомое со спецификой автомобильного спорта, дать разрешение не отважилось.

"Реликтовые" гонки

Заключительными соревнованиями сезона стали линейные гонки на Минском шоссе под Москвой, официально именовавшиеся первенством Горкома профсоюза работников связи, транспорта и шоссейных дорог и первенством московского городского совета ДСО "Труд". Изначально гонки были намечены на 9 ноября, но из-за плохой погоды их пришлось перенести на неделю (по крайней мере, вопрос об отмене гонок из-за непогоды, как это случилось в Ленинграде, не ставился). Это, впрочем, не улучшило ситуацию: гололедица и мокрый снег заставили организаторов сократить дистанцию с пятисот запланированных километров до двухсот. В соревнованиях приняли участие только не слишком многочисленные московские гонщики на спортивных автомобилях – представители Вооруженных Сил и общества "Труд". Подобного рода гонки, хотя и еще оставались достаточно популярными, все же по сравнению с кольцевыми гонками смотрелись уже не более чем пережитком прошлого. Но пока количество имевшихся кольцевых трасс было невелико, линейные гонки продолжали существовать.



Победители линейных гонок Ю. Андреев (слева) и Е. Злыднев у своего спортивного автомобиля. Экипировка гонщиков типична для того времени – танковые шлемы, кожаные куртки, кирзовые сапоги...

Рекордные заезды: неудача и успех

Отдельного рассказа заслуживают проводившиеся в 1958 г. заезды на установление рекордов скорости. К тому времени уже стало совершенно ясно, что заезды на обычных шоссейных дорогах изжили себя: скорости возросли настолько, что это стало попросту опасным. Начались поиски подходящей естественной трассы, и в 1957 г. она была найдена: вблизи поселка Кум-Даг в Туркмении комиссия в составе судей всесоюзной категории Ю. Гофмана, Г. Черкасского и гонщика Э. Лорента обнаружила подходящий большой такыр – поверхность, покрытую твердой глиняной коркой, размерами примерно 20×10 км. На апрель 1958 г. были назначены рекордные заезды. Однако подготовка к ним шла чрезвычайно медленно и неорганизованно: смета была утверждена с опозданием, кольцевая трасса для заездов на длинные дистанции так и не была подготовлена, так как это требовало больших объемов земляных работ. Затем выяснилось, что вагон с автомобилями, оборудованием и топливом, отправленный из Москвы в Кум-Даг, затерялся где-то в пути. Поиски вагона и

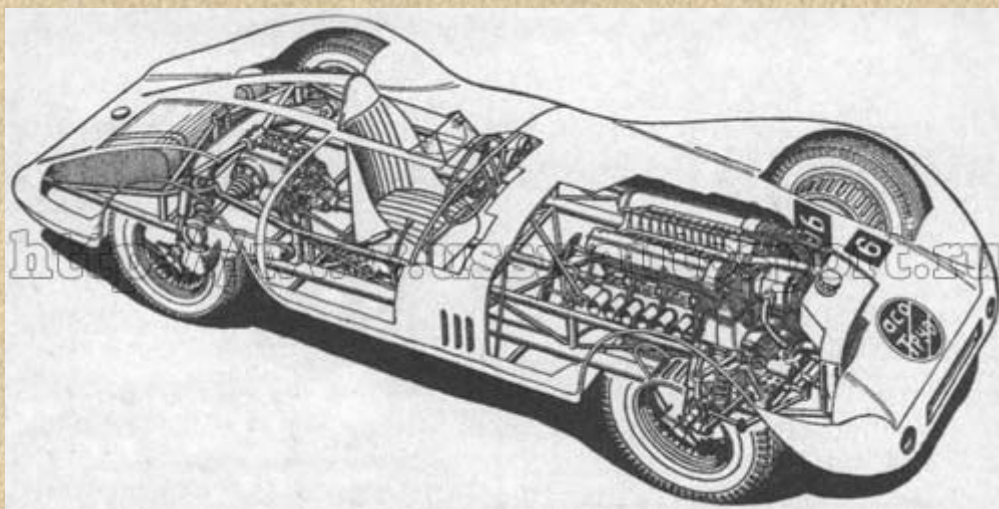
доставка его к месту назначения заняли несколько дней, и предполагавшиеся перед началом заездов десятидневные тренировочные сборы пришлось отменить. Наконец, перед самым началом заездов прошли дожди, основательно размывшие поверхность такыра. Поверхность просохла, трасса была размечена заново, но качество ее значительно ухудшилось. И, естественно, как следует подготовить автомобили в описанной выше сумятице не удалось. В результате ни один рекорд в ходе этих заездов установлен не был. Так, стартуя в классе 2 группы I на один километр со стартом с хода, Э. Лорент на "Харькове-Л2" показал сначала 195,5 км/ч, затем, после изменения передаточного числа трансмиссии, – 211 км/ч, хотя на тренировках на шоссе ему удавалось достигнуть 234 км/ч.

В качестве полумеры в июле состоялись заезды на один километр со стартом с хода на традиционном месте – Минском шоссе под Москвой. Э. Лорент и А. Амбросенков показали скорость 221,5 и 182,8 км/ч соответственно. Эти результаты были официально зарегистрированы ФИА как международные рекорды скорости в классах 2 и 1 группы I – впервые в истории советского автомобильного спорта. В то же время статуса всесоюзных рекордов эти результаты не получили. Причина такого парадокса заключалась в том, что установленные ранее всесоюзные рекорды в этих категориях (222,4 и 200,6 км/ч) были существенно выше международных (213,0 и 169,6 км/ч), но утвердить их в качестве международных было невозможно, так как на момент их установления ЦАМК СССР еще не являлся членом ФИА. Таким образом, Лорент и Амбросенков, показав скорость выше мировых рекордов, но не превысив всесоюзные, стали "рекордсменами наполовину". На этом история рекордных заездов на дорогах общего пользования в Советском Союзе, следуя за мировой практикой, завершилась окончательно.

Взгляд "оттуда", или Много шума из ничего

Для Западной Европы, несмотря на продолжавшееся уже два года членство ЦАМК в ФИА, советский автомобильный спорт по-прежнему оставался полнейшей terra incognita. Вести, приходившие в те годы из Советского Союза, в основном сообщали о таких эпохальных достижениях, как запуск атомной электростанции в Обнинске, спуск на воду атомного ледокола "Ленин", успешные испытания межконтинентальной баллистической ракеты Р-7 и последовавшие за ними запуски первых искусственных спутников Земли. Все это красноречиво свидетельствовало о высочайших темпах развития науки и техники в СССР и заставляло предполагать, что и более "приземленные" вещи, к которым относилась и автомобильная техника, также находятся на должном уровне. Достаточно успешные продажи в Западной Европе наших "Волг" и "Москвичей", их участие в отдельных крупных международных ралли, установленные Лорентом и Амбросенковым рекорды скорости в глазах западной автоспортивной общественности, мало информированной о фактическом положении дел, действительно могли служить доказательством достаточной степени развития автомобильного спорта в СССР – кольцевых гонок в том числе. Однако по поводу последних достоверных данных практически не было, и редкие публикации на эту тему обычно начинались словами "есть сведения, что...", "предположительно", "вероятно" и т. п. По-видимому, именно этот принцип "испорченного телефона" и стремление выдать желаемое за действительное привели к появлению в 1958 г. в британской печати слухов о неких советских "гоночных автомобилях «Харьков-6»", на которых команда Центрального автотоклуба была приглашена участвовать в весенних гонках в Гудвуде и Эйнтри. (По другим сведениям – хотя в это верится с трудом, – представители ЦАМК сами настояли на этом.) Приглашение и в самом деле было отправлено в Москву, но, разумеется, в апреле в Гудвуде советские гонщики не появились – ведь упомянутые гоночные автомобили в действительности никогда не существовали. Однако в ноябре того же года журнал "Autosport" со ссылкой на Л. Л. Афанасьева утверждал, что ЦАМК намеревается выставить собственную команду на запланированные на май 1959 г. гонки на призы Британского клуба автогонщиков ("BRDC International Trophy") в Силверстоуне! В качестве гоночной техники фигурировали все те же автомобили "Харьков-6", которые на тот момент якобы напряженно испытывались как на обычных дорогах, так и на "специально сооруженной трассе под Минском". В этом нет ничего удивительного: шумиха в британской прессе вокруг "Харькова" нарастала, и если в

публикациях начала 1958 г. он еще фигурировал как автомобиль для "спринтов" (что подразумевалось под этим термином, до конца не ясно), пригодность которого для западных Больших Призов вызывала сомнения, то затем превратился в полноценный автомобиль формулы 1 с впечатляющими даже по меркам искушенной в автоспорте Великобритании техническими характеристиками. По сведениям, которые проскальзывали в печати, V-образные шестицилиндровые двигатели рабочим объемом 2480 см³ с двумя распределительными валами в головках блока цилиндров, десмодромным приводом клапанов и впрыском топлива могли развивать до 300 л. с., коробка передач имела целых шесть (!) ступеней, а максимальная скорость составляла от 170 до 200 миль в час (т. е. примерно 270-320 км/ч). Вершиной стала публикация "рентгеновского снимка" "Харькова-6". Изображенный на нем автомобиль представлял собой любопытный гибрид тогдашних западных конструкций формулы 1 и существовавшего в действительности "Харькова-6" – двухлитрового заднемоторного рекордного автомобиля конструкции В. К. Никитина, построенного в 1952 г. Безымянный художник, очевидно, имел в своем распоряжении лишь одну-единственную фотографию никитинского автомобиля, опубликованную в журнале "Sports Illustrated". Этот снимок был сделан спереди и поэтому сильно искажал общие пропорции. Неудивительно, что автор рисунка, более или менее верно передав очертания передней части и не поленившись даже скопировать надписи на ней, дорисовал остальное (то есть фактически весь автомобиль) в соответствии с канонами формулы 1 того времени и приведенными в печати вымышленными техническими характеристиками. Жаль, что гоночный "Харьков-6" никогда не существовал в действительности – он стал бы качественным скачком вперед в советском автоспорте, о чем свидетельствует сравнение его с "грубой реальностью" – ГА-22 – в таблице в начале этого обзора. Можно не сомневаться, что в те годы разрядки и потепления международных отношений, а также на фоне неподдельного интереса Запада к достижениям советской техники ему был бы обеспечен самый радушный прием не только в Гудвуде или Эйнтри, но и на трассах всей Европы.



"Рентгеновский снимок" никогда не существовавшего в действительности советского автомобиля формулы 1 "Харьков-6".

Кончилась вся эта история, как и следовало ожидать, ничем. На осеннем конгрессе ФИА 1959 г. был заслушан информационный доклад о развитии автоспорта в Советском Союзе. После подробного ознакомления с действительным положением вещей из первых рук надежды британцев – да и не только их – в скором времени увидеть у себя на старте гонок команду под красным флагом с серпом и молотом исчезли. Случилось это только спустя три с лишним десятка лет, когда в британском чемпионате формулы 3 приняли участие Виктор Козанков и Урмас Пыльд. Но стартовали они на британской технике, да и советский автоспорт как система в то время уже практически прекратил свое существование...