

1957

Обзор сезона

"Марш энтузиастов"

Любители и профессионалы

Испытание гонками

Профессионализм любителей и дилетантство профессионалов

Шаг в будущее

Основная отличительная черта сезона 1957 г. – появление в гонках большого числа самодельных спортивных автомобилей. Именно самодельных, изготовленных спортсменами-любителями в таксопарках и автобазах (в основном Москвы и Ленинграда) в порядке личной инициативы. В последующие четыре-пять лет такое "массовое строительство" распространилось практически на все союзные республики. Масштабы его были столь велики, что в одной из современных публикаций тот период метко назвали "маршем энтузиастов".

"Марш энтузиастов"

В отличие от спортивных подразделений заводов, в автохозяйствах постройкой спортивных автомобилей занимались в основном водители и механики, в силу специфики своей работы знакомые лишь с распространенными моделями легковых автомобилей на чисто практической основе и об аэродинамике и квалифицированной подготовке автомобилей для гонок имевшие весьма смутное представление. Однако сказано это не в укор им: они действительно были настоящими энтузиастами своего дела, готовыми отдавать ему все вечера после работы и выходные дни, всеми правдами и неправдами искать и добывать необходимые агрегаты и материалы (алюминий, плексиглас, порой даже титан!), ссориться с начальством из-за списанных кузовов или двигателей, выезжать за сотни километров на гонки и зачастую бесславно возвращаться обратно с вышедшим из строя двигателем или искореженным кузовом. С такой точки зрения наши творцы спортивных автомобилей, ныне мало кому известные, были ничем не хуже своих прославленных в истории западных коллег.

Возникает закономерный вопрос: если правило, требовавшее обязательного применения в гонках автомобилей со стандартными кузовами, было отменено еще в 1954 г., то почему до 1957 г. число самодельных спортивных автомобилей составляло считанные единицы? Ответ прост: не было стимулов. Мало кто из самодеятельных конструкторов отчетливо представлял себе, что такое спортивный автомобиль, для чего он предназначен и зачем вообще вкладывать усилия в его постройку – ведь куда проще было немного "поколдовать" над старой "Победой" или "Москвичом", чтобы на всесоюзном чемпионате чувствовать себя вполне уверенно. Малочисленные заводские конструкции (с ЗИЛа, МЗМА, ГАЗа) могли вызвать разве что чувство зависти вместе с отчетливым пониманием невозможности создать что-либо подобное в кустарных условиях. Однако с введением в 1956 г. почти полного запрета на конструктивные изменения серийных автомобилей стало ясно, что практически стандартные "Москвичи" и "Победы" для скоростных соревнований не пригодны. При средних скоростях гонок 115-125 км/ч двигатели "Побед", постоянно работавшие на режимах 4400-4500 об/мин, попросту не выдерживали подобных нагрузок; были отмечены и случаи обрыва карданных валов, что говорило о непригодности серийной трансмиссии к длительному движению с подобными скоростями. Необходим был другой путь развития автомобильных гонок, и создание спортивных автомобилей в этом смысле стало наилучшим выходом. Как нельзя более кстати пришлось и изменение отношения в СССР к зарубежному

автоспорту, ставшее, очевидно, одним из следствий общего смягчения внешнеполитического курса государства. Если раньше о западноевропейских, а тем более об американских гонках в советской прессе отзывались почти всегда как о "капиталистических играх со смертью в безудержной погоне за прибылью", то теперь продолжать помещать такие материалы было уже аполитично: ведь 15 октября 1956 г. ЦАМК СССР сам вошел в число членов ФИА, тем самым подтвердив свою готовность к международным контактам. Так что постепенно в автомобильных журналах, в спортивных газетах, в книгах, издаваемых у нас, начала вырисовываться истинная картина гонок на Западе. Их коммерческую сторону по-прежнему описывали неодобрительно (хотя и не в столь категоричных выражениях, как прежде), но о гоночной технике уже писали во всех подробностях. Писали, разумеется, не просто так: печать официально призывала создавать в СССР автомобили для спорта, способные со временем бросить вызов западным конструкциям. Призывы были обращены прежде всего к заводам, но там остались к ним глухи, продолжая изготавливать гоночную технику в единичных экземплярах для собственных команд. И тогда дело в свои руки взяли энтузиасты, у многих из которых, как мы увидим дальше, дела пошли даже лучше, чем у представителей заводов. В 1955 г. в чемпионате СССР приняли участие три спортивных автомобиля, созданных конструкторами-любителями, год спустя – уже восемь. Но это было только начало: качественный скачок произошел именно в 1957 г., когда впервые на спортивных автомобилях стартовало абсолютное большинство участников, а группы стандартных автомобилей были исключены из розыгрыша чемпионата.

**СТРАНЕ С НЕОБЪЯТНЫМИ ПРОСТОРАМИ И ВЫСОКИМ УРОВНЕМ ТЕХНИКИ
ДОЛЖНЫ ПРИНАДЛЕЖАТЬ РЕКОРДЫ АВТОМОТОСПОРТА**

В нашей стране, создавшей спутников и атомный ледокол, опередившей по темпам развития экономики, науки и культуры все страны развитого автомобилестроения, должны быть также и отличные спортивные автомобили.

Фрагменты публикаций в журналах "Техника – молодежи" (вверху) и "За рулем", призывающие развивать спортивное автомобилестроение.

Любители и профессионалы

Хотя зарубежные конструкции гоночных автомобилей освещались у нас столь же подробно, как и спортивных, браться без специальных знаний за столь сложное занятие, как конструирование "формул", пусть даже и на основе серийных узлов и агрегатов, за единичными исключениями пока никто не решался. Спортивные автомобили, сохранявшие немало общих черт с обычными легковыми, казались более привлекательными. В таксопарках, автобазах, гаражах закипела работа. За основу бралась чаще всего списанная "Победа" – самый распространенный автомобиль в автохозяйствах. У несущего кузова срезалась крыша, наглухо заваривались двери, по собственному вкусу изменялись очертания задней части и декоративные элементы передней, снимались задние сиденья. К двигателям применялись не слишком сложные и уже хорошо отработанные приемы форсировки, с помощью которых иногда удавалось поднять мощность до 75-80 л. с., но чаще всего в ущерб надежности. Трансмиссии, как правило, уделялось мало внимания – обычно только понижалось передаточное число главной передачи. Вместо двигателя от "Победы" порой устанавливался более мощный шестицилиндровый ГАЗ-12. Вот, собственно, и все. Получившийся таким образом автомобиль уже мог с полным правом называться спортивным, хотя многие из подобных конструкций даже тогда вызывали лишь усмешку. Пренебрежительное прозвище "лайба", относившееся обычно к старым и негодным автомобилям вообще, часто применялось и по отношению к таким спортивным самоделкам. Но энтузиасты верили: "Нам нет преград ни в море, ни на суше!" – и продолжали действовать.

Конечно, описанная схема – наиболее простая из всех возможных, а многие самодельные спортивные автомобили были выполнены на более высоком техническом уровне. Здесь можно было найти и легкие рамы из труб, и алюминиевые кузова красивых и обтекаемых форм, и серьезно модернизированные двигатели. Водитель ленинградского таксопарка №1 В. Н. Косенков с коллегами построил два легких и достаточно мощных автомобиля КВН-2500С, основные агрегаты которых были взяты от "Волги", в то время бывшей еще новинкой. В шестом московском таксопарке Ю. Н. Андреев создал свой знаменитый "Фокке-Вульф" – машину обтекаемой формы, которая с форсированным двигателем от "Победы" достигала скорости свыше двухсот километров в час. В другом московском таксопарке – седьмом – появился исключительно необычный автомобиль – широкий, приземистый, с задним расположением двигателя; места водителя и механика располагались в нем друг за другом. На этой машине, получившей прозвище "лапоть", стартовали Л. Калачев и З. Штейнград. На автобазе Министерства обороны в Москве была заложена серия из трех автомобилей "Москвич-СА" на агрегатах "Москвича-402", причем один из них имел кузов из алюминия. Там же были созданы еще три конструкции спортивных автомобилей с двигателями ГАЗ-12 и модернизированы уже имевшиеся два автомобиля на агрегатах ГАЗ-20.

Одним из первых энтузиастов, отважившихся на создание одноместного гоночного автомобиля, стал ленинградец В. Г. Шахвердов – кандидат технических наук, преподаватель Военно-воздушной инженерной академии имени Можайского, достаточно опытный мото- и автоспортсмен. На авторемонтном заводе Ленинградского военного округа по его проекту были построены четыре автомобиля ГМ-20, прозванные "бочками" из-за своей характерной "пузатой" формы (в последующие годы это прозвище распространилось и на другие самодельные гоночные автомобили). Хотя в основе их конструкции лежали все те же "победовские" агрегаты, а мощность в 60 л. с. для весьма массивных автомобилей оказалась недостаточной, все же это был качественный шаг вперед. Еще один гоночный автомобиль построил А. Ф. Красовский из автоклуба Минского мотовелозавода – правда, в отличие от ГМ-20, выглядевших вполне "по-европейски", его самоделка имела более чем специфическую внешность, а в качестве двигателя использовался "Москвич-401".

А что же заводы? Они, как уже было сказано, продолжали идти своим курсом. Лаборатория скоростных автомобилей ЗИЛ в новом сезоне осталась с прежними моделями 112/1 и 112/3. На МЗМА велась подготовка к началу серийного выпуска модели "407", и один из опытных образцов разработанного для нее нового верхнеклапанного двигателя был установлен на спортивный автомобиль "404-Спорт" образца 1954 г. Горьковский завод, чьи гонщики в предыдущем сезоне выиграли чемпионат сразу в двух классах, на этот раз свою команду не выставил, но зато там под руководством бывшего авиаконструктора А. А. Смолина шла постройка четырех новых автомобилей передовой конструкции – с несущими дюралюминиевыми кузовами и двигателями ГАЗ-21 с впрыском топлива. В НАМИ группа А. И. Пельцера впервые отошла от "канонического" образа рекордного автомобиля и совместно с автобазой Министерства обороны построила три автомобиля НАМИ-041 (известные более как "Звезда-500") класса 500 см³, которые могли применяться как для рекордных заездов, так и для кольцевых гонок, – первые отечественные "пятисотки", вполне соответствовавшие техническим требованиям международной формулы 3.

Испытание гонками

Для перечисленного выше многообразия конструкций главным испытанием должен был стать, разумеется, намеченный на сентябрь чемпионат СССР. Незадолго до того, в августе, автотранспортники Москвы и Тбилиси провели своего рода "генеральную репетицию", разыграв там же, на Большом Минском кольце, первенство Центрального совета ДСО "Буревестник". Впервые эти соревнования проходили на кольцевой трассе, а не в виде линейных гонок. (Впрочем, этот первый раз стал одновременно и последним: в конце того же 1957 г. спортивные клубы транспортных предприятий были переданы в ведение воссозданного всесоюзного ДСО "Труд", где предпочли вернуться к традиционной форме гонок.) На старт на

девятом километре Московского шоссе вышли как новые спортивные автомобили, так и стандартные "Победы" и "Москвичи", причем победители в классе спортивных автомобилей показали практически такую же среднюю скорость, как и победители в классе "Побед", – всего на 0,3 км/ч больше. Впрочем, это была лишь первая "проба пера": через три недели на всесоюзном чемпионате спортивные самоделки поехали уже намного быстрее.



Старт гонки спортивных автомобилей на первенстве ДСО "Буревестник". Справа налево автомобили: В. Виноградова, З. Штейнграда, Ю. Андреева, А. Шатеркина.

В общей сложности на чемпионат заявилось семьдесят спортсменов на тридцати с лишним автомобилях, которые были разделены на четыре группы: А (гоночные автомобили с мотоциклетными двигателями до 500 см³), Б (спортивные автомобили с двигателями "Москвич" всех моделей), В (спортивные автомобили с двигателями ГАЗ-20 и ГАЗ-21) и Г (спортивные автомобили с двигателями ГАЗ-12 и ЗИЛ) – с гандикапами внутри каждой группы, кроме А. Некоторые сложности возникли с распределением по группам имевшихся в наличии гоночных автомобилей с двигателями "Москвич" и ГАЗ-20. В конце концов было решено, что самоделка А. Красовского будет стартовать в группе Б, два гоночных "Москвича" – в группе В, а четыре ГМ-20 – в группе Г. Если кто-то желал стартовать на стандартной "Победе" или "Москвиче", ему приходилось это делать вместе со спортивными автомобилями соответствующей группы, что, конечно же, ставило таких участников в заведомо невыгодные условия.

Для четырех зачетных групп были запланированы два объединенных заезда: в первый день соревнований – А и Б, во второй – В и Г. Впрочем, поскольку на старт вышли всего две "Звезды-500" группы А (обе, кстати говоря, быстро сошедшие с дистанции из-за поломок), первая гонка фактически превратилась в отдельный заезд немногочисленных автомобилей группы Б. В журнале "За рулем" эта гонка описывалась так: "Как только машины растянулись на кольце длиной 44,1 км и начали проходить круг за кругом без всякой видимой борьбы, появляясь перед зрителями с интервалами в десять-пятнадцать минут, стало трудно отделаться от впечатления, что присутствуешь не на спортивных соревнованиях, а на технических испытаниях автомобилей." Участники именно "растянулись": установленные гандикапы должной роли не сыграли, обладатели нижнеклапанных двигателей "Москвич-401" шли в арьергарде, от них довольно легко уезжали вперед армейские гонщики на трех "Москвичах-СА", а лидерство с огромным отрывом удерживал заводской "Москвич-404-Спорт" Е. Веретова и Е. Цыплакова. Единственным исключением из этой четкой иерархии был Красовский, который, несмотря на скромные характеристики своего автомобиля, некоторое время удерживал третье место. Затем, правда, он потерял много времени на устранение неисправности и финишировал далеко позади лидеров. Выиграли же, как и следовало ожидать, Веретов и Цыплаков, опередив ближайших преследователей почти на целый круг. На старт вышли еще шесть экипажей заводских гонщиков МЗМА на стандартных "Москвичах-407", но закончить гонку смог лишь один из них – о причинах этого говорится ниже.

Второй день, в противоположность первому, был полон событиями – как радостными, так и печальными. Вначале в обеих группах, как и накануне, определились явные лидеры, быстро и уверенно уходящие вперед: в группе В это был экипаж А. Шатеркина из московского седьмого таксопарка, а в группе Г – экипаж А. Кузнецова с автобазы Министерства обороны. Но ни тот, ни другой добраться до финиша не смогли: подвели двигатели, причем Кузнецов был вынужден прекратить борьбу на последних километрах дистанции. В группе В чемпионами стали армейцы Д. Борисов и А. Авдеев, в группе Г – гонщики Московского автозавода имени Лихачева В. Петров и Б. Абрамов. Свой последний старт, который принял в гонках их заслуженный ЗИС-112/1, наконец оказался для него победным.



До кубков и чемпионских красных свитеров осталось 44,1 км – Д. Борисов и А. Авдеев, лидеры в группе В, уходят на последний круг.



Участники заезда группы Г в ожидании стартового сигнала. ЗИС-112/1 будущих чемпионов В. Петрова и Б. Абрамова – третий справа.

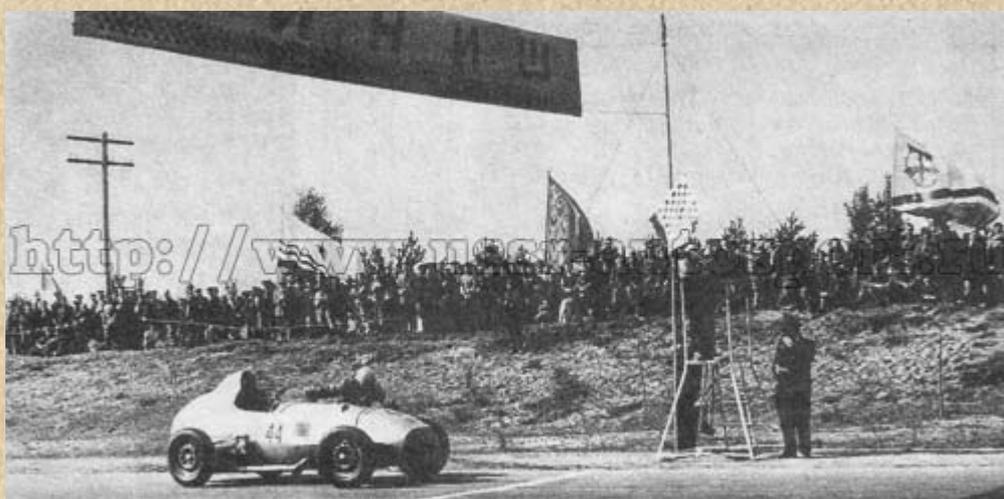
Последней эта гонка стала и еще для одного автомобиля – необычной заднемоторной самоделки из московского седьмого таксопарка, на которой Захар Штейнград и Леонид Калачев выиграли первенство ДСО "Буревестник". На этот раз Калачев стартовал на ней в одиночку: судейская коллегия посчитала, что посадка экипажа "танDEMом" приведет к тому, что водитель и механик будут мешать друг другу, и потребовала, чтобы в гонке участвовал только водитель. Решая, кто им станет, Калачев со Штейнградом тянули жребий, и Калачев выиграл. В ходе гонки он лидировал, но в одном из поворотов автомобиль вылетел с трассы и перевернулся; тяжелая авария стала для гонщика смертельной. Причина ее осталась неясной – скорее всего, это была ошибка гонщика, не справившегося с управлением. Возможно, роковым для Калачева стало именно упомянутое решение судейской коллегии: распределение

массы по осям у его автомобиля было далеко от идеала, и на трассе он порой вел себя весьма непредсказуемо; в отсутствие же механика развесовка еще ухудшилась. Имя Калачева стало первым в списке советских гонщиков, погибших на трассах, – к счастью, не слишком большим. Впрочем, узнать об этом печальном событии широкой публике было неоткуда – ни в одной публикации в печати, посвященной всесоюзному чемпионату, об аварии не было упомянуто ни словом.

Следует отдельно отметить дебют в гонках "бочек" ГМ-20. Для В. Шахвердова гонка не сложилась: из-за неполадок в двигателе он сильно отстал, а за пятьдесят метров до финишной черты двигатель испортился окончательно. Но армейской команде для зачета нужны были очки, и Шахвердов все-таки сумел финишировать, толкая автомобиль перед собой. А. Суховой на другом ГМ-20 закончил гонку вторым.



Вначале ГМ-20 чувствовали себя в дебютной гонке вполне уверенно...



...но в итоге В. Шахвердову пришлось заканчивать гонку, толкая вышедший из строя автомобиль к финишной черте.

Профессионализм любителей и дилетантство профессионалов

В целом первое массовое "испытание гонками" творений самодеятельных конструкторов можно признать успешным: поединки с заводскими конструкциями они выдержали вполне достойно. Но, помимо взгляда с чисто технической и спортивной точки зрения, нельзя обойти стороной и организацию подготовки к гонкам у заводских команд и у любителей. Как ни странно, здесь иные любители оказались в лучшем положении, нежели заводские гонщики. Представители московских таксомоторных парков, например, располагали достойными условиями для проживания и технического обслуживания своих автомобилей. Еще лучше обустроили свое пребывание в Минске армейские спортсмены. До заводской команды завода имени Лихачева, имевшей в своем распоряжении даже специальный автобус-"техничку", им,

конечно, было далеко, но вот команду другого завода – МЗМА – любители, как ни странно, превосходили во всех отношениях. Кое-как подготовив автомобили прямо на заводском дворе, гонщики МЗМА были вынуждены затем сутки провести в кузове автопоезда на пути из Москвы в Минск, а прибыв на место соревнований, оказались полностью предоставлены сами себе. Когда во время тренировок В. Башаров и И. Когучев перевернулись в повороте на своем "Москвиче-407", сильно повредив кузов, им не оставалось ничего иного, как в отсутствие каких-либо возможностей для квалифицированного ремонта – своих специалистов-техников у команды не было – действовать самостоятельно. Кое-как Башарову и Когучеву удалось пробиться на территорию Минского автозавода, где они в лучших традициях творцов "лайб" с помощью местных слесарей (которым заплатили из собственного кармана!) срезали искореженную крышу, заварили двери и установили пластмассовый верх. Остальные представители команды находились в таких же условиях, так что победу Веретова и Цыплакова и призовое место Орлова и Прохорова следует признать невероятной удачей, особенно на фоне сходов остальных стандартных и обоих гоночных "Москвичей". После завершения соревнований последовал еще один великолепный эпизод: возвращаться в Москву команде пришлось "своим ходом", и спортивный автомобиль Веретова, например, семьсот километров тащил на буксире гоночный "Москвич-Г2" Чвирова. Как это сказало на состоянии гоночной техники, лучше даже не предполагать.

Зачем надо здесь столь подробно останавливаться на описаниях мытарств злосчастной команды МЗМА? Для того, чтобы показать: автоспорт достойного уровня не мог возникнуть ниоткуда только "по указанию вышестоящих инстанций" даже при наличии отличной технической базы. От этих "инстанций" также требовалась немалая доля той увлеченности автоспортом, которой обладали любители; что происходило в противном случае, видно из приведенного выше примера. Так что название "марш энтузиастов", пожалуй, будет справедливо распространить не только на самодеятельных конструкторов: действовать на чистом энтузиазме зачастую приходилось не только им.

Шаг в будущее

После завершения чемпионата СССР ленинградские армейцы, вернувшись домой, в рамках мотогонок на приз газеты "Смена" вокруг стадиона имени Кирова – название "Невское кольцо" тогда еще не употреблялось – провели показательные заезды на своих ГМ-20. Четыре "формулы" чистых аккуратных очертаний на трехкилометровой парковой трассе – для 1957 года это смотрелось весьма непривычно и выглядело картинкой из будущего. Будущего, впрочем, не слишком далекого: заезды показали и неподдельный интерес ленинградской публики к автоспорту, и, что важнее, пригодность трассы не только для мотоциклетных (проводившихся там с 1956 г.), но и для автомобильных соревнований. Уже через год на Невском кольце впервые вышли на старт гоночные автомобили, и это стало одной из примет начавшегося перехода советского автоспорта на новый, более высокий уровень.

© 2003-2011, А. А. Рогачев