

1953

Обзор сезона

Гоночная техника на словах и в реальности

Чемпионат СССР

Рекордные заезды

"1953 год должен стать годом дальнейшего развития автомобильного спорта в нашей стране", – писал в феврале 1953 г. в журнале "Автомобильный транспорт" судья всесоюзной категории полковник Виктор Владиславович Маржецкий. Опубликованный предварительный календарь сезона действительно был весьма насыщен событиями в области скоростных видов автоспорта. Главным из них, разумеется, оставался чемпионат СССР, проведение которого намечалось на начало июля на традиционном месте – Минском шоссе под Москвой. В качестве тренировочных и отборочных соревнований могли проводиться гонки локального значения, организуемые местными спортивными организациями. Сообщалось также, что по инициативе газеты "Труд" и ДСО "Труд" в мае или июне планировалось проведение гонки по маршруту Москва-Минск-Москва. Наконец, не были забыты и рекордные заезды как на короткие, так и на длинные дистанции.

Фактически эти обширные планы оказались выполненными едва ли наполовину. Не состоялись гонки Москва-Минск-Москва: по-видимому, их проведение оказалось связанным с таким числом организационных трудностей, что инициатору этой затеи – редакции газеты "Труд" – пришлось отказаться от своего намерения. Против обыкновения, не был проведен чемпионат Москвы, уже три года являвшийся своего рода разминкой перед всесоюзным первенством. Ленинградцы, правда, организовали в конце мая свои гонки в районе поселка Осиновая Роща, но число участников было относительно невелико, а достигнутые скорости невысоки. В целом 1953 год стал своеобразным "сезоном несбывшихся надежд", и не только из-за несостоявшихся соревнований: подобная ситуация сложилась и с техническими требованиями к автомобилям, где оптимистичность заявленных положений заметно контрастировала с действительным состоянием дел.

Гоночная техника на словах и в реальности

Положение о соревнованиях 1953 г. гласило, что автомобили, допускаемые к участию в шоссейных (т. е. линейных) гонках, могут относиться к трем категориям: серийные, спортивные и гоночные. Гоночными тогда назывались рекордные автомобили, и о них речь пойдет позже. Сейчас же важно отметить, что двухлетний запрет на участие спортивных автомобилей в линейных гонках был теперь снят. Это мотивировалось намерением привлечь к участию в соревнованиях как заводских, так и самодеятельных конструкторов и предоставить им свободу технического творчества при создании спортивных автомобилей. Действительно, технические требования к спортивным автомобилям, хотя и ориентировались главным образом на переделку или использование отдельных узлов и агрегатов серийных отечественных конструкций, были достаточно либеральны. К двигателю предъявлялось лишь требование сохранения числа цилиндров и рабочего объема базового двигателя. Кузов мог быть любой формы, но как минимум двухместным и должен был иметь полный набор оборудования, которое делало бы возможным передвижение автомобиля по дорогам общего пользования. К такому оборудованию относились: крылья над всеми колесами, передний и задний бамперы, ветровое стекло, полный набор приборов освещения с необходимым электрооборудованием, тормоза на всех колесах с отдельным приводом, запасное колесо,

зеркало заднего вида определенной площади. Список кажется внушительным, но при вдумчивом его прочтении заметно, что все его пункты являются в общем-то сами собой разумеющимися. Единственное жесткое требование относилось к шинам: допускалось применение только специальных скоростных шин, хотя и любого размера.

При всем этом указывалось, однако, что спортивные автомобили могут участвовать в чемпионате СССР только в личном зачете (в то время как чемпионат являлся лично-командным), а помимо этого особо отмечалось, что звание чемпионов разыгрывается только в группах серийных автомобилей. Получалось, что фактически спортивные автомобили могли стартовать в чемпионате только вне конкурса, и это сразу лишало потенциальных конструкторов реальных стимулов к их созданию. Гораздо проще было удовлетвориться переделками серийных машин, потратив на это намного меньше усилий и времени, и стать полноправными участниками всесоюзного первенства, тем более что набор возможных переделок был в новом сезоне еще более ограничен по сравнению с предыдущими. К участию допускались автомобили "Москвич", "Победа", ГАЗ-12 и ЗИС-110. В их двигателях разрешалось: повышать степень сжатия (но в пределах, допускающих работу на обыкновенном товарном бензине с октановым числом 74), устанавливать несколько карбюраторов, изменять системы впуска и выпуска (применять измененные трубопроводы, обрабатывать каналы, увеличивать диаметр клапанов, снимать глушитель), применять масляные радиаторы, увеличивать емкость системы охлаждения. Допускалось подводить воздух к карбюраторам с использованием естественного напора воздушного потока на большой скорости, но внешний вид автомобиля при этом не должен был отличаться от стандартного даже в мелочах. В трансмиссии разрешалось лишь изменять передаточное число главной передачи. Шины могли быть стандартными, но обязательно новыми (с пробегом для обкатки не более 500 км). Кроме того, разрешалось устанавливать любые контрольно-измерительные приборы.

Требование применения товарного бензина в качестве топлива ограничило повышение степени сжатия в пределах 7,2 у "Побед" и 7,0 у "Москвичей". Основным способом поднять мощность двигателей оставалось улучшение наполнения цилиндров и снижение сопротивления во впускном и выпускном тракте. Главные же эксперименты пришлось на долю системы охлаждения: хотя в условиях гонок стандартная система в общем справлялась со своей задачей безо всяких переделок, на заявленных на чемпионат автомобилях иногда увеличивалась ее емкость и снимались вентиляторы. В целом стендовые испытания некоторых двигателей ГАЗ-20, подготовленных согласно требованиям 1953 г., показали, что они развивали 70-72 л. с. при 4000-4200 об/мин, что лишь немного уступало показателям предыдущего сезона. Большим разнообразием отличались передаточные числа в классе ГАЗ-20 – от 3,33 до 4,44, – в то время как у большинства "Москвичей" передаточное число было одинаково и составляло 3,78.

Включение рекордных автомобилей в число допущенных к участию в чемпионате СССР объяснялось тем, что, как и раньше, перекрытая для гонок дорога использовалась также для рекордных заездов на длинные дистанции. Но в зачет собственно линейных гонок рекордные автомобили, естественно, входить не могли.

Чемпионат СССР

12 июля на двадцать третьем километре Минского шоссе в девять часов утра чемпионы СССР 1952 г. А. Герасимов (линейные гонки) и Н. Розанов (кросс) подняли флаг нового всесоюзного первенства. Дистанция гонки составляла пятьсот километров – отрезок шоссе длиной 125 км надо было пройти четыре раза с тремя поворотами. Участники представляли три спортивных общества: "Торпедо" (предприятия автомобильной промышленности), "Труд" (автотранспортные предприятия) и "Динамо" (автобазы МВД), – а также армейские спортивные клубы. Командный зачет велся среди спортивных коллективов отдельно для классов "Победа" и "Москвич". Всего на старте выстроились тридцать шесть автомобилей: двадцать "Побед", девять "Москвичей", а также автомобили, стартовавшие вне конкурса: ЗИС-112/1, три ЗИС-110, экспериментальный "Москвич", рекордные "Харьков-Л1" и "Звезда-М-

НАМИ". Стоявшие рядом со своей техникой водители и механики то и дело с беспокойством поглядывали на затянутое тучами небо. Не надо было быть специалистом-метеорологом, чтобы понять: скоро начнется дождь...

Дождь действительно начался, и достаточно сильный. Старт гонке был дан лишь тогда, когда он слегка приутих. Первыми со старта ушли рекордные автомобили Алексея Амбросенкова и Эдуарда Лорента. Первому предстояло пройти пятьдесят километров, второму – сто. Для обоих гонщиков заезды завершились новыми всесоюзными рекордами, которые превысили и аналогичные международные достижения: Амбросенков в классе 500 см³ развил среднюю скорость 172,084 км/ч, а Лорент в классе 250 см³ – 148,038 км/ч.

Вслед за рекордными автомобилями со старта с интервалом в одну минуту начали уходить по два автомобиля: сначала ЗИСы, потом "Победы", последними стартовали "Москвичи". ЗИС-112/1 под управлением Бориса Курбатова показал на пятисоткилометровой дистанции в среднем 157,493 км/ч – это было несколько быстрее его же прошлогоднего достижения, но все равно намного медленнее всесоюзного норматива, и поэтому как рекорд результат Курбатова засчитан не был. Прошли всю дистанцию и лимузины ЗИС-110, но для них гонка была просто испытательным заездом на большой скорости – об установлении каких-либо рекордов на них, естественно, думать не приходилось.

Основные события, привлечшие внимание зрителей (а их, несмотря на дождь, собралось немало), развернулись, как обычно, в классе ГАЗ-20. Когда участники подошли к первому повороту (125 км), лидерство держала группа из четырех экипажей. Два из них (Л. Дашков – Г. Скворцов и Б. Попов – Н. Тихомиров) представляли автобазу Совета Министров, один (Д. Кияев – Я. Нейстетер) – заводскую горьковскую команду и один (водитель В. Курган) – НАМИ. Все они на этом отрезке показали среднюю скорость свыше 140 км/ч. К месту старта, завершив первую половину дистанции, первыми вернулись Попов и Тихомиров; их средняя скорость составила 144,485 км/ч. На второй половине дистанции их ждал сход из-за утечки воды из системы охлаждения, и лидерство перешло к их коллегам по команде Дашкову и Скворцову. Примерно в это же время снова усилился дождь – к счастью, его полоса оказалась шириной не более пятидесяти километров, и участники прошли ее насквозь за двадцать с небольшим минут. Дашков и Скворцов, отстояв лидерство от атак Кияева и Нейстетера, финишировали первыми; горьковский экипаж уступил им лишь считанные секунды. Достаточно близко расположились еще два автомобиля – Ю. Морозова и Е. Злыднева из московского шестого таксопарка и Я. Рябинина и А. Щербакова из команды ГАЗа. Все остальные отстали от победителей более чем на десять минут. Упущенную победу в личном зачете горьковчане компенсировали первым местом среди команд.

В классе "Москвич", как и следовало ожидать, целиком и полностью доминировала заводская команда МЗМА, которую представляли шесть экипажей из десяти. В ее составе насчитывалось пять стандартных автомобилей под управлением мастеров спорта А. Герасимова, Ю. Чвирова, Б. Качигина, перворазрядника В. Орлова и дебютанта А. Терехина. Кроме того, вне конкурса стартовал автомобиль с экспериментальным верхнеклапанным двигателем "Москвич-404" и измененным кузовом; его экипаж составляли Л. Гивартовский (тренер заводской команды) и В. Веселов. Показанная на этом автомобиле скорость – 126,936 км/ч – была намного выше, чем у всех стандартных "Москвичей", и при этом, что было в общем-то неожиданно, оказалась даже на уровне последних участников в классе ГАЗ-20. Чемпионом же третий год подряд стал Герасимов (механик А. Прохоров); совсем немного проиграл им экипаж Ю. Чвиров – К. Глухов. Новичок Терехин с ходу примчался к призовому третьему месту, которое ему досталось благодаря вынужденной остановке Орлова. Последний потерял при этом около восьми минут, но в итоге занял четвертое место: пятый заводской экипаж на стандартной машине до финиша не добрался, а все остальные по сравнению с заводской командой выглядели не более чем статистами. Само собой разумеется, что командное первенство также досталось МЗМА с огромным отрывом от армейских спортсменов.

Результаты гонок в сравнении с предыдущим чемпионатом выглядели несколько парадоксально. О более жестких ограничениях допустимых изменений в конструкциях здесь уже говорилось. Далее, чемпионат 1952 г. также прошел на пятисоткилометровой дистанции, но с одним поворотом – следовательно, скорость при этом терялась меньше, чем в гонке с тремя поворотами. Не было тогда и нареканий к погоде и к дорожным условиям; на этот же раз гонщикам приходилось сражаться не только с дождем, но и с неровной дорогой. Кроме того, на коротком (2-3 км) участке шоссе было засыпано клинцом, и в плотных группах участников вылетавшие из-под колес камни разбили лобовые стекла некоторых автомобилей. И все же, несмотря на все ограничения и трудности, Дашков и Скворцов показали скорость, лишь на 1,15 км/ч меньшую, чем скорость прошлогодних чемпионов М. Метелева и Б. Лисова. Более того, в классе "Москвичей" Герасимов прошел дистанцию даже быстрее (на 1,7 км/ч), чем он сам это сделал годом ранее. Это красноречиво свидетельствовало, что "чистые" скорости автомобилей за счет тщательной и грамотной подготовки на основе полученного ранее опыта сильно возросли. Узнать, каких наивысших результатов могли бы добиться автомобили, подготовленные по новым техническим требованиям, помешали только большее количество поворотов и неподходящие дорожные и погодные условия.

Рекордные заезды

В сезоне 1953 г. состоялось сразу несколько серий заездов на установление рекордов скорости. В мае на Минском шоссе под Москвой Алексей Амбросенков на автомобиле "Звезда-М-НАМИ" установил всесоюзный рекорд на дистанции 50 км в классе 250 см³. В середине июня харьковский областной автотоклуб организовал заезды в Крыму, на Симферопольском шоссе в районе города Джанкой. Для рекордных заездов это было новое место – ранее они проводились на той же магистрали, но севернее – в Запорожской области, под Мелитополем. Перенос заездов в Крым был продиктован соображениями безопасности: после введения в 1952 г. всесоюзных нормативов скорости начали быстро расти, и в этом смысле пустынная крымская степь представляла куда более подходящее место для достижения скоростей 200-250 км/ч, чем обжитые окрестности Мелитополя.

Счет рекордам в Крыму открыл Владимир Никитин, на десятикилометровой дистанции достигший скорости 222,689 км/ч. Это был первый официальный рекорд, установленный им на автомобиле "Харьков-6": ранее ни один из его результатов не превысил соответствующий всесоюзный норматив. Даже на этот раз разница между рекордной скоростью и нормативом оказалась минимальной, но окрыленный успехом Никитин попытался через несколько дней установить рекорд и на самой скоростной километровой дистанции. Однако здесь его ждала неудача: в то время как всесоюзный норматив составлял 270 км/ч, "Харьков-6" смог разогнаться только до 228 км/ч. Осознав, что стабильно добиваться успехов его новый автомобиль пока не способен, Никитин спешно занялся его усовершенствованием.

Более успешными оказались выступления в тех же июньских заездах одноклубника Никитина Эдуарда Лорента. Ему наконец удалось преодолеть бесчисленные поломки, преследовавшие его на протяжении всего предыдущего сезона, и добиться первых рекордов на своем автомобиле "Харьков-Л1" – на десятикилометровой и пятидесятикилометровой дистанциях, – причем второй из них превзошел аналогичное международное достижение. Тем самым была нарушена "монополия" на неофициальные мировые рекорды, которую с 1947 г. держали автомобили "Звезда", создаваемые под руководством А. И. Пельтцера. Спустя месяц он установил и третий рекорд в рамках чемпионата СССР – о нем, как и об установленном тогда же рекорде Амбросенкова, уже упоминалось выше.

В декабре харьковские гонщики вернулись в Крым, где им последний раз в уходящем году предстояло попытаться достигнуть рекордных скоростей. Несмотря на не лучшие погодные условия (температура около -4°С и сильный северный ветер), это им удалось сполна. В первый же день заездов, 10 декабря, когда аппаратура хронометража была установлена на километровой отрезке, Лорент развил 196,721 км/ч, намного превзойдя всесоюзный норматив, хотя и не "дотянувшись" до международного рекорда. По-настоящему же большой успех выпал

на долю Никитина, прошедшего мерный отрезок со средней скоростью 280,156 км/ч. Столь долго не дававшаяся Никитину планка норматива была наконец взята, а показанная скорость стала новым абсолютным всесоюзным рекордом. Предыдущий абсолютный рекорд, установленный Иваном Помогайбо годом ранее, был превышен сразу на 50 км/ч – ни до, ни после такого скачка в истории советского автоспорта не было. Был превышен и соответствующий международный рекорд. Достижение Никитина было высоко оценено: помимо полагавшейся в таких случаях крупной денежной премии, он получил от Государственного комитета по физкультуре и спорту автомобиль "Победа".

Но все это было уже потом, а пока Никитин и Лорент продолжили заезды. На следующий день, 11 декабря, Лорент стартовал на пятикилометровой дистанции и достиг еще большей скорости, чем на "километровке", – 203,389 км/ч. Таким образом, в течение всего лишь одного сезона он практически целиком переписал и дополнил таблицу всесоюзных рекордов в классе 250 см³. Отлично смотрелись его результаты и на международном уровне: хотя 250-кубового класса в классификации ФИА еще не существовало, и потому с ее точки зрения "Харьков-Л1" должен был относиться к следующему классу – до 350 см³, – даже при этом три рекорда Лорента из пяти оказались выше международных. Посчитав, что в наименьшем классе ему делать больше нечего, Лорент занялся изготовлением к следующему сезону двигателя класса 350 см³, чтобы дать решающий бой "Звезде" Александра Пельтцера.

13 декабря снова вышел на старт Никитин. На десятикилометровой дистанции он улучшил свой же летний результат на тридцать с лишним километров в час и, таким образом, записал себе на счет четырнадцатый всесоюзный и второй неофициальный международный рекорд.

Нельзя не признать, что установленные рекорды позволили достойно завершить "сезон несбывшихся надежд". Но все же это был лишь эпизод – чтобы в советском скоростном автоспорте на самом деле наметились признаки радикальных перемен, должно было пройти еще несколько лет...

© 2003-2011, А. А. Рогачев