

# 1954

## Обзор сезона

### Те же и "404-Спорт"

### "Локальные" гонки

### Чемпионат СССР

### Рекорды состоявшиеся и несостоявшиеся

Гоночный сезон 1954 г. выдался достаточно богатым на примечательные с исторической точки зрения события, которые, однако, свое влияние на дальнейшую историю советского автомобильного спорта начали оказывать только два-три года спустя. Одним из них стала отмена запрета на участие в гонках автомобилей с измененными конструкциями кузовов и шасси. В том сезоне она еще не возымела своего действия: помимо вновь открывшейся свободы технического творчества, необходимы были еще и стимулы этим творчеством заниматься, а их на тот момент попросту не существовало. Действительно, имело ли смысл вкладывать усилия в постройку спортивного автомобиля лишь затем, чтобы во время гонок он был отнесен к одному из традиционных классов – "Победа" и "Москвич" – и ему был назначен соответствующий гандикап, зачастую сводивший на нет все шансы на хороший результат? Неудивительно поэтому, что работу над спортивными автомобилями в единичных экземплярах продолжали вести лишь заводы – МЗМА и ЗИС, – да и их конструкции создавались в первую очередь не для гонок, а для испытаний новых узлов и агрегатов.

### **Те же и "404-Спорт"**

Главную техническую новинку сезона представил МЗМА: в отделе главного конструктора по проекту И. А. Гладилина был построен двухместный открытый спортивный автомобиль, базировавшийся на элементах несущего кузова модели "403Э-424Э-Купе" образца 1951 г. и экспериментальном верхнеклапанном двигателе "Москвич-404". Ныне этот автомобиль известен как "Москвич-404-Спорт", однако это обозначение является условным и, судя по всему, было введено в употребление намного позднее; в тогдашних же источниках фигурирует лишь определение "спортивный автомобиль «Москвич»". Элегантная ярко-красная приземистая машина, выполненная во вполне "западном" стиле, неизменно привлекала к себе всеобщее внимание. Здесь дана таблица, где приводятся основные технические характеристики "Москвича" в сравнении с серийными британскими спортивными автомобилями того же периода, близкими по классу. Хотя эти модели предназначались прежде всего для повседневной эксплуатации и эпизодического участия в гонках клубного уровня, изготовленный на основе серийных узлов и агрегатов "Москвич", по существу, относился к тому же типу спортивных автомобилей с той лишь разницей, что шансов попасть в серийное производство у него по понятным причинам не было. Из таблицы видно, что по сравнению с западными "одноклассниками" "Москвич-404-Спорт" имел слишком большую массу при недостаточной мощности двигателя и малом числе ступеней коробки передач. Но об "очном" соревновании с "Лотосами" и "Эльвами" речи, конечно же, не шло, а в условиях линейных гонок на протяженные дистанции потеря нескольких секунд при разгоне тяжелого автомобиля особого значения не имела. Если же попытаться провести сравнение со спортивными автомобилями небольшого рабочего объема, специально сконструированными прежде всего для гонок ("Lotus-11", "Maserati-150S", "Porsche-550" и т. п.), то здесь у "Москвича", естественно, не осталось бы ни малейших шансов.

	"Москвич-404-Спорт"	"Fairthorpe-Electron"	"Lotus-Elite"	"Elva-Courier"
Снаряженная масса, кг	890	540	506	453
Максимальная скорость, км/ч	147	161	180	158
Двигатель:				
компоновка	4-цил., рядн.	4-цил., рядн.	4-цил., рядн.	4-цил., рядн.
клапанный механизм	ОНV	ОНС	ОНС	ОНV
рабочий объем, см <sup>3</sup>	1074	1098	1216	1489
степень сжатия	9,2	9,8	10,0	8,3
мощность, л. с. (при об/мин)	58 (4800)	83 (6800)	71 (6100)	72 (5000)
Число передач	3	4	4	4
Габариты (д×ш×в), мм	4130×1375×1015	3658×1525×1168	3708×1505×1181	3848×1511×1168
База, мм	2340	2083	2235	2311
Тормоза	барабанные	барабанные	барабанные	барабанные
Передняя подвеска	независимая, типа "Дюбонне"	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная
Задняя подвеска	зависимая, рессорная	независимая, пружинная	независимая, пружинная	зависимая, пружинная

На ЗИСе примерно в это же время началась работа над новым проектом, ныне известным как ЗИС-112/2. Этот автомобиль должен был по сравнению с предшественником – "циклопом" ЗИС-112/1 – иметь меньшие габариты и пониженный центр тяжести, быть намного легче и, как следствие, с тем же двигателем ЗИС-110 иметь лучшие динамические показатели. Кроме того, при разработке проекта учитывались действовавшие на тот момент технические требования Международной автомобильной федерации (ФИА) к спортивным автомобилям. ЗИС-112/2 с кузовом из стекловолокна был закончен постройкой в конце 1954 – начале 1955 г., но в гонках, по-видимому, так ни разу и не принял участие. Правда, на старт по-прежнему регулярно выходил ЗИС-112/1, но в основном вне конкурса, так как с шестилитровым двигателем он не мог стартовать вместе с "Победами" даже на условиях гандикапа.



ЗИС-112/2 в процессе постройки (кузов еще не покрашен, ветровое стекло не установлено).

В печати встречаются также упоминания о некоем "автомобиле с обтекаемым кузовом", на котором участвовали в гонках спортсмены московского шестого таксопарка С. Поляков и Е. Злыднев. К сожалению, эти публикации не дают возможности установить, был ли это полноценный спортивный автомобиль, подобный тем трем, что были построены в том же шестом таксопарке в следующем году, или же (что более вероятно) обыкновенная "Победа" со

слегка измененным кузовом.

За описанными выше редкими исключениями, в гонках по-прежнему стартовали обыкновенные легковые автомобили – "Москвич-401" и ГАЗ-20. Способы их подготовки к соревнованиям оставались теми же, что и раньше, и не требуют подробного описания: установка нескольких карбюраторов, увеличение диаметра клапанов, изменение впускных и выпускных трубопроводов, повышение степени сжатия, введение в систему смазки масляных радиаторов, установка карданных валов с промежуточной опорой и т. д.

### "Локальные" гонки

Гоночный сезон открылся 23 мая на Минском шоссе. В организованных московским городским автотоклубом гонках на сто километров, помимо личного первенства, первый и единственный раз разыгрывались также командные призы журнала "Техника – молодежи". Их обладателями стали: в классе "Побед" – команда автобазы Совета Министров СССР, в классе "Москвичей" – команда МЗМА. Здесь же впервые вышел на старт "Москвич-404-Спорт" с водителем Л. Гивартовским и механиком В. Веселовым. Согласно установленному порядку старта, в гонку они ушли последними, и им пришлось обгонять стартовавшие ранее экипажи. Это, несомненно, стоило Гивартовскому и Веселову одной-двух потерянных минут, но даже при этом по средней скорости, показанной во время гонки, – 140,669 км/ч – "Москвич" оказался практически на уровне победителей в классе "Побед": занявшие первое место представители НАМИ В. Николаев и В. Арманд прошли дистанцию со средней скоростью 142,258 км/ч, а ставшие вторыми Б. Попов и Н. Тихомиров с автобазы Совета Министров – 140,056 км/ч.



23 мая 1954 г., Минское шоссе: "Москвич-404-Спорт" впервые стартует в гонке.

Еще одной гонкой местного значения стал чемпионат Москвы, который состоялся на том же отрезке Минского шоссе (с двадцать третьего по семьдесят третий километр) через три недели после открытия сезона. Дистанция на этот раз была в два раза больше, в остальном же гонки немногим отличались от предыдущих: те же "Победы" и "Москвичи" с теми же гонщиками и механиками "в главных ролях". Единственным исключением стало, пожалуй, только второе место в классе "Побед" перворазрядника Василия Ивантьева из шестого таксопарка.

Вполне вероятно, что подобные соревнования локального масштаба с участием местных гонщиков проводились в том году не только в Москве, но и в других крупных городах, где культивировался автомобильный спорт: Ленинграде, Киеве, Минске, Горьком, – однако найти о них какие-либо достоверные сведения пока не представилось возможным.

## Чемпионат СССР

Все упомянутые выше гонки – как известные, так и неизвестные – были, по сути, лишь "репетицией" перед главными стартами сезона – всесоюзным чемпионатом, который состоялся 16 сентября на 46-171 км Минского шоссе под Москвой. Первенство разыгрывалось в двух традиционных зачетных классах – "Победа" и "Москвич", – но в связи с отменой запрета на конструктивные изменения кузовов в каждом классе отныне выделялись три группы: со стандартными кузовами и нижнеклапанными двигателями; со стандартными кузовами и верхнеклапанными двигателями; со спортивными кузовами и двигателями любой конструкции (при условии отсутствия нагнетателей и сохранения рабочего объема и числа цилиндров исходной модели). Для второй и третьей групп назначались гандикапы: 13 мин и 25 мин соответственно в классе "Побед" и 13 мин 30 с и 25 мин 30 с соответственно в классе "Москвичей". "Победы" должны были пройти пятьсот километров, "Москвичи" – двести пятьдесят. Всего к участию были заявлены двадцать семь автомобилей, из них семнадцать серийных "Побед", пять серийных "Москвичей" и пять автомобилей нестандартных конструкций. К числу последних относились упомянутые выше "Москвич-404-Спорт", ЗИС-112/1 и неизвестный автомобиль из шестого таксопарка, а также рекордные "Звезда-М-НАМИ" и "Харьков-Л1". Эти последние, как и ЗИС, разумеется, не могли участвовать в гонках как таковых, но закрытый на время проведения соревнований протяженный отрезок Минского шоссе предоставлял отличные возможности для установления рекордов скорости как на длинных, так и на коротких дистанциях.



ЗИС-112/1 под управлением Бориса Курбатова во время рекордного заезда на 500 км в рамках чемпионата СССР.



"Москвич-404-Спорт" (экипаж Л. Гивартовский – В. Веселов) перед стартом на чемпионате СССР.

Первым со старта на сорок шестом километре ушел ЗИС-112/1 с водителем Б. Курбатовым и механиком П. Власьевым; пятьсот километров они прошли со средней скоростью почти 175 км/ч, а на последних ста километрах показали в среднем около 191 км/ч. Затем настала очередь "Побед", начиная с 11 ч 45 мин уходивших в гонку попарно с минутными интервалами. С. Поляков и Е. Злыднев из шестого таксопарка на автомобиле с обтекаемым кузовом стартовали раньше основных претендентов на победу – команды ГАЗа в составе М. Метелева, Я. Рябинина и А. Щербакова на серийных автомобилях. В ходе гонки Поляков и Злыднев должны были отыграть у горьковчан двадцать пять минут гандикапа, и основной интригой гонки стал вопрос, насколько успешно они с этим справятся. Московский экипаж вернулся к месту старта, завершив первую половину дистанции со временем 1 ч 39 мин 17,5 с. Вскоре подоспели и спортсмены ГАЗа, стартовавшие вместе и шедшие поэтому плотной группой. Хронометры судей зафиксировали для них время примерно на пять минут хуже результата Полякова – но не на двенадцать-тринадцать, которые ему полагалось бы отыграть по условиям гандикапа. Шансов, что на оставшихся двухстах пятидесяти километрах Поляков настолько повысит темп, что "привезет" горьковским спортсменам еще двадцать минут, явно не оставалось. И действительно, придя к финишу со временем 3 ч 17 мин 06,1 с, с учетом гандикапа Поляков и Злыднев намного отстали от тройки горьковчан. Заводские гонщики финишировали на первых трех местах со считанными секундами разницы, разделив между собой все медали (кстати, в том году чемпионы СССР по автоспорту впервые награждались большой золотой медалью). Естественно, они выиграли чемпионат также и в командном зачете в классе "Побед"; второе место заняла команда Советской Армии.

В классе "Москвичей" все немногочисленные участники представляли МЗМА. Первыми стали В. Орлов и М. Куликов, шедшие на стандартной машине. Гивартовский и Веселов на спортивном "Москвиче" отыграть установленный гандикап не смогли, но были близки к этому и в итоге заняли второе место. Кроме того, закончив установленную для "Москвичей" двухсотпятидесятикилометровую дистанцию, они не прекратили гонку, а совершили разворот и ушли на второй круг. Пятьсот километров они прошли со средней скоростью 143,302 км/ч, установив всесоюзный рекорд скорости на 500 км в классе до 1100 см<sup>3</sup>. Попытки Эдуарда Лорента на "Харькове" и Алексея Амбросенкова на "Звезде" успехом не увенчались.

### **Рекорды состоявшиеся и несостоявшиеся**

Основные заезды на установление рекордов скорости в 1954 г. проходили по традиции в Крыму, на Симферопольском шоссе в районе Джанкоя. Первые заезды, состоявшиеся в мае, оказались богаты в основном на достижения мотоциклистов, в то время как рекорд на автомобиле был установлен только один (Владимиром Никитиным на "Харькове-6"). Октябрьские же заезды стали для автогонщиков куда более удачными: Алексей Амбросенков на "Звезде-М-НАМИ" (в двух модификациях), Эдуард Лорент на "Харькове-Л1" и Никитин установили в общей сложности десять всесоюзных рекордов. Некоторые достижения Лорента и Никитина существенно превзошли и аналогичные мировые рекорды. Так, наиболее выдающийся результат Лорента – на дистанции 5 км со стартом с хода – был почти на 25 км/ч быстрее, а Никитин прошел 10 км со стартом с хода быстрее на 33 км/ч. Наши гонщики имели, таким образом, право считаться мировыми рекордсменами. Право, к сожалению, чисто теоретическое: Советский Союз никак не был представлен в Международной автомобильной федерации (ФИА), и в силу этого достижения советских гонщиков не могли быть зафиксированы как международные.

Скорее всего, именно желание выйти со своими рекордами на мировую арену побудило Центральный автотоклуб СССР в 1954 г. подать заявку на вступление в ФИА. Это было еще одно из исторических событий, "реализовавшихся" значительно позже: заявка рассматривалась долго, и лишь через два года ЦАМК был принят в число членов Федерации. Пока же наши достижения, какими бы выдающимися они ни были, можно было сравнивать с мировыми лишь неофициально.

Говоря о рекордных заездах, нельзя не упомянуть еще один автомобиль, который, если бы его судьба сложилась более успешно, вполне был бы способен побить тогдашний абсолютный мировой рекорд скорости на суше, установленный в 1947 г. Джоном Коббом на автомобиле "Railton Mobil Special", – 634,376 км/ч. Речь идет о первом в мире автомобиле с турбореактивным двигателем, работа над которым шла в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) ГАЗа начиная с 1952 г. Инициатором и руководителем работ над этим проектом стал пришедший в КЭО авиаконструктор А. А. Смолин, который не только принес с собой немало передовых решений, применявшихся в авиации, но и привлек к этой работе коллектив авиазавода, на котором работал ранее. Был выделен турбореактивный двигатель от истребителя МиГ-17, завязаны деловые контакты с НИИ шинной промышленности с целью создания шин, рассчитанных на скорость свыше 600 км/ч. К осени 1954 г. автомобиль, ныне известный под условным обозначением ГАЗ-ТР, был построен и готов к первым ходовым испытаниям, для которых была выбрана полоса одного из местных аэродромов. На ней ГАЗ-ТР под управлением Михаила Метелева достигал скорости свыше 400 км/ч, но полоса все же была слишком коротка для полной оценки скоростного потенциала автомобиля. В ноябре во время одного из заездов Метелев на скорости около 300 км/ч выехал за пределы полосы; далее находилась песчаная зона-ловушка, призванная быстро погасить скорость выехавшего с полосы самолета. Песок сработал и на этот раз, и Метелев вышел из этой аварии практически невредимым (сказалось применение авиационных ремней безопасности), если не считать сломанного пальца на ноге. Автомобиль был восстановлен, но испытания продолжить не удалось. Сказалось неблагоприятное стечение обстоятельств: уход с завода главного конструктора А. А. Липгарта, который всецело поддерживал работу над проектом реактивного автомобиля; тяжелая болезнь инженера НИИШП Левина, занимавшегося разработкой скоростных шин; отсутствие трассы, на которой ГАЗ-ТР мог бы реализовать все свои скоростные возможности; постепенное общее снижение интереса на заводе к скоростным видам автоспорта. К 1956-1957 гг. все работы над проектом реактивного автомобиля были прекращены, а сам автомобиль разобран. До настоящего времени сохранился лишь фрагмент передней части несущего кузова ГАЗ-ТР, который экспонируется в музее ГАЗ.



Фрагмент несущего кузова ГАЗ-ТР, экспонирующийся в музее ГАЗ (2010 г.).

фото: П. Лифинцев