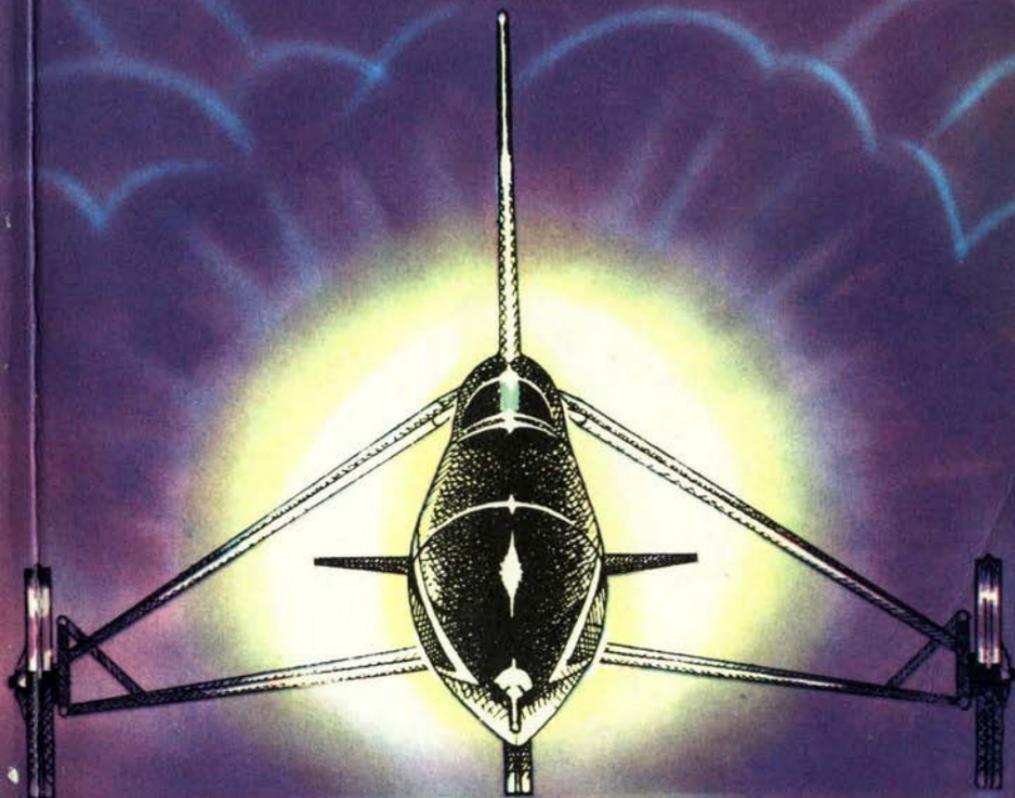


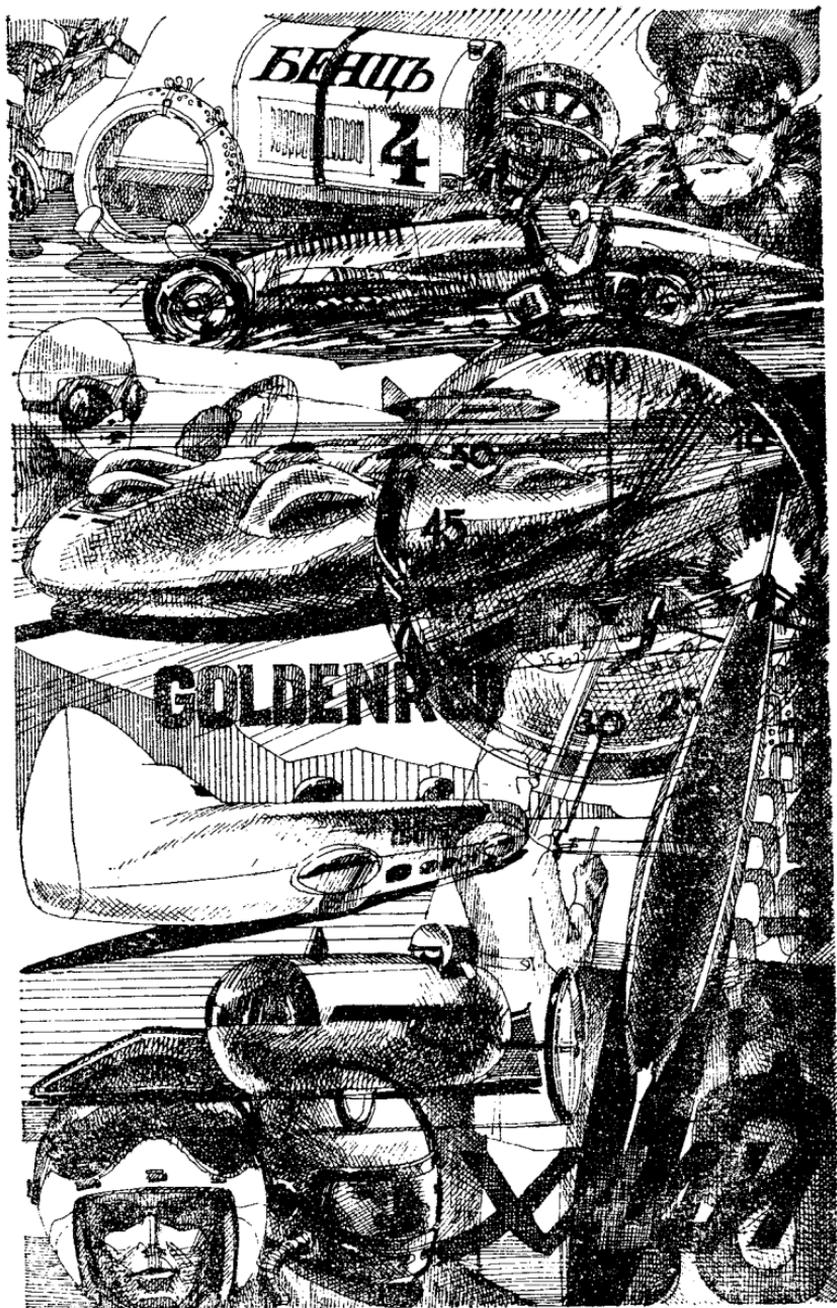
Е. КОЧНЕВ ЛЮДИ  
АВТОМОБИЛИ  
РЕКОРДЫ



*Е. КОЧНЕВ*

**ЛЮДИ  
АВТОМОБИЛИ  
РЕНОРДЫ**





*Е. КОЧЕНЕВ*

# ЛЮДИ АВТОМОБИЛИ РЕКОРДЫ

*Москва  
„Молодая гвардия“  
1982*



75.721.5  
К75

**Кочнев Е. М.**  
**К75** Люди. Автомобили. Рекорды /Предисл.  
Г. М. Гречко. — М.: Мол. гвардия, 1982. — 288 с.,  
ил.

1 р. 20 к. 200 000 экз.

Книга инженера-автостроителя прослеживает интереснейшую историю абсолютного автомобильного рекорда скорости от первых неуклюжих паровых самодвижущихся телег до суперсовременных автомонстров, преодолевших «звуковой барьер». Одновременно книга рассказывает о прогрессе автомобилестроения, о техническом творчестве молодежи, о перспективах завтрашнего дня.

К  $\frac{420200000-198}{078(02)-82}$  124-82

ББК 75.721.5  
7А7.3

# ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга об одержимых и талантливых людях, всю свою жизнь посвятивших автомобилям и автомобильному спорту, о созданных ими скоростных машинах, на которых они смело штурмуют еще никем не покоренные вершины. Эта книга о смелых и отважных спортсменах-гонщиках, идущих на разумный риск во имя развития автомобильной техники и поднятия престижа своей родины. Эта книга о скорости, всегда остававшейся фантастической для своего времени; о гигантской скорости под стать космической, которая покоряется лишь смелым, отважным, мужественным и находчивым людям и самым совершенным и надежным автомобилям. Эта книга об автомобильных рекордах, которые определяют не только высокие качества автомобильной техники, но и общий уровень технического прогресса. Атака на рекорд длится несколько минут и даже секунд, но в такие коротечные мгновения подытоживается многолетний кропотливый труд огромных коллективов, техника проходит труднейшее испытание, в эти минуты крайнего напряжения проявляется характер человека, его сила или слабость. Человек познает самого себя, узнает, чего он стоит. В рекордных мгновениях становятся отчетливо видны успехи и просчеты создателей машины, проверяются качества как автомобиля, так и ведущего его в атаку человека. Любой рекорд на земле или в космосе — вершина мастерства человека, торжество его силы и разума, победа над никому и никогда еще не покорившимися вершинами, итог колоссальной подготовительной работы, сконцентрировавшейся в тугих секундах высшего достижения. И недолгого счастья. Потому что рекорд — это и начало борьбы за новые, пока недоступные рубежи. Ибо человеку свойственно всегда стремиться вперед, на новую, более высокую ступень, штурмовать пока никем не взятые рубежи. Ибо в этом смысл жизни, в этом ее счастье.

Вы узнаете о самых разнообразных автомобильных рекордах, но высшие достижения на автомобиле всегда связывались и связываются со скоростью. Какой бы ни была наивысшая скорость на суше — каких-то шестьдесят километров в час в конце прошлого века или нынешняя, равная звуку, — всегда она изумляла современников, поражала их воображение, увлекала новых энтузиастов сесть за руль и попробовать свои собственные силы. Всегда с каждым новым рекордом у автомобиля появлялось все больше поклонников, одержимых жаждой освоения новых вершин скорости. И в первых рядах среди них — молодежь, несущая с собой огромный запас энергии, юношеского задора и увлеченности. Мы войдем в удивительный мир Ее Величества Скорости. Это мир не отвлеченной арифметической величины, получаемой делением пути на время, мир не обычных 80—100 км/ч, которые любой автомобилист может одолеть, сев за руль «Москвича» или «Жигулей». Это совершенно иной мир головокружительных скоростей, в котором упругий ветер обжигает лицо и не дает свободно дышать, где бешено вращающиеся колеса, поглощая километры, несут человека навстречу огромной опасности или славе с брызгами шампанского, где каждое неверное движение руля может стать трагическим для гонщика, где стук сердца человека и стального сердца машины

сливаются в единый четкий ритм. В эти короткие мгновения, как никогда, появляется ощущение жизни, приобретаются самые лучшие качества человека — мужество, отвага, дисциплинированность, находчивость, смекалка, которые пригодятся и в любом повседневном труде.

Переношусь в те не столь уж отдаленные годы, когда я впервые сел за руль автомобиля и впервые ощутил ни с чем не сравнимое чувство овладения мощной техникой и покорения неизведанных скоростей. Настоящий же аромат высоких скоростей, крутых виражей и полного слияния со стальной машиной я почувствовал, приняв участие в ралли. Увлеченность скоростью и автомобильной техникой привели меня в авиацию, а затем и вывели на космическую орбиту. И такой путь в нашей стране с ее неограниченными возможностями не заказан ни одному из молодых людей.

Я хорошо понимаю тех одержимых и отважных людей, которые, садясь за руль скоростной машины, смело замахиваются на высшие скорости на земле. Их влечет все та же увлеченность, без которой жизнь человека станет серой и бесцельной, желание познать неизведанное, почувствовать упругую силу ветра в лицо, ощутить приятный привкус бензина, разогретого масла и горящей на виражах резины... Все это завораживает настоящего автогонщика и настоящего ценителя автомобиля. Этим чувствам он уже не изменяет всю жизнь...

Создание рекордной машины — прекрасная школа для молодых специалистов, вступающих в самостоятельную жизнь и несущих в нее запас творческого энтузиазма и увлеченности своим делом. Управление рекордной машиной — прекрасная закалка для сильных духом и одержимых азартом скорости людей, специалистов своего дела. Неоднократный чемпион СССР и мира, конструктор и гонщик Эдуард Осипович Лорент говорит: «Гонщик — это призвание. Необходимо, чтобы он чувствовал машину, как художник чувствует цвет, и был таким же виртуозом, как хороший музыкант-исполнитель». К этому хочется добавить, что все это возможно отнести и к создателям скоростной техники. В автоспорте таланты автоконструктора и гонщика часто счастливо сочетаются в одном человеке. В конечном итоге рекорд не самоцель, а трудная и полезная школа жизни и творчества для всех людей, так или иначе связанных с ним.

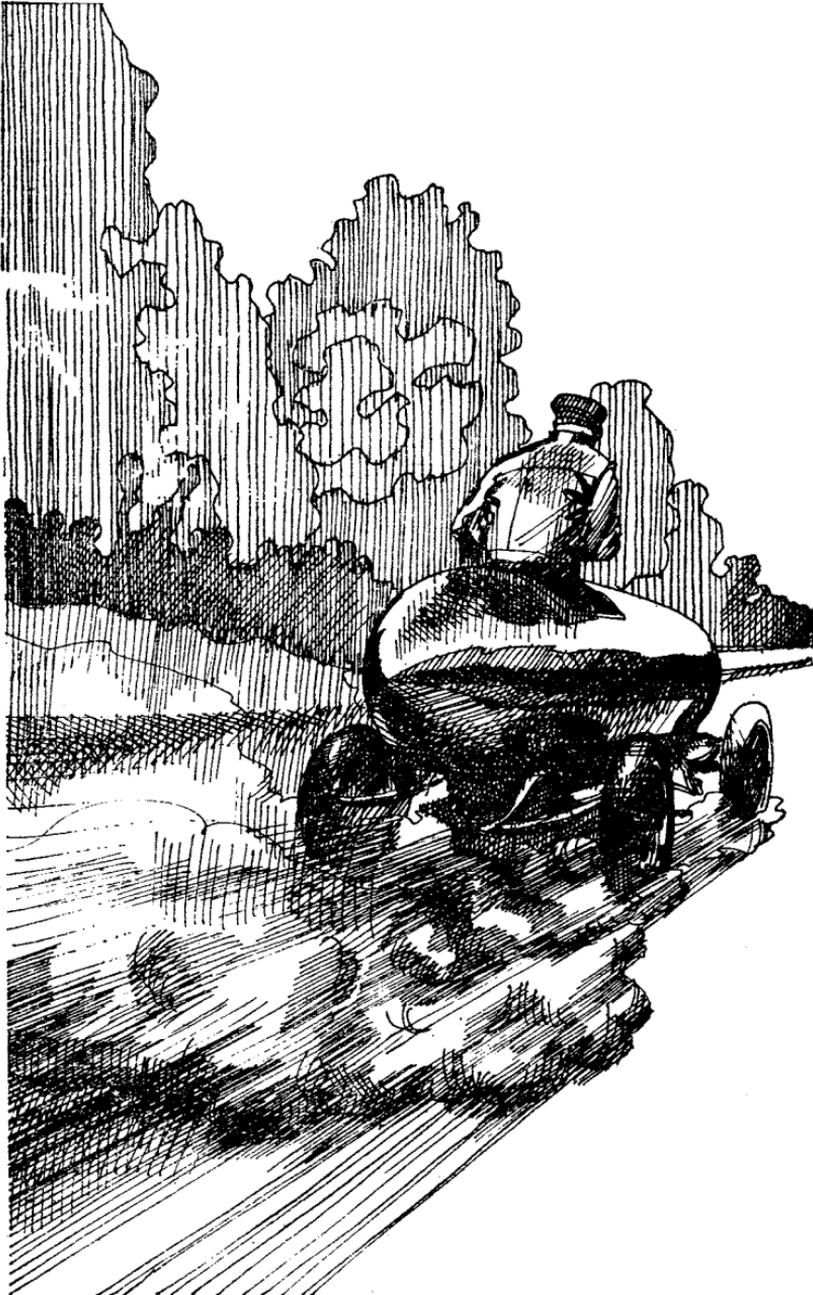
Нашей стране очень нужны молодые люди, любящие технику, обуреваемые желанием ее создавать и использовать, не боящиеся трудностей в деле освоения нового, штурмующие непокоренные вершины, скорости, — конструкторы, спортсмены, космонавты... Жизненно необходимы и книги, воспитывающие таких людей. Надеюсь, книга, которую вы раскрыли, одна из них.

**Г. М. Гречко,**  
летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза,  
член президиума Федерации автомобильного  
спорта СССР

# РОЖДЕНИЕ СКОРОСТИ

«С некоторых пор жители штата Пенсильвания были обеспокоены загадочным и таинственным явлением. На дорогах, лучами расходящихся от его столицы — Филадельфии, иногда появлялся необыкновенный экипаж, развивавший такую бешеную скорость, что невозможно было ни разглядеть, какая это машина, ни определить ее форму и даже размеры... Эта стремительно мчащаяся масса приближалась с быстротою молнии, оглашая воздух устрашающим ревом и разрезая его с такой силой, что ломались ветви придорожных деревьев, в страхе разбегался пасшийся на лугах скот, а птицы разлетались во все стороны, уносимые вихрем пыли, поднятым бешено мчавшейся машиной».

Это «страшное» и необъяснимое событие описал Жюль Верн в своем романе «Властелин мира», вышедшем в 1904 году и оставшемся единственным произведением великого писателя, посвященным автомобилю, хотя и довольно косвенно. Идея романа и конструкция «дьявольского экипажа» не выдуманы. Они навеяны вполне реальными событиями — первыми автогонками и первыми рекордными заездами, которые ко времени написания этого произведения уже входили в моду, а рекордсмены на колесах готовились к штурму уже второй сотни километров в час. Но даже этому великому фантасту, способному предвидеть будущее многих видов транспорта и наделившему свой загадочный автомобиль «чудовищной» скоростью в 250 км/ч, было не под силу угнаться за ходом истории, за полетом че-





ловческой мысли, претворенной в металле. Тогда, на рубеже веков, скорость только рождалась. Из абстрактной величины она превращалась в реальные тугие потоки воздуха, выбивающиеся из машины, в свист ветра в ушах, сливающиеся в прозрачный круг спицы бешено вращающихся колес, в мощный гипнотизирующий рокот мотора, в азарт покорения еще никем не изведанных рубежей...

**1. ПЕРВЫЕ ТРУДНЫЕ КИЛОМЕТРЫ.** С древних времен человек мечтал о покорении пространства, будь то земная твердь, водная гладь или воздушные просторы. Естественное стремление передвигаться как можно быстрее было свойственно человеку всегда и служило одним из источников прогресса всего человечества.

Родилась скорость на суше. И покорять ее человек начал сразу же, как только он появился сам. В давние века единственным средством достижения заветной цели ему служили лишь собственные ноги. Скорость рождалась в муках, нечеловеческом напряжении мышц и обильно пролитом поту первых гонцов, переносивших своим повелителям радостные вести о грандиозных победах или печальные сообщения о проигранных сражениях. Еще за 3 тысячи лет до нашей эры гонцы существовали в Ассирии. Одно ассирийское сказание повествует о гонцах, передававших повеления легендарной царицы Семирамиды перед походом в Индию. Важную роль играли гонцы и в жизни Древнего Египта.

...Древнеегипетская погребальная пещера Нумхорена. Пляшущие языки пламени факелов выхватывают из темноты настенные фрески. На одной из них изображен момент вручения важного послания. Почтительно склонился маленький гонец перед высоким визирем, протягивая ему папирус. Какую весть он принес? Воображение уносит в Древний Египет, за 2 тысячи лет до нашей эры.

Войска ассирийского царя Шамшиадада вышли на берег Великого моря, ныне Средиземного. Опустошили многие земли. Изогранные в военном искусстве, они остановились недалеко от пределов Египта. Куда пойдут дальше завоеватели? Не вторгнутся ли в Нильскую долину? О движении ассирийцев надо было срочно из-

вестить фараона и его визиря. Египетский военачальник написал на папирусе письмо и вызвал к себе лучшего гонца.

— Беги с этим посланием, — сказал он. — Отдай его в руки визиря. И день и ночь беги, да ничто не будет тебе помехой на пути, даже смерть.

Гонец склонил голову и взял из рук начальника драгоценный свиток и немедленно пустился в путь. Солнце немилосердно жгло его тело, едва лишь прикрытое набедренной повязкой. Жаркий воздух сушил горло, перехватывал дыхание. Босые ноги, ободранные о камни, были в крови. Но гонец знал: послание должно быть доставлено как можно скорее. Он разрешил себе лишь короткий отдых, чтобы подкрепиться скудной едой, захваченной в дорогу.

Наступила ночь, а гонец все так же быстро шел или бежал вперед. Где-то поблизости раздавалось рычание гепарда, вопли шакалов. Человек пристально всматривался в темноту, держа наготове оружие. К исходу ночи, обессиленный, он вступил в город и вручил письмо чиновнику, важно встретившему его с посохом в одной руке и четками в другой. Может быть, это событие и изобразил безвестный художник на стене пещеры.

Особенно прославились на весь мир древнегреческие гонцы, называвшиеся гемеродромами — «дневными гонцами». Они использовались для связи между городами-государствами. В историю вошли имена гонцов Дейносфена и Филонидеса. По преданию, Филонидес, гонец Александра Македонского, прошел из Элиса в Сицион около 90 км за 9 часов. Ему поставлен памятник в Олимпии. Но всех своих коллег превзошел другой гонец Древней Греции — Фидиппид, установивший и первые в мире рекорды скорости.

Это было накануне знаменитой Марафонской битвы. В 490 году до нашей эры персидские войска переправились на кораблях через Эгейское море, опустошили по пути остров Наксос и город Эритрею, после чего высадились на побережье Аттики у Марафона. Над Афинами нависла опасность персидского вторжения, и афиняне решили просить помощи у соседней Спарты. Вот что пишет древнегреческий историк Геродот:

«Стратеги прежде всего послали в Спарту скорохода афинянина Фидиппида». Это был лучший из гемеродромов, сильный, выносливый воин, не раз отличавшийся в Олимпийских играх. Стратег Мильтиад передал

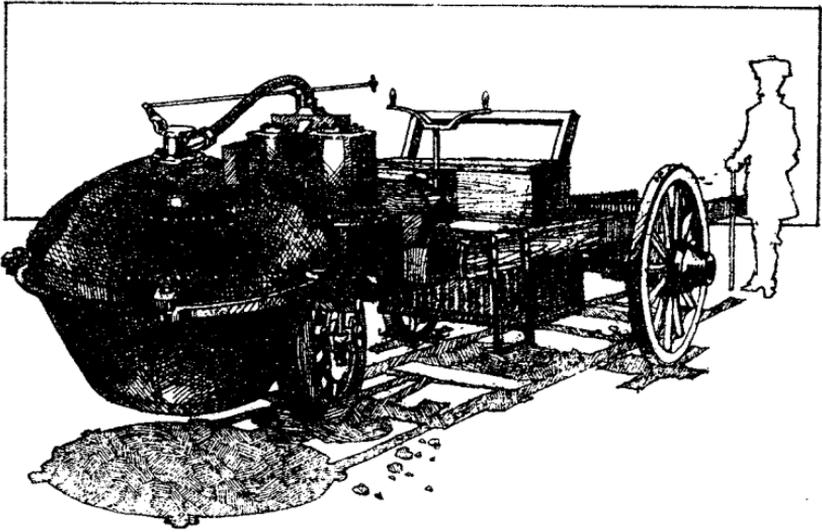
ему послание о помощи. Единственным напутствием гонцу было: «Скорей!»

Взяв с собой лук со стрелами и меч, воин отправился в путь. Он шел через равнины и горы, переплывал заливы, реки, отбивался от диких зверей. Он показал необыкновенную силу и выносливость, идя без отдыха день и ночь. Путь приблизительно в 120 стадий, около 180 км, Фидиппид прошел за 24 часа. Простой прикидкой получим, что он достиг средней скорости около 8 км/ч. Заметим: это примерно вдвое меньше, чем у современного бегуна-марафонца.

Нынешние «километры в час» в те времена были совершенно неизвестным понятием. Скорости мерили... днями. История доносит сведения о гигантских эстафетах инков. За какие-нибудь 20 дней они переносили донесения и различные мелкие предметы на 5000 км. Каждый из бегунов покрывал расстояние от 3 до 10 км.

Появление в конце минувшей эры первых путей сообщения и конных экипажей внесло свою лепту в дело освоения новых рубежей скорости. Во времена правления римского императора Августа (44—27 гг. до н. э.) тяжелые повозки могли доставлять грузы из Рима в Малую Азию всего за 20 дней, делая ежедневно по 84 км. Историк древности Ксенофонт сообщает, что в Древней Персии конные посланники одолевали дневные переходы по 420 км, а послы Карла Великого в IX веке и Чингисхана в XIII веке делали в среднем по 400 км в день. Настоящий рекорд скорости установил даже однажды сам император. Правда, не по своей воле, а скорее от страха. Это был Наполеон, который на своем санном экипаже во время «обратного путешествия» после разгрома под Москвой в 1812 году всего за 13 дней преодолел 2100 км до Парижа со средней дневной скоростью 160 км.

Настоящий переворот в представлении о скорости на суше внесло появление автомобиля, хотя самые первые безлошадные экипажи едва могли угнаться за пешеходами. Новая эра в освоении скорости началась в далеком 1769 году. Тогда военный инженер капитан артиллерии Никола Жозеф Кюньо в стенах Парижского арсенала разработал и построил массивную трехколесную телегу, ставшую прародительницей всего рода автомобильного. Тяжелые дубовые брусья рамы под стать лафету пушки, толстые листы железа, массивные болты, огромные артиллерийские окованные колеса, привычные



*Первый в мире автомобиль — многотонная паровая телега Николя Кюньо, построенная в 1769 году, едва могла сравниться со скоростью пешехода. Машина хранится в Консерватории искусств и ремесел в Париже.*

для создателей тогдашнего вооружения, перекочевали и на первый в мире автомобиль. Впереди на нем, как горшок на ухвате, висел ярко начищенный медный котел с дверцей для топки. Массивная паровая машина приводила единственное переднее колесо, которое можно было отклонить вправо и влево вместе с котлом. Первые поездки с грузом в 3 тонны проводились, к неопишуемому удивлению и страху горожан, прямо на мощных узких парижских улочках. Куда уж тут было многотонному экипажу до скорости, которая едва достигала 3,5 км/ч. Важнее было другое — повозка двигалась самостоятельно! И мало внимания обращали на такую черепашую скорость и необходимость каждые 15 минут останавливать ее, чтобы подбросить угля в топку, на страшный лязг и скрежет, на валивший из раскаленного котла дым. А чтобы повернуть переднее перегруженное колесо, самому Кюньо и его помощнику-кочегару приходилось вдвоем налегать на ручку управления. А когда повернуть колесо вовремя не успели, телега раскатилась под уклон и протаранила стену арсе-

нала. Котел сорвался с ухвата, скатился вниз по каменной мостовой и, ударившись о стену, взорвался, как писали газеты, «с грохотом на весь Париж». Через год Кюньо строит еще одну, более совершенную и быстходную машину. Она уже достигает вдвое большей скорости, перегоняя неспешных пешеходов.

А когда в начале XIX века Англия начала налаживать междугородное сообщение, были побиты и очередные, по нашему представлению, весьма скромные рекорды. Но эти рекорды удивляли и восхищали современников. С замиранием сердца взбирались пассажиры на высоту второго этажа — в салоны огромных паровых омнибусов, совершавших регулярные рейсы из Лондона в близлежащие города. Было перед чем робеть: по совершенному бездорожью, по рытвинам и колдобинам, наполненным грязной дождевой водой, в клубах пыли и дыма громыхали эти многотонные, многоосные, а подчас и многотрубные сухопутные дредноуты, сопровождаемые проклятиями священников и лаем бегущих следом собак. Так шестнадцатиместный паровой омнибус Уолтера Гэнкока, ходивший по маршрутам Лондон — Паддингтон и Лондон — Гринвич, развивал скорость 18—24 км/ч, невиданную, захватывающую дух. А в 1832—1835 годах гигантский пятидесятиместный омнибус доктора Уильяма Черча пробегал 180 км от Лондона до Бирмингема за каких-нибудь четыре часа. Неслыханно! Современники не могли даже вообразить такую дьявольскую прыть — почти полсотни километров в час!

По сведениям историков, скорости более 30 км/ч достигал паровой «быстрокат» русского лафетного мастера Я. Янковского, предложенный им в 1830 году. К сожалению, это почти все, что сегодня известно об этой машине. Однако это еще одно свидетельство того большого вклада в дело освоения скоростей, который вносили наши изобретатели.

Заканчивался XIX век, вошедший в историю как «век пара». И на его закате появился на сцене главный соперник паромобиля — похожий на пролетку без лошадей, легкий самодвижущийся экипаж, работавший на жидком топливе. Проще говоря, бензиновый автомобиль. Он вступил в непримиримую борьбу с тяжелыми паровиками. Победителю в этом соревновании суждено было будущее.

Репутацию пара подорвала взрывоопасность кот-

лов. С того неудачного выезда паровой телеги Кюньо число разнесенных на мелкие кусочки паровых экипажей и их жертв росло из года в год. Не помогали никакие меры предосторожности, ни предохранительные клапаны и системы отключения топки при опасном повышении давления. Взрывы не прекращались. А каково было запустить котел? Сначала надо было запалить горелку, дождаться, пока закипит вода и образуется пар, а затем довести его давление до необходимого для трогания с места. На все это уходило в самых лучших машинах 10—15 минут. Немало неприятностей приносил и валивший из трубы дым. Следует упомянуть еще и крайне низкий КПД паровой машины, о чем всем известно еще со школьной скамьи.

Всех присущих пару недостатков был лишен появившийся в 80-х годах прошлого века бензиновый экипаж, более легкий, простой и надежный. На первых порах, едва поднимаясь на ноги и набирая силу, он еще не мог потягаться с паровыми автомобилями. Но, чуть окрепнув, он вступил с ними в борьбу за право на существование. Но и с паровой машиной к тому времени сжились, свыклись. Новый двигатель казался поначалу чем-то ненадежным и опасным. Поэтому-то сторонники бензиновых экипажей решили на деле доказать ныне неоспоримые преимущества своих изобретений, наглядно продемонстрировать качества нового средства транспорта. В этих непримиримых сражениях бензина с паром родились и новые рекорды.

Жарким июльским утром 1894 года на живописной дороге, ведущей из Парижа в Руан, как обычно, царило оживление: легко покачивались на мягких рессорах экипажи парижских вельмож, ехавших на свои загородные виллы, медленно тащились тяжело нагруженные крестьянские повозки, направлявшиеся на столичные рынки. Дорога струилась по зеленым нормандским холмам, то поднимаясь на них, то спускаясь вниз, к берегам Сены. Но вдруг все пришло в замешательство. Взвились на дыбы ухоженные лошади господских карет, крестьяне соскочили со своих телег, ухватив за уздцы своих степенных помощников, с необычной для них прытью вдруг ринувшихся было в сторону с наезженного тракта. Невиданное железное сооружение, покачиваясь на высоких колесах, громыхая по булыжной мостовой, пронеслось по самой середине дороги, поднимая целый столб пыли. Ну наконец пронесло! Да что

же это такое? Вот несется еще такое же чудище! «Ну и развлечение придумали себе парижские господа!» — переглядываются ничего не понимающие крестьяне. А машины все несутся и несутся мимо, обдавая невольных зрителей зловонным запахом и обстреливая их градом камней из-под колес. «Вон, смотрите, одна из этих чертовых колясок свалилась в придорожную канаву!» — кричит один из них. «Так и надо ей», — вторят ему. Из самобеглой тележки выбрался человек, снял огромные очки, сдвинул на затылок кепку с большим козырьком, потер ушибленное колено. Озабоченно обойдя вокруг своего экипажа, задумчиво поглядел вслед удалявшимся машинам...

Так проходили первые в мире автомобильные гонки, на которых бензиновые машины должны были утвердить свое превосходство над паровыми, побить свои первые рекорды, завоевать новых приверженцев и... покупателей. Еще никогда на Западе автомобильный спорт не обходился и не обходится без неприятного привкуса выгодного бизнеса. «Без рекламы нет процветания» — такова одна из главных заповедей капитала.

Начало автоспорту на нашей планете положили еще в 1893 году. Тогда перед самым рождеством в парижской газете «Ле Пти журнал», обычно печатавшей криминальные истории, появилось небольшое объявление главного редактора Пьера Жиффара, призывавшего провести «Конкурс безлошадных экипажей» с механическим приводом любых систем и конструкций по маршруту Париж — Руан и сулившее большие денежные награды победителям. По условиям конкурса автомобили должны быть «безопасными, легко управляемыми и экономичными», а скорости не придавалось столь важного значения. Ничего подобного никто ранее не слышал. Подумать только — соревнование между «железными самобеглыми колясками», да еще на такой огромной дистанции! Целых 126 километров! Легко ли ее преодолеть по немощным дорогам, запруженным людьми и повозками? Но недаром же дается на это ни мало ни много — 12 часов. И в автомобильных кругах началась бурная подготовка.

А пока европейские автомобилисты готовятся к своим первым публичным выступлениям и грезят лаврами победителя, вернемся в 1887 год. Тогда по инициативе французского журналиста Фосье был объявлен 32-ки-

лометровый пробег Нейи — Версаль — Нейи под патронатом журнала «Велосипед». А когда организаторы гонок прибыли на место назначения, на старт выкатилось лишь единственное трехколесное сооружение с огромной дымовой трубой и котлом, за которыми восседал усатый господин в соломенной шляпе — граф Альберт де Дион. Ожидание не принесло никаких результатов. Так и пришлось паровому трициклу состязаться самому с собой. Вероятно, отсутствие конкуренции и привело к тому, что единственный участник прошел дистанцию по сравнительно хорошей дороге за 1 час 14 минут, развив среднюю скорость 25 км/ч, хотя создатель хвастливо утверждал, что легко мог бы достичь и 60 км/ч. Повторный призыв провести такой пробег не имел поддержки: на старт выехал все тот же человек, прозванный за свои странности «спортивным графом» или попросту «мотор-графом».

Сам инициатор первых массовых соревнований шеф-редактор Жиффар уже имел опыт как в написании полицейских романов, так и в организации велосипедных гонок. А они в те времена были куда популярнее, чем автомобильные. Он вовсе не скрывал, что извлекал из шумихи вокруг соревнований выгоду для своего издания, которое расходилось намного быстрее. Автоспорт становился одним из действенных видов рекламы. Главной целью соревнований уже тогда являлись... Нет, не спортивные достижения или прогресс техники, а солидный барыш для организаторов.

Перенесемся теперь на парижский бульвар Майо, запруженный машинами и людьми. Раннее утро 22 июля 1894 года предвещало ясный и солнечный день, которому суждено было войти в автомобильную историю. На старт первых в мире автогонок выехал всего 21 экипаж, хотя вначале записалось 102 бензиновые, паровые, электрические и прочие машины. Среди них были рычажные и педальные коляски, а некоторые действовали, как утверждали их создатели, на «сжатой воде» и «силе земного притяжения». Но на предварительных испытаниях многие из них вообще не смогли сдвинуться с места, а другие не прошли установленных 50 км. Итак, городские часы пробили восемь утра. Дан старт. И сразу же площадь наполнилась ревом, треском моторов, дым окутал паровики, гонщики припали к штурвалам. Все экипажи, 14 бензиновых и 7 паровых, ринулись вперед и скрылись за поворотом. А мальчишки-газет-

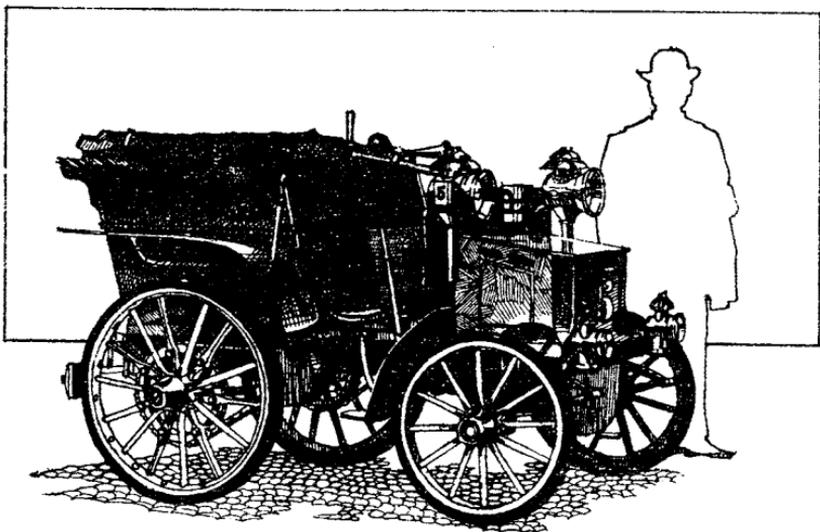
чки еще долго бегали по площади, выкрикивая в спину расходящимся зрителям: «Читайте «Ле Пти журнал»! Все последние новости у нас! Читайте!..»

Тем временем железные повозки с треском, свистом и грохотом, в клубах пара и пыли неслись по зеленой дороге на Руан, распугивая лошадей и вызывая гнев придорожных собак, да и не только их. Легко бежали, покачиваясь на высоких колесах, четырехместные бензиновые «Бенцы» и «Пежо», цокали по булыжнику окванными деревянными колесами похожие на фиакры закрытые «Панары» и легкие паровички «Готье» и «Серполле», натруженно пыхтя, тяжело раскачиваясь, громыхал шестиместный «Де Дион-Бутон и Трепарду», вобравший в свое громкое название имена всех людей, имевших отношение к его созданию. Это был настоящий поезд, состоявший из парового тягача и опиравшейся на него передком пролетки без передних колес. А за ним, извергая клубы пара и весело позванивая колокольчиками, которыми он весь был увешан, катился ярко раскрашенный омнибус, забитый пассажирами, сидевшими на продольных скамьях. Их человек десять, и среди них даже незаметно водителя, владельца шляпного магазинчика Эмиля Скотта. На последних километрах гонщики еще поднажали. От ударов ломались спицы и разлетались деревянные колеса, разбалтывались двигатели, рвались приводные цепи, несмотря на помощь пассажиров, рулевые рычаги вырывались из рук... Но особенно тяжело приходилось паровичкам: падало давление, один из гонщиков целый час потратил в пути на разведение паров, а на одном из паровых экипажей кочегар угорел от дыма, и его пришлось спешно заменить.

А на финише, на центральной площади Руана, их уже ждал мэр города в сопровождении других важных особ. Среди них был и сам Пьер Жиффар, не надеявшийся на новый вид транспорта и прибывший на место финиша поездом. Не стоит рисковать во имя такого дела! Комиссия тем более рисковать не может и должна везде поспевать вовремя! И вот показалась первая машина. То был паровой «поезд», ведомый легендарным графом. Вслед за ним появился Леметр на «Пежо». За ним еще один «Пежо» и «Панары». Всего до финиша добрались 13 бензиновых и только 2 паровых экипажа, один из которых возглавил, а другой завершил гонку: последним пришел омнибус Скотта. А граф уже

праздновал победу. Он преодолел дистанцию за каких-нибудь 5 часов 40 минут вместо предусмотренных двенадцати. Но жюри еще долго совещается, наконец выносит совершенно непредвиденное решение. Главный приз вручается... автомобилям «Пежо», которые прибыли вслед за паровиком через 5 и 10 минут. Судьи подчеркивают: «Скорость здесь не играла главной роли. Была установлена лишь максимальная граница времени. Основное же внимание обращалось на прочность машины и удобство езды, паровой же «Де Дион» оказался лишь тягачом с тяжелым прицепом для пассажиров»... А о его экономичности и говорить не приходилось: на весь путь он израсходовал 1600 кг угля и воды! Средняя скорость движения в этих соревнованиях составила 20—22 км/ч.

Через год, с 10 по 12 июля 1895 года, были проведены новые гонки по 1150-километровому маршруту Париж — Бордо — Париж, в которых приняли участие 40 автомобилей — бензиновых, паровых и электрических. Честолюбивый граф решает взять реванш над бензиновыми машинами. Но его паровику суждено было лишь добраться до Бордо, откуда он вернулся в Париж поездом. А победителями стали 8 бензиновых машин, доказавших на деле свое превосходство над паровыми. Одним из участников был легкий двухместный «Пежо» мощностью 4 л. с. со стартовым номером 11, звучно названный «Молния». Это был первый в мире автомобиль, снабженный пневматическими шинами конструкции француза Эдуарда Мишлена, который и сидел за рулем. Первым прошел гигантскую дистанцию двухместный «Панар-Левассор» мощностью 3,5 л. с. под стартовым номером 5, прозванный «Пам-Пам». За рулем один из его создателей, Эмиль Левассор. Весь путь он прошел за 48 часов 47 минут со средней скоростью 24,42 км/ч. Когда гонщик вышел из машины после свершения такого технического и спортивного подвига, он произнес знаменитую фразу: «Это было безумие! Я делал до тридцати километров в час!» Сам же конструктор не хотел верить в возможность достижения более высоких скоростей на автомобиле. На торжественном банкете по случаю победы один из ораторов предложил тост «за достижение в ближайшее время фантастического рубежа в 80 километров в час». На это Э. Левассор ответил: «Достоин сожаления тот, кто когда-нибудь еще возьмется за осуществление этой не-



*Победитель гонок по маршруту Париж — Бордо — Париж 1895 года двухместный автомобиль «Панар-Левассор» развил среднюю скорость 24,4 км/ч. На нем установлен двухцилиндровый двигатель мощностью всего 3,5 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. Масса экипажа 600 кг.*

обычайной глупости!» На это граф де Дион возразил: «Будущее принадлежит тем, кого мы сегодня принимаем за сумасшедших». Он оказался прав. Последующие годы подтвердили прозорливость графа, который вскоре, удрученный неудачами в гонках, переключился на выпуск легких трициклов, а затем и «нормальных» автомобилей с бензиновыми движками. Не это ли было еще одним доказательством неоспоримой победы бензина над паром? А Эмилю Левассору было не суждено убедиться в собственной недалекновидности. Он погиб в 1897 году во время гонок Париж — Марсель, оставив на своем рабочем столе неоконченный проект нового двигателя. Парижане увековечили его в памятнике, где он изображен в своем гоночном автомобиле, приветствуемый ликующей толпой. Тут же его историческое изречение — свидетельство успеха первых лет автомобилизма и напоминание о том пути, который проделала конструкторская мысль за последующие годы.

Оба автомобиля-рекордсмена, ставшие французской

национальной гордостью, сохранены и поныне. Они установлены в Парижском техническом музее. Им посвящены статьи, книги и даже почтовые марки.

**2. СОЮЗ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА И ПАРА.** Первые автогонки завершились полной победой бензиновых автомобилей. Паровики еще выпускались не один десяток лет, пока окончательно не сошли со сцены, полностью разорив своих приверженцев. Но на стартовую линию последующих массовых соревнований они уже больше не выезжали. Слишком недолгой оказалась их неудавшаяся спортивная карьера, хотя она имела вскоре совершенно неожиданное, насколько блистательное, настолько и скоротечное продолжение. Но об этом речь еще впереди.

Рекорды периода становления автомобилизма сменяли друг друга со сказочной быстротой кадров синемаатографа. С каждым годом они неуклонно росли. Совершенствовались и сами автомобили, среди которых стали все чаще появляться специальные конструкции для соревнований. Конструкторы и гонщики понимали, что автомобиль явно способен на большее, чем первые «безумные» скорости в 30 км/ч, — это лишь скромное начало. Но рекордные достижения массовых соревнований, усредненные многими часами и даже днями, не отражали в полной мере реальных скоростных возможностей самоходных экипажей. Нужны были какие-то индивидуальные соревнования, во время которых было бы возможно выявить, на что же действительно способен автомобиль, дать ему полностью проявить себя. И проводить их следовало бы не на покрытых колдобинами и ухабами общественных дорогах, а на специальных ровных трассах. Не на сотни и тысячи километров, выматывающих водителей и калечащих машины, а на определенной, точно отмеренной короткой дистанции. Все здесь должно быть направлено на «выжимание» из автомобиля максимально возможной скорости. И тут-то неспешный XIX век показал, на что он еще способен. Тогда, буквально в последние месяцы уходящего столетия, и была заложена первая официальная ступенька бесконечной лестницы рекордов скорости на суше.

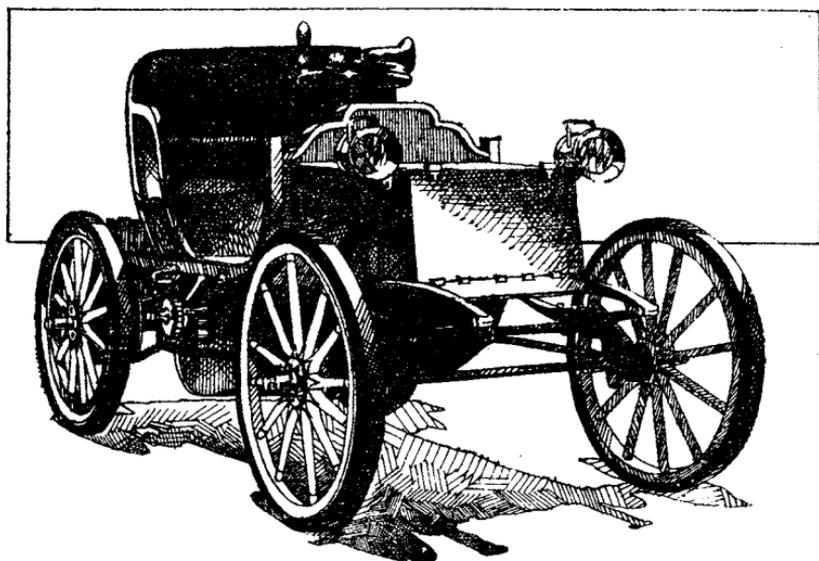
Впервые идея проведения заездов специально подготовленных экипажей с целью достижения максимально

возможных скоростей пришла в голову и была воплощена в жизнь французским журналистом Полем Мейяном, сотрудничавшим в центральных изданиях «Фигаро» и «Матэн». Борьба за абсолютные достижения на суше началась 18 декабря 1898 года. В то прохладное зимнее утро на одной из безлюдных аллей парка в городке Ашере под Парижем начали собираться почетные мужчины, члены только что созданного Автомобильного клуба Франции (АКФ), а также любители быстро входившего в моду нового увлечения «самобеглыми колясками». В первые годы АКФ нес на себе международные функции разработки и контроля регламента соревнований, а также утверждения высших достижений, которые впоследствии были переданы специальной международной организации. Судьи отмерили дистанцию в один километр, затем еще такую же. Первая предназначалась для разбега автомобиля со стартом на нулевой отметке этого отрезка, а второй километр машина проходила, уже развив полную скорость, то есть с хода. Так с легкой руки устроителей и повелось: до сих пор скорости могут фиксироваться при прохождении участником одного километра со стартом с места, другого с ходу. Оба результата равно могут быть признаны рекордами. Естественно, второй результат намного превысит первый. Он-то и представляет наивысшее, абсолютное достижение.

На побитие первого в мире абсолютного рекорда скорости на суше замахнулись сразу четверо: два высоких паровичка Амедея Болле, паровой «Де Дион-Бутон и Трепарду» и двухместный электромобиль француза Шарля Жанто. Бензиновые экипажи участия в этих заездах не принимали. Это и понятно. К концу века их положение несколько упрочилось и уже отпала особая необходимость в рекламировании их качеств. По-иному обстояло дело в лагере их соперников, которые уже стали серьезно опасаться «натиска бензина» и хватались за любую возможность усилить свои позиции. Граф де Дион снова решил тряхнуть стариной — прокатиться с ветерком на своем вездесущем однотрубном сооружении, Амедею Болле, как и Жанто, нужна была реклама, а в случае победы — слава, чтобы увеличить сбыт своих машин. Об электромобилях с приводом от собственных аккумуляторных батарей стоит сказать особо. На рубеже веков интерес к ним был настолько велик, что порой их производство и сбыт превышали автомобильный уровень. Электрические экипажи привлекали

к себе интерес аристократии прежде всего своей чистотой, бесшумностью, простотой управления, отсутствием каких-либо дурно пахнущих выхлопных газов. Невысокие скорости и пробеги, частые смены тяжелых батарей мало смущали господ. В их глазах электромобиль был чистенькой и удобной игрушкой, которой не могли поначалу стать пропахшие бензином и маслом, шумные и чадающие бензиновые коляски. Во многих странах мира число фирм, делавших повозки с электроприводом, исчислялось многими десятками. Но с появлением бензинового соперника их положение сильно пошатнулось: малая энергоемкость тяжелых свинцовых аккумуляторов не могла соперничать с высокой энерговооруженностью двигателей внутреннего сгорания. Максимальные пробеги электромашин на одной зарядке батарей в несколько десятков километров оказались ничтожными по сравнению с возможностями конкурентов. Электрическое средство транспорта было слишком тяжелым и тихходным. Стоило лишь увеличить скорость, как расход энергии резко возрастал и батарея истощалась. Поэтому электромобилю, как и паровому автомобилю, пришлось энергично взяться за сохранение своих позиций, заключив на время союз с паром против бензина. Одним из средств рекламирования своих возможностей и стали первые в мире рекордные заезды на электромобилях.

Тем временем по аллее ашерского парка в облаках дыма уже промчали свои отмеренные дистанции три паровичка. И вот на старт выходит четвертый участник — полуторатонный электромобиль Жанто. За рулем — граф (снова граф!) Гастон де Шасслу-Лоба. Старт! Зажужжали где-то снизу электродвигатели, и машина, тяжело взяв с места, двинулась вперед. Члены жюри переглядываются: после дымных и шумных паровиков последний участник кажется каким-то деликатным и ненастоящим. Сможет ли он сразиться со своими конкурентами? А электромобиль тем временем, разогнавшись, мчится вперед, монотонно раскачиваясь на высоких колесах. Граф пригнулся низко к рулю, пытается не упустить его из рук и уменьшить сопротивление встречного воздуха. Проходит пара минут, и вот оба километра пройдены. Когда судьи рассчитали средние скорости, выяснилось, что именно последний экипаж вырвался вперед, опередив паровые машины, а заодно и установив первый в мире абсолютный рекорд скорости на суше —



*Электромобиль Шарля Жанто установил первый в мире абсолютный рекорд скорости на суше — 63,149 км/ч. Это произошло 18 декабря 1898 года на аллеях парка городка Ашера под Парижем. На машине установлены два электромотора общей мощностью 36 л. с.*

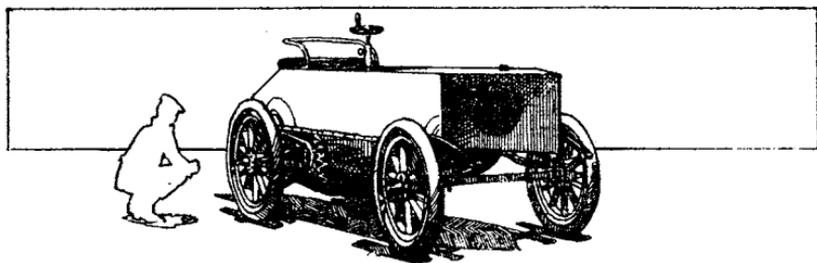
63,149 км/ч. Это и была та первая ступенька, с которой началась «официальная часть» покорения человеком земной скорости.

Создатель рекордсмена конструктор Шарль Жанто строил свои электромобили с 1881 года, но больших успехов никогда не добивался. Участвовал он и в гонках Париж — Бордо — Париж в 1895 году, но ту дистанцию не осилил. Да и разве мог электромобиль в те годы наравне с другими пройти более тысячи километров? Ведь на одной зарядке аккумуляторов он мог пробежать каких-нибудь 40 км, да и то не очень усердствуя в скорости. И для современного-то электромобilia это было бы делом нелегким. Соревнования электрических фиакров в июне 1898 года в Париже опять не принесли ему долгожданной победы. И вот наконец! Абсолютный рекорд скорости установлен! Но надолго ли?

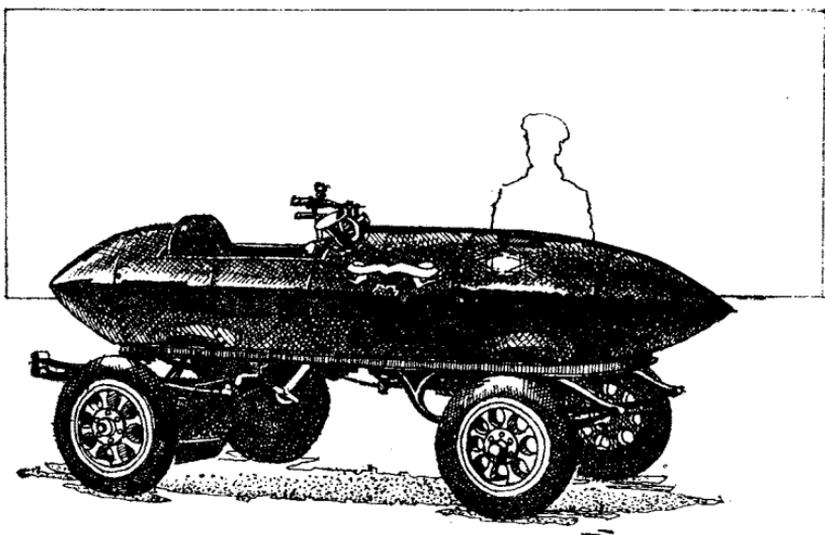
Новый год Жанто встречал счастливым, но далеко в Брюсселе его лавры не давали спокойно спать другому человеку, с ярко-рыжей бородой и усами. Это был Камиль Женатци, конструктор и гонщик, прозванный

«рыжим дьяволом». Он самостоятельно разрабатывал и строил на мелких фирмах свои электрические повозки, но особых успехов тоже не имел. И вот такая возможность продвинуть свои дела! В случае нового успеха благополучие будет обеспечено! И вот 17 января 1899 года бельгиец выезжает на своем «серийном» электромобиле на парковую аллею, ту самую, где состоялся рекорд прежний. Устоит ли он? Женатци сам садится в экипаж, припадает к рычагам управления, низко нагибается. Старт дан! Снова жужжание моторов, динамичный разгон и... победный финиш. Прежний рекорд пал! Новый рекорд пока весьма скромно — 66,657 км/ч, но начало не кончающейся и поныне острой борьбе за километры и секунды было положено.

Теперь очередь за Жанто. Через пять дней его машина развивает 70,310 км/ч. Победа далась слишком дорого — сгорели тяговые двигатели, озарив машину ярким пламенем на финише. И снова прошло пять дней. Женатци достигает 80,336 км/ч. Его соперник «отмалчивается» больше месяца. Но не сдаётся. 4 марта он появляется на трассе на новой белой машине, похожей на остроносый челнок на высоких колесах, прозванный «миноносцем». Новый электромобиль оказывается всего лишь старым шасси, на которое установили более мощный мотор в 40 л. с. и плоские панели, закрывающие батареи. Ходовая часть прикрыта свисающим сверху брезентом. Такова была примитивная первая попытка на скорую руку улучшить обтекаемость машины, снизив



*Модернизированный вариант электромобиля Жанто, на котором в 1899 году гонщик Шасслу-Лоба вплотную приблизился к заветному рубежу скорости — 100 км/ч. На машине установлен новый обтекаемый кузов, мощность электродвигателя увеличена до 40 л. с. Масса 1450 кг.*



*Первый в мире обтекаемый рекордный электромобиль «Всегда недовольный» бельгийца Камилля Женатци. Впервые на земле 29 апреля 1899 года на нем был покорен стокилометровый барьер — 105,876 км/ч. На машине установлен тяговый электромотор мощностью 40 л. с. Масса составляет 1000 кг. Машина находится в автомобильном музее города Кольпена (Франция).*

сопротивление воздуха. Конструкторы уже тогда понимали, что на большой скорости воздух «мешает», но как бороться с этим, пока не имели представления. Граф Шасслу-Лоба проходит километр с хода за 38,8 с, достигнув скорости 92,696 км/ч. Жанто мог ликовать. Прежний рекорд был перекрыт намного, а ответный шаг соперника-бельгийца оказался безуспешным. Теперь впереди забрезжил заветный стокилометровый рубеж. Первый «круглый» барьер в нескончаемом ряду других. Сколько их еще впереди! Сколько еще сил потребуется человеку, чтобы один за другим покорять и покорять очередные рубежи! И первая отметка «100» в те времена казалась фантастической. За эту заветную грань еще никому в мире не было суждено переступить. Ни на земле или воде, но даже и в воздухе!

Тяжелый экипаж Жанто уже исчерпал все свои возможности. А Женатци и не думал сдаваться. «Круглый» барьер не давал ему покоя, бередила воображе-

ние. Почти два месяца он не давал о себе знать, работая без устали в своей мастерской. И вот первого апреля того же года он вновь выезжает на старт рекордного заезда в том же Ашере. Члены комиссии с интересом разглядывают необычный остроносый экипаж, пышно названный «Ле Жамэ контан» («Всегда недовольный»). Такого еще никогда не видывали. Сметливый Женатци водрузил на легкое шасси с небольшими красными колесами серебристый «вызывающе революционный» кузов, напоминающий остроносый снаряд. Он сделан из легкого сплава алюминия с вольфрамом, названного «партиниум». Тщательно отполирован. Конструктор справедливо считал, что таким образом можно заметно снизить сопротивление воздушного потока, который на больших скоростях становится почти осязаемым. Внутри кузова и на задней оси были расположены многочисленные тяжелые аккумуляторные батареи, которые увеличивали вес небольшой с виду машины до одной тонны. Не этот ли автомобиль и наваял Жюлю Верну его «дьявольский экипаж» из «Властелина мира»? Помните: «Аппарат имел форму веретена, причем к носу он заострялся сильнее, чем к корме, корпус его был сделан из алюминия... Он стоял на четырех колесах, диаметром в два фута, с толстыми шинами, которые обеспечивали плавность движения на любой скорости». Чем не копия «Всегда недовольного»? Но вернемся к реальности.

«Рыжий дьявол» устроился в своем остроносом сооружении, припал к рычагам управления, пригнулся, надвинул на глаза очки и фуражку. Но нетерпеливость подводит гонщика: еще до того, как закончили промер трассы и секунданты включили свои приборы, он ринулся вперед. Останавливаться было поздно. Этот эпизод так и вошел в историю как «первоапрельская шутка рыжебородого бельгийца». В результате такой шуточки батареи «сели», а на их замену, подзарядку и подготовку машины ушло целых четыре недели. И вот 29 апреля все еще несколько раз проверили, разместили трассу, и гонщик вновь рванулся вперед. Первый километр он проходит за 47,8 с, развил 75,31 км/ч, второй — за 34 с, впервые покорив заветный рубеж и достигнув небывалой скорости 105,876 км/ч. Граф Шасслу-Лоба, подойдя к победителю, пожимает ему руку. Произносит лишь: «Поздравляю!» Это дружеское рукопожатие ознаменовало конец их соперничества, а также отметило за-

слуги электрических машин, заложивших базу наивысших достижений, и... конец их карьеры в спорте. Практически все возможности скоростных электромобилей истощились. Энергии тяжелых батарей едва хватало, чтобы динамично разогнаться и проехать отмеренную дистанцию. Вскоре электромобилям пришлось посторониться и уступить дорогу более совершенным машинам. Но главное они сделали: в последние дни XIX века человек успел перешагнуть стокилометровый барьер, передав победную эстафету своему преемнику.

После поражения, нанесенного ему «рыжим дьяволом», Жанто уже оправиться не мог и ушел из спорта. Он начал метаться, выпуская на рынок то электрические, то бензиновые экипажи, которые особого успеха так и не имели. В довершение ко всему его обвинили в плагиате — использовании идеи француза А. Болле в усовершенствовании рулевой трапеции. Не вынеся постоянных неудач, в 1906 году он ушел из жизни. Но в автомобильной истории его имя все-таки осталось навсегда, может быть, и не совсем заслуженно: систему рулевых тяг иногда называют «трапецией Жанто».

Камиль Женатци прославился своим «рекордом века», и дела его пошли в гору. Но ненадолго. Только до 1903 года он выпускал электрические фургоны и машины со смешанным приводом для бельгийской армии, а затем полностью посвятил себя автомобильному спорту, пересев за руль гоночных «Мерседесов». Но крупные удачи проходили уже стороной, и вскоре имя его затерялось в бурной истории первых лет автомобилизма. Погиб он в 1913 году от шальной пули на охоте. Легендарный «Всегда недовольный» сохранился. Он установлен в автомобильном музее французского городка Компьена.

Всего лишь однажды электрическому экипажу было суждено вновь заявить о своих скоростных качествах. В 1902 году двухместная машина американца Чарльза Бейкера достигла было 130 км/ч, но потерпела аварию, чуть было не стоившую жизни гонщику. Так и завершилась «электрическая эпопея» рекордов... Пока об электромобиле не вспомнили через многие десятки лет. Но рассказ об этом еще впереди.

Паровые автомобили не желали сдаваться так быстро. Огромный вклад как в совершенствование самих паровиков, так и в дело освоения ими скоростей во второй сотне километров внес француз Леон Серполле.

Сын бедного рабочего, он с детства грезил самобеглыми колясками и «блестящими паровыми котлами», оставшись им верным до своего последнего часа. В небольшой мастерской на Монмартре, прямо под собором Сакре-Кер, он соорудил свою первую трехколесную тележку. Любил съезжать на ней по извилистым улочкам к Сене, но полиция сочла эти прогулки слишком опасными для прохожих и не нашла ничего умнее, как просто запретить их. Но изобретатель все-таки добился права выезжать на улицу, чтобы испытывать свои экипажи. Правда, теперь перед каждой такой поездкой он писал прошение в полицию, которая разрешала (или не разрешала) очередную прогулку. И тоже письменно. Не удивляйтесь! Ведь был тогда лишь 1888 год. Об автомобилях с двигателями внутреннего сгорания еще и не слыхивали, а немногих, готовых в любую секунду взорваться паровых повозок боялись пуше «диавола». Со временем полиции надоела ею же затеянная бумажная волокита. И Серполле выдали постоянное право на поездки — первое водительское удостоверение в мире.

А тем временем Серполле строил новые и новые экипажи, постоянно совершенствуя их конструкции. Он изобрел более экономичный и, что самое главное, безопасный змеевиковый котел, вместо обычного кокса стал использовать в качестве топлива для горелки жидкое горючее. Это намного упростило конструкцию. Все это позволило Серполле мериться силами с другими паровыми и даже бензиновыми повозками, часто беря над ними верх.

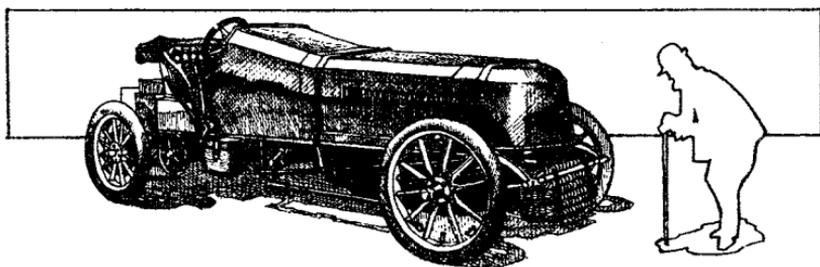
Серполле был и одним из ветеранов «моторного спорта». Еще в 1890 году он участвовал в двухдневном пробеге из Парижа до Лиона, его паровички приняли участие и в первых автогонках. Трудолюбие талантливого и скромного изобретателя принесло свои плоды. Его надежные машины в те годы превосходили многие бензиновые конструкции. Серполле получает заказы на «именные» экипажи от персидского шаха и принца Уэльского, будущего короля Эдуарда VII. В 1900 году он продает рекордное число паровых повозок — 200 штук.

Потерпев поражение от бензинового автомобиля в ноябре 1900 года во время соревнований на подъем, он задался целью взять серьезный реванш. Целую зиму он строит новый экипаж, а в марте следующего года вызывает самого барона Генри Ротшильда помериться

силами. Серполле понимал, что ему придется встретиться не только с опытным гонщиком, но и с самым передовым достижением автомобильной техники. Он не ошибся. Гонщик барона, Вернер, выехал на место «автодуэли» — прогулочную набережную фешенебельной Ниццы — на новом гоночном «Мерседесе» и прошел 1 км с ходу за 41,8 с. Паровичок Серполле не подкачал, выиграв целых 6 с, но рекордная скорость, установленная электромобилем Женатци еще три года назад, так и не покорилась.

Снова ушли месяцы на создание принципиально нового скоростного автомобиля. А тем временем на свержение абсолютного «электрического» рекорда посягали и бензиновые машины. В Ашере в начале апреля 1902 года Чарльз Ройс, тот самый, имя которого теперь вписывается в знаменитый вензель в виде двух переплетенных «R», на французском гоночном автомобиле «Морс» развивает скорость 101,547 км/ч. Американский миллионер Уильям Вандербильт-младший на «Мерседесе» повторяет рекорд «Всегда недовольного». Невероятно! Достигнутая им скорость ничуть не превышала прежнюю. Крепким же орешком оказалось «электрическое наследство» из прошлого века! Серполле торопится, чувствуя, что в любой день его могут обойти.

13 апреля 1902 года празднично гуляющие по элегантной, обсаженной пальмами Английской прогулочной аллее Ниццы были привлечены необычным оживлением. Солидные господа в котелках ползали на коленях по



*Автомобиль «Морс», на котором француз Анри Фурнье в конце 1902 года повысил абсолютный рекорд до 123,272 км/ч. На машине стоит двигатель объемом 9,2 л, мощностью 60 л. с. Такие автомобили широко применялись в те годы для дорожных гонок.*

дороге, что-то вымеряя, другие суетились с секундомерами. Но особое внимание всех привлек необычно узкий и продолговатый экипаж с заостренным носом, напоминающим киль перевернутой лодки. Даже тонкие колеса не имели привычных спиц, а были закрыты круглыми щитками. Такую необычную форму придумал Серполле для своего рекордного автомобиля, названного звучно и коротко «Кит». Сегодня такую форму назвали бы «ложно обтекаемой», но тогда это считалось верхом изобретательности. Ведь никакого представления о приложении законов аэродинамики к транспорту никто не имел.

Вероятно, отдавая дань названию променадной аллеи, на этот раз отмерили не обычный километр, а одну английскую милю. Леон Серполле занял свое место. Рядом пристроился механик-топильщик, призванный следить за давлением пара, добавлять, если надо, воду в котел и добавлять масло в капельницы масленок. Серполле открыл паровой клапан, стравил пар. Автомобиль затрубил, как пароход, и рванулся с места. Сделав глубокий вдох, гонщик припал к рычагам управления, напряженный и бледный. Незаметно пролетело полминуты. Есть рекорд! 120,794 км/ч! Наконец-то! Прежний рекорд не только пал, но и превзойден на целых 15 км/ч. Все-таки оказался на высоте этот настойчивый француз. Взял-таки снова пар верх над бензином! И над электричеством тоже. Победитель был горделиво спокоен, зато его механик неустанно делился своими впечатлениями. Оказывается, он даже не успел уследить ни за давлением пара, ни за уровнем масла, так как больше всего боялся... задохнуться на такой бешеной скорости.

Еще немного потолкавшись около диковинного самоходного аппарата, наслушавшись страхов механика, гуляющие обыватели начали потихоньку расходиться, рассуждая, что теперь-то уж никому не удастся промчаться быстрее: «А как же тогда можно будет дышать?» Прогресс автомобилизма их мало волновал.

Бензиновые соперники Серполле не унывали. Всего через восемь дней Вандербильт дважды порывался превзойти его достижение на своем сорокасильном «Мерседесе». И оба раза безрезультатно. Счастье улыбнулось ему лишь спустя четыре месяца, когда он на гоночном «Морсе» достиг 122,436 км/ч, победив наконец «парового француза». К концу 1902-го, богатого на рекорды года скорость достигла уже 124,125 км/ч. Ее показал фран-

цуз Жиль Ожье на шестидесятисильном «Морсе». Интересно, что за тот год было установлено и побито 9 абсолютных рекордов. На следующий, девятьсот третий год было установлено лишь 5 рекордов, а скорость потихоньку возросла до 136,356 км/ч. Ее в ноябре достиг Артур Дюрэ на гоночном автомобиле «Гоброн-Брийе» с двигателем объемом 13,5 л и мощностью 100 л. с.

Леон Серполле остался ревностным сторонником пара до конца своей жизни. На абсолютный рекорд он уже не замахивался, но не раз участвовал в гонках на Большой приз АКФ. Правда, без особых успехов. Он умер в 1907 году в возрасте 49 лет, не успев претворить все замыслы по дальнейшему совершенствованию своего любимого детища — парового автомобиля. Благодарные соотечественники возвели ему памятник, который возвышается на столичной площади Сен-Фернан, а одна из улиц Парижа носит его имя.

**3. НАСТОЙЧИВОСТЬ И НАТИСК.** Зимой 1893 года жители Детройта были обеспокоены тем, что происходило в небольшом сарайчике на Бэгли-стрит. И сарайчик-то был крохотный. В нем едва уместились бы пара лошадей да коляска. Обычно по вечерам там что-то вдруг начинало трещать, как пулемет, из единственного окошка и дверей вырывался дым и даже искры. Тогда дверь поспешно открывалась и в клубах дыма появлялся худощавый узколицый человек лет тридцати, с волнистыми волосами и пронизательным взглядом. Это был мистер Генри Форд, служивший тогда механиком Детройтской электрической компании, возглавляемой знаменитым Эдисоном. Каждый день после работы он трудился в своей мастерской до поздней ночи. Видно было, ничто другое в мире его не интересовало. В тех краях не было случая, чтобы человек занимался чем-то так настойчиво и упорно, отдавая все свое свободное время и даже воскресенья. Соседи перешептывались: «Этот чудак решил сделать коляску, которая будет двигаться сама по себе!..» Это было действительно так. Молодой Форд трудился не покладая рук, не жалея средств, над самобеглой повозкой. Она очень походила на детскую коляску, в которой обычно возят малышей близнецов. Покоилась она на четырех велосипедных ко-

лесах с тугими резиновыми шинами, и спереди у нее была рукоятка, походившая на лодочный руль. Его надо было толкать в сторону, противоположную той, куда надо ехать. Но больше всего забот изобретателю доставлял мотор. В течение многих месяцев он держал его на верстаке, исправлял и приделывал к нему какие-то новые детали. А когда его заводили, он громко чихал и трещал, испуская противный дым, сыпал искрами. «Опять этот сумасшедший принялся за свое. Взорвет он себя когда-нибудь», — говорили соседи, слышавшие шум за целый квартал. «Того и гляди взорвет всех нас», — ругались другие, удивляясь, что полиция до сих пор допускает подобное безобразие в приличном квартале.

Сам же Генри всегда готов был дать объяснения собиравшимся вокруг его сарайчика любопытным. Был он парнем разговорчивым и не имел ни от кого секретов. «Я не игрушку делаю, а полезную вещь. Я хочу, чтобы это было для всех, чтобы любой человек мог иметь коляску и ездить на ней на работу», — говаривал он.

В конце концов соседи привыкли к чудаку изобретателю и даже к тому, что он забывал о воскресеньях. Но никто все-таки не верил, что он когда-нибудь въедет на гору без помощи живой твари. Все уже привыкли к тяжелым паровозам,двигающимся по рельсам. Но свободно мчаться по дороге, когда впереди никто не машет хвостом, — это противоречило самой природе, а может быть, и закону. Это было почти так же глупо, как попытки некоторых сумасшедших летать по воздуху.

Наступило лето 1896 года. Настала горячая пора. Изобретатель, проработав двое суток без сна и отдыха, пришел к своей жене Кларе, чтобы сказать, что готов испытать свое сооружение. Шел дождь, и она вышла под зонтиком посмотреть, что же будет. Генри крутанул ручку, которая торчала спереди коляски, мотор заурчал, взревел, и вся тележка угрожающе затряслась, но почему-то сразу не развалилась. В своей повести «Автомобильный король» Эптон Синклер так описывает этот исторический эпизод:

«...Мистер Форд забрался в нее и поехал. На передке торчала керосиновая лампа, и при ее тусклом свете он поехал по улице, мощенной булыжником. Миссис Форд долго стояла под дождем, спрашивая себя, увидит ли она снова своего мужа. Дать задний ход было нель-

зя, и, чтобы повернуть на узкой улочке, ему пришлось бы выйти и занести коляску.

Молодой изобретатель пропал долго и вернулся, подталкивая сзади свое сооружение. Одна из гаек слетела от тряски. Но он ликовал: несмотря на неровную мостовую и топкие колеи, он доехал, куда хотел.

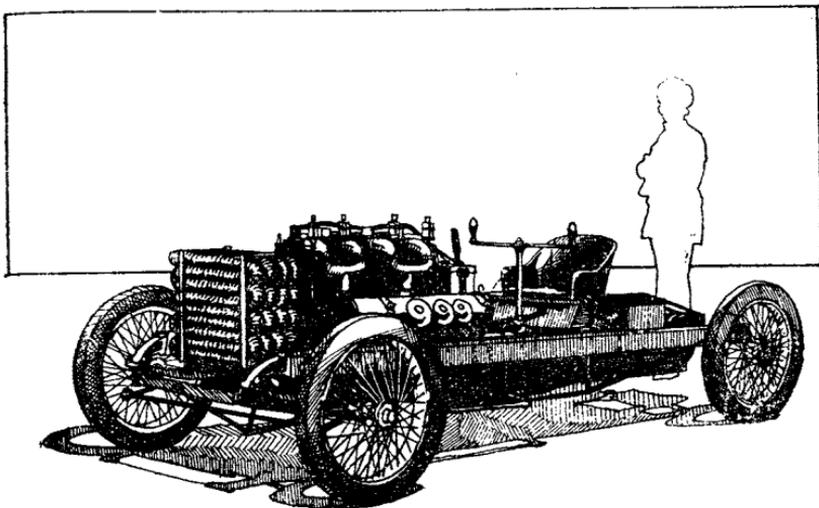
— Ты насквозь промок, — сказала ему жена, провела его в кухню, сняла с него мокрое платье, развесила его и напоила мужа горячим кофе.

От возбуждения он говорил без умолку.

— Я сделал коляску, которая движется без лошади! — повторял Генри Форд».

Вскоре Форд ушел из эдисоновской компании и посвятил себя полностью автомобилям. Продал первую коляску за 200 долларов и начал делать следующую. Заручившись поддержкой промышленников, вошел в Детройтскую автомобильную компанию, где пока лишь был главным инженером и не имел особых прав. Это его не устраивало, и он снова вернулся в свою маленькую мастерскую — единственное место, где он мог делать то, что хотел. Форд торопился «выбиться в люди». Он прекрасно знал, что в различных частях Америки другие уже выпускают такие коляски десятками. Читал в газетах, как какого-нибудь водителя безлошадного экипажа разорвало на части или что он свернул себе шею, угодив в канаву. Слышал он и о первых соревнованиях самобеглых колясок в Старом Свете. Но в Америке царило велосипедное помешательство. Предприниматели нанимали профессиональных велогонщиков, щедро платили им, чтобы они рекламировали их продукцию. «А почему бы не сделать и мне то же?» — пришла Генри сногшибательная мысль. И предприимчивый изобретатель не стал откладывать дело в долгий ящик. Построив легкий автомобильчик с двухцилиндровым двигателем мощностью в 26 л. с., он вызвал на соревнование не кого-нибудь, а самого Александра Уинтона из Кливленда, преуспевающего конструктора и «гонщика Америки № 1». Он уже был обладателем абсолютного рекорда Нового Света, промчавшись милю за 1 минуту 14,5 секунды со средней скоростью 77 км/ч. Никто не сомневался в его победе. Все считали приглашение никому не известного какого-то механика просто вызывающим.

10 октября 1902 года на ипподроме Гросс-Пойнт в Детройте собралось множество зрителей, которым



*Один из рекордно-гоночных автомобилей молодого Генри Форда — знаменитые «три девятки». Рабочий объем двигателя 17,6 л, мощность 70 л. с. Коробка передач, тормоза и задняя подвеска отсутствуют. База автомобиля 2972 мм. На «родном брате» этого автомобиля — рекордной машине «Стрела» Форд показал скорость более 147 км/ч. Это произошло 12 января 1904 года на льду озера Сент-Клер. Автомобиль «999» хранится в музее фирмы «Форд» (США).*

предлагались «первые в истории Америки гонки безлошадных экипажей». На старт выехали три открытые коляски, на которых восседали их создатели Уинтон, Форд и пионер американского автомобилизма Уильям Мюррей из Питтсбурга. Последнего сразу после старта подвел давно барахливший цилиндр. Восемь кругов Уинтон «вел», но и у него вдруг отказал мотор. Победил Форд, хотя его машина была чуть ли не в три раза слабее уинтоновской коляски. Победитель был счастлив, а его победа стала сенсацией дня, впервые принесла молодому изобретателю известность. К нему стали относиться с почтением, а награда в 10 тысяч долларов поправила его финансовые дела.

Оправившись от дурмана первой победы, Форд вновь решил использовать гонки для саморекламы с единственной целью «быстрее продавать свои коляски». И снова в его мастерской закипела работа, а вскоре от-

туда выкатились две одинаковые предлинные машины, оказавшиеся новыми скоростными творениями будущего автомобильного короля. Одно из них он окрестил скромно «Эрроу» («Стрела»), другому в честь известного в те времена в Америке экспресса присвоил название «999». Это были всего лишь длинные шасси на четырех колесах со спицами. На них стояли ничем не прикрытые моторы, огромные прямоугольные радиаторы, топливные и масляные бачки. Отказавшись от кузова, конструктор пытался снизить массу автомобиля, упростить его и снизить сопротивление воздуха. Двигатели были четырехцилиндровыми, гигантской мощностью в 70 л. с. Сквозь балки деревянной рамы легко просматривалась тоже деревянная муфта, напрямую соединявшая коленчатый вал двигателя с задними ведущими колесами, которые крепились к раме жестко. Больше всего поражало отсутствие тормозов, отпугивающее гонщиков. Лишенные глушителей, моторы ревели, по выражению газет, как «Ниагарский водопад». Сам же Форд как-то высказался: «Лишь этого звука было бы достаточно, чтобы убить человека». Как раз о человеке, для которого он делал автомобили, изобретатель не очень-то и заботился, поставив на первое место собственную выгоду. О комфорте на гоночных машинах, впрочем, как и на всех прочих «Фордах», говорить не приходилось. Но для водителя не было даже элементарной безопасности. Как он не вылетел из своего сиденья, держась лишь за рукоятку управления, было неясно. Видно, важнее было обойти конкурента и неважно, какими средствами. Пусть даже жизнь человека была поставлена на карту. Впрочем, и сам Генри умел рисковать.

Известный велогонщик Том Купер побоялся сесть за руль такого опасного монстра. Тогда согласился на эту аферу бесстрашный великан Барни Олдфилд, всегда невозмутимо посасывающий свою неизменную сигару. Он был мотогоонщиком, но за рулем автомобиля еще никогда не сидел. А тут сразу гонки! Рискованно. А если победа? Во имя славы и денег стоит рискнуть.

Прошел всего год, и снова на том же ипподроме встретились Форд и Уинтон, фордовские «три девятки» и уинтоновская «Пуля». Собрались детройтские промышленники и финансисты. Заключались выгодные пари. Многие понимали, что от исхода гонок зависит будущее каждого из участников, а может, и само будущее

американского автомобилизма. Олдфилд легко обходит двух других соперников, а затем и самого Уинтона. Газеты взахлеб рассказывали о новой победе Форда. А финансисты поспешили раскошелиться, чтобы поддержать его, вложив деньги в перспективное и выгодное дело, возглавляемое сообразительным и предприимчивым человеком.

А. Уинтон, дважды побежденный, попытался восстановить былую спортивную славу, но уже бесполезно. Он еще два десятка лет делал неплохие легковые автомобили, но излишнее увлечение оригинальными и сложными решениями сгубило его. В 1924 году он бросил заниматься автомобилями и увлекся другим бизнесом.

А Генри Форд начал свой путь к трону автомобильного короля. Летом 1903 года он создает компанию своего имени и выбрасывает на рынок первые 300 примитивных и дешевых автомобильчиков модели «А» с двухцилиндровым моторчиком в 8 л. с. В проспекте эта машина рекламировалась уже как «автомобиль для всех». Готовились начать выпуск и более дорогой и комфортабельной модели «В». Но для этого нужны были снова деньги, снова реклама, слава. Форд решил вновь добиться победы на спортивном поприще, а если уж он что решил, то настойчиво пробивался к цели, отменяя с пути конкурентов. Но тем временем наступила зима, и никто вызова не принимал. Тогда накануне Нового года Генри сам решил снова сесть за руль собственной «Стрелы» и побить престижный абсолютный рекорд скорости. Сделать это можно было и в одиночку, а слава была бы неизмеримо выше. Вокруг лежал снег, да и подходящего места для проведения заезда не находилось. И тут изобретательный Генри снова вышел из положения. В первые дни января на льду замерзшего озера Сент-Клер под Детройтом расчистили от снега полосу в 6,5 км и посыпали ее золой. В субботу 9 января 1904 года Форд сам обмерил и опробовал трассу. Без зрителей, чтобы не подкачать на народе. Свидетелями были лишь его жена, десятилетний сын Эдсел и механик Эдди Хафф. Все прошло благополучно.

А уже через три дня, 12 января, на льду собрались судьи и немногочисленные зрители. За это время заметно похолодало, голубой лед был гладок, как зеркало, но покрылся кое-где трещинами. Форда это не оста-

новило. Желание победить было сильнее, чем опасение за собственную жизнь. На лед выкатили «Стрелу». Генри устроился на высоком сиденье, напоминающая ковбоя, оседлавшего непокорного, строптивого мустанга. Взревел мотор, и сразу же бешено забуксовали на месте колеса, подняв облако ледяных крошек. Машину так резко бросило вперед, что Генри едва не слетел со своего высокого сиденья. Еще крепче вцепившись в рукоятку управления, он весь был поглощен сознанием близкой победы. Все было предусмотрено, и не могло такого случиться, чтобы дело сорвалось. Даже день атаки на скорость был выбран не случайно. На следующий день открывалась Нью-Йоркская автомобильная выставка, на которой он показывал свои новые модели. И реклама была как нельзя кстати... Открытый автомобиль в вихре снежной и ледяной пыли летел вперед, подскакивая на трещинах и колдобинах; они, незаметные глазом, особенно резко ощущались на бешеной скорости. Тугой холодный воздух леденил лицо. Вскоре машина совсем скрылась в морозной мгле, слышен был лишь удалявшийся рев мотора. Куда улетела четырехколесная «Стрела», никому было не ведомо. Но вдруг из снежного тумана показались бегущие люди. Они радостно кричали что-то и отчаянно размахивали руками. Было ясно — новый рекорд покорился настойчивому мистери Форду. Скорость поднялась до 147,042 км/ч. Теперь предприимчивый Генри прибавил к прочим еще и звание самого быстрого человека на земле — «короля скорости». Не сомневавшийся в победе Форд устроил тут же, на льду, скромный банкет, щедро наградив своего механика целыми пятьюдесятью долларами.

На следующий день все газеты от Нью-Йорка до Сан-Франциско захлебывались, описывая, как был установлен первый в Америке абсолютный автомобильный рекорд. Америка впервые обогнала Европу в скорости. Но строгая и компетентная комиссия в Париже отказалась признать новое достижение, ссылаясь на неточность измерений. Рекорд так и остался на мировом, а лишь национальным американским. Но это было уже неважно. Форд радовался больше не своей победе, а обеспеченному успеху новых моделей. За первыми автомобилями моделей «В» и «С» пошли чередом другие, заняв почти все буквы алфавита. Наконец появилась и самая знаменитая «жестянка Лиззи» — легендарная модель «Т».

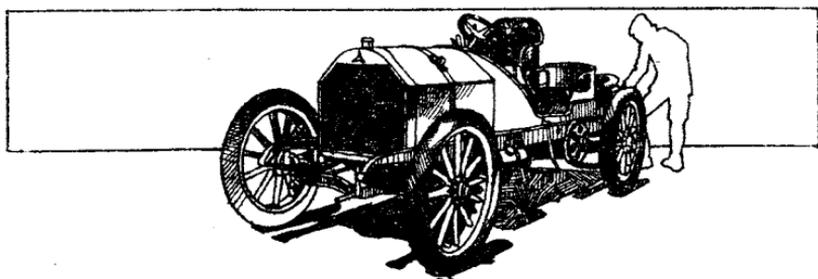
Генри Форд больше не рисковал за рулем скоростного автомобиля, да и сама фирма на многие десятилетия потеряла интерес к автоспорту. Спорт как средство наживы и рекламы стал ей пока ненужным. Компания и так преуспевала, а ее предприимчивый и настойчивый хозяин неуклонно взбирался к заветной короне автомобильного короля. С годами он наводнил мир миллионами и миллионами своих четырехколесных машин, сделав свой первый шаг к признанию на доходном и опасном «рекордном бизнесе».

Автомобильному королю Генри Форду, впервые поставившему автомобильное производство на конвейер, посвящены исторические эссе, многочисленные книги, фильмы. Его биография вышла в нашей стране в популярной серии «Жизнь замечательных людей». При своей детройтской конторе Форд создал автомобильный музей, где сохранены многие из его самых известных конструкций, среди них — легендарная «999».

**4. ЧИСЛО ПРЕТЕНДЕНТОВ РАСТЕТ.** Спустя две недели после своей бешеной гонки на льду Генри Форд отправился на отдых во Флориду. Он был героем дня. Его везде узнавали — портреты его обошли все американские газеты. Богатые промышленники пожимали ему руку, принимая за своего. Слава героя-гонщика, самого быстрого человека Америки, делала свое дело. У Генри было легко на душе, дела продвигались быстрее, и он предчувствовал большой успех своего дела, начатого в небольшой мастерской на Бэгли-стрит. Что же до своего спортивного успеха, он мало тешился такой быстро проходящей славой. Генри прекрасно понимал, что она скоро забудется, стоит лишь другому не менее предприимчивому человеку взяться за руль и отмахать милю чуть побыстрее. И от его славы гонщика не останется и следа. Нет, мистер Форд вовсе не мечтал о сохранении за собой звания «короля скорости». Оно ему было необходимо лишь как очередная ступень к тому заветному и надежному трону «автомобильного короля», который уже начал маячить вдали и к которому Форд стремился теперь пуще прежнего. Он обладал даром обоснованного предвидения. Не ошибся он и на этот раз.

Ровно две недели продержался его «ледовый рекорд». Тут же, во Флориде, на песчаном пляже Дайтона-бич, он не мог отказать себе в удовольствии посмотреть, как другие будут драться, чтобы вырвать у него, Генри Форда, славу лучшего спортсмена Нового Света. Тут же был его старый друг Барни Олдфилд, посасывавший свою неизменную сигару. После победной гонки на фордовской машине он заболел автомобильными гонками и пользовался любым случаем, чтобы промчаться милю быстрее других, принимая любые предложения. Покинув Форда, он переметнулся к его злейшему конкуренту и сопернику Уинтону, который во что бы то ни стало пытался добиться новых спортивных успехов и поправить пошатнувшееся реноме.

27 января 1904 года на широкой, идеально гладкой полосе флоридского пляжа в Дайтоне царило необычное для этих мест оживление. Сюда съехались люди, решившие замахнуться на новые рекорды скорости. Они привезли с собой самые совершенные по тем временам творения автомобильной техники. Волны океана мягко накатывались на пологую отмель. Она сверкала в лучах утреннего солнца, обещая гонщикам на несколько часов отлива удобное и просторное место, чтобы попытать счастья. Судьи отмерили одну милю, завели свои хронометры и приготовились засечь заветные секунды.



*Гоночный автомобиль «Мерседес-Симплекс». В первые годы XX века на нем неоднократно устанавливались абсолютные рекорды скорости и завоевывались высшие награды в дорожных гонках. В период 1902—1904 годов автомобиль претерпел несколько модификаций: на нем применялись двигатели мощностью 40, 60, 90 и 115 л. с. На самой совершенной модели французский гонщик де Катерс в 1904 году довел абсолютное достижение до 156,5 км/ч.*

Первым на старт выехал белый автомобиль на высоких колесах, за рулем восседал Уильям Вандербильт-младший, сын известного американского миллионера. Его машиной был немецкий «Мерседес-Симплекс» — по сути, обычный гоночный автомобиль, какие использовались тогда в Европе для дорожных гонок на кубок Гордона Беннета. На нем стоял рядный четырехцилиндровый двигатель, специально подготовленный к рекордным заездам. Его разрабатывали на базе девятицилиндрового движка, объем увеличили с 12,7 до 14 л, мощность составила 100—115 л. с.

Когда закончилась церемония открытия соревнований, Вандербильт надел очки, включил передачу и вцепился в руль. Машина рванулась и понеслась по влажной зеркальной глади пляжа. Лишь четыре десятых секунды отвоевал молодой миллионер у Генри Форда, достигнув 148,538 км/ч. Тем не менее фордовский рекорд пал, чтобы навсегда остаться только в таблицах хронологии абсолютных достижений.

Тем временем борьба продолжалась. Несколько гонщиков безуспешно пытались штурмовать первое достижение, только что обратившееся новым рекордом. Среди них был и Олдфилд. Но судьба будто отвернулась от него, как и от его нового хозяина Уинтона, за свои безрезультатные попытки получившего прозвище «невезучего». Помня о своих первых триумфах, заносчивый Барни, подходя к своей новой машине и вынув сигару изо рта, хвастливо процедил сквозь зубы: «Вы все меня еще узнаете! Я Барни Олдфилд!» Но простоватый Барни не обладал тем даром предвидения, как его бывший покровитель; не знал он и того, что от первой крупной победы его еще отделяли шесть лет. А тогда новая уинтоновская «Пуля-III» не смогла покорить ни новый рекорд Вандербильта, ни прежний Форда. На следующий день Олдфилд опять несется по песку в поисках славы — неудача, затем она повторяется снова. Лишь 4 секунды отделяли его от победы, лишь 0,4 с было достаточно Вандербильту, чтобы одержать ее.

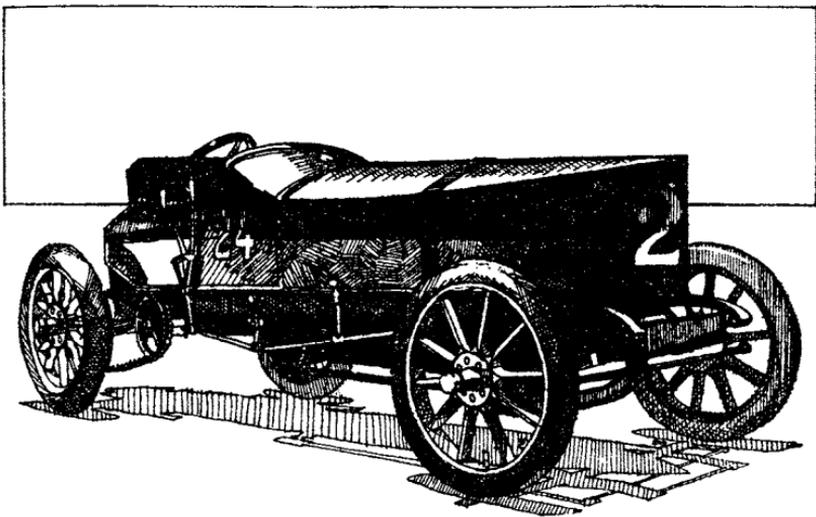
С тех пор молодой миллионер больше не садился за руль рекордных машин, довольствовавшись высшими достижениями, установленными им в 1902 и 1904 годах. Для поддержания национального автоспорта и совершенствования американских скоростных машин он учредил специальный приз, за который боролись спортсмены

многих стран. Дорожные гонки на кубок Вандербильта проходили в Америке в 1904—1916 годах и позднее, в 1936—1937 годах, и почти регулярно заканчивались победами европейских машин и гонщиков Старого Света.

В начале XX века американцы, не имея собственных, усердно копировали европейские скоростные машины, но самые точные копии оказывались далеки от оригиналов. А впоследствии они ударились в чисто американское увлечение — гонки на автодромах, в чем заметно преуспели. Опыт строительства трековых машин пригодился впоследствии и при создании колесных рекордсменов. Но до этого было еще далеко.

Девятьсот четвертый, как и два предыдущих года, тоже был обилён рекордами. С весны эпицентр переместился из Нового Света в Старый. Тогда не требовалось особого труда, чтобы для скоростей в полтора-два километра в час найти подходящую трассу для соревнований. Французы вспомнили о знаменитой английской прогулочной аллее в Ницце, где два года назад удивил всех необычный паровик Серполле. И вот в прекрасный солнечный мартовский день, каким он может быть только на Лазурном берегу, набережная Ниццы в который раз огласилась ревом моторов, обладавших отдыхающих чопорных дворян сизыми облаками дыма и зловонными запахами. Но любители быстро входившего в моду спорта, армия которых постоянно росла, еще теснее обступали необычные четырехколесные сооружения. Здесь были машины нескольких фирм, но героями дня стали автомобили французской компании «Гоброн-Брийе», о которой следует рассказать подробнее.

Эта фирма, созданная в 1898 году Гюставом Гоброном и Эженом Брийе, внесла огромный вклад в развитие автомобильной техники, предлагая, может быть, и не совсем простые и надежные, но весьма изобретательные конструкции. Она явилась пионером в области совершенно необычных двигателей редчайшего и ныне вымершего вида — со встречно-движущимися поршнями. В одном цилиндре располагаются сразу два поршня, которые, вращая собственные коленчатые валы, движутся в противоположные стороны. Мотор состоит как бы из обычного движка, к которому сверху вверх ногами прикрепили еще один, объединив их цилиндры. Эти сооружения отличались невероятной сложностью, хотя и были более уравновешенными, чем обычные двигатели.



*Автомобиль «Гоброн-Брийе», на котором в 1904 году гонщик Луи Риголи дважды побивал абсолютные рекорды, доведя скорость до 166,667 км/ч. На автомобиле с клинообразным кузовом стоял четырехцилиндровый двигатель объемом 13,5 л, мощностью 130 л. с. База автомобиля 3000 мм. Длина 4030 мм. Масса 995 кг.*

Фирма их рекламировала как «бензиновые моторы, лишённые каких-либо вибраций». Вместо карбюратора конструкторы фирмы безуспешно и упорно пытались ввести сложнейшую золотниковую систему, состоящую из «вращающегося с переменной скоростью конуса, снабженного отверстиями, каждое из которых имеет размеры, достаточные для пропускания количества топлива, необходимого для одного цикла работы двигателя». Такие моторы, как заверяли их создатели, могли работать на любом топливе, включая спирт, а злые языки того времени язвительно добавляли: «И даже на коньяке и виски!» С 1901 года автомобили «Гоброн-Брийе» успешно участвовали во многих автомобильных соревнованиях, а в 1903 году фирма решила попробовать свои силы, замахнувшись и на абсолютный рекорд. И дважды фирменных гонщиков Артура Дюрэ и Луи Риголи ждал успех: 134,326 и 136,356 км/ч.

И вот 31 марта 1904 года на набережной Ниццы зрители увидели синий остроносый автомобиль, чем-то на-

поминавший старичка «Серполле». Такой же «обтекаемый» кузов, должный, как нож, разрезать воздух, высокие колеса. Под капотом скрывался 130-сильный традиционный своей необычностью четырехцилиндровый вертикальный мотор с 8 поршнями, но, чтобы не искушать судьбу, конструкторы отказались от своего «конуса с дырочками» и применили обычный карбюратор.

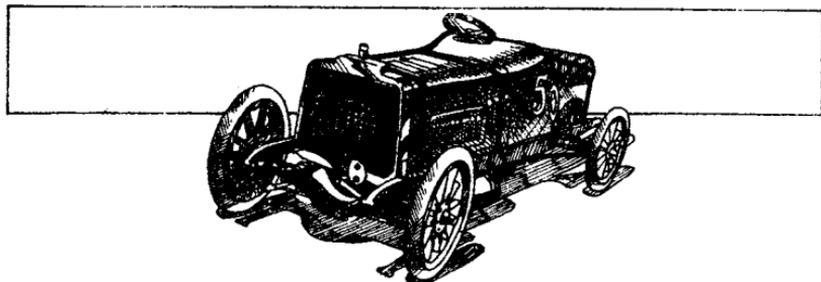
Первым на старт выехал гонщик Артур Дюрэ на прежней машине мощностью в 100 л. с. И тут на судей пахнуло спиртным, но гонщик уже умчался, пройдя километр с ходу за 25,2 с. За ним на новом автомобиле стартовал Луи Эмиль Риголи. И от него тоже тянуло спиртом. Старт отложили, а когда разобрались, то с удивлением узнали, что спирт служил топливом для этих удивительных машин. Риголи прошел мерный участок на 1,6 с быстрее и показал скорость 152,529 км/ч. Так впервые абсолютная скорость на суше перевалила 150-километровый рубеж. Но впереди уже виднелся новый «круглый» барьер — сто миль в час (161 км/ч). И вновь началась ожесточенная борьба.

Соревнования на обычной прогулочной набережной Ниццы, запруженной народом, стали небезопасными. Нашлась новая трасса — вдоль канала Остенде — Ньюпоор на севере Бельгии. Еще в 1903 году ее опробовал Риголи, а с мая следующего года туда снова потянулись искатели счастья и любители скорости. Первым по трассе промчался бельгийский барон Пьер де Катер на девяностосильном «Мерседесе», всего на 4 км/ч превысив рекорд Риголи, но нового барьера так и не взял. Он покорился самому же Риголи, когда он 21 июля промчался вдоль канала в Остенде на своем «Горбон-Брийе» за 21,6 с, показав 166,667 км/ч. Так был покорен и стомильный рубеж, ознаменовавший большой успех автомобилей «Горбон-Брийе» и подтвердивший надежность их конструктивных странностей. Но рекорды еще не залог успеха. После серьезных неудач в дорожных гонках 1904—1907 годов эта фирма отошла от спорта, однако полученный в соревнованиях опыт позволил ей усовершенствовать свои легковые автомобили. Они по-прежнему отличались изобретательными техническими новинками и выпускались до 1930 года. Двигатели с поршнями-близнецами в одном цилиндре производились ею лишь до 1922 года и дали жизнь аналогичным авиационным моторам Юнкерса. Лишь в 1953 году английская фирма «Коммер» попыталась

внедрить дизели по такой схеме, но особого успеха они не имели.

На смену «Горбон-Брийе» пришла другая французская фирма — «Даррак», также оставившая глубокий след в истории автомобильной техники и спорта. Ее основал Александр Даррак в 1891 году для производства велосипедов, а с 1896 года фирма начала выпуск легких «вуатюреток», став одним из старейших в мире автомобильных предприятий. С 1901 года автомобили «Даррак» успешно участвовали в различных соревнованиях и завоевали немало высоких наград. Все это натолкнуло конструкторов закрепить свои успехи и в рекордных заездах. В ноябре 1904 года в Остенде появились гонщики В. Эмери и П. Бара на ярко-красных машинах с массивными радиаторами, сверкавшими на солнце до блеска начищенными боками. Это были практически неизменные дорожные гоночные машины. Сначала Эмери, а затем Бара стартовали на машинах Даррака, по долям секунд выбивая рекордные достижения. Лишь 0,2 с было достаточно П. Бара, чтобы в предпоследний день уходящего 1904 года поднять абсолютный рекорд до 168,222 км/ч.

Завершившийся девятьсот четвертый год ознаменовался еще одним событием: в Париже была создана Интернациональная ассоциация признанных автомобильных клубов (AIACR), которая впоследствии была переименована в Международную автомобильную федерацию (ФИА). До сих пор она является основным органом, регламентирующим международные автомобильные



*В предпоследний день 1904 года француз П. Бара достиг скорости 168,222 км/ч. Его автомобилем был рекордный «Даррак» с двигателем объемом 11,3 л, мощностью 100 л. с. Масса машины 1000 кг.*

соревнования и рекордные заезды, разрабатывает технический регламент состязаний, утверждает рекорды, если они достигнуты в полном соответствии с действующими требованиями. Тогда же была введена и отличительная окраска для скоростных автомобилей, выступающих в международных соревнованиях, поначалу перекочевавшая и на рекордные машины. Французским автомобилям был присвоен синий цвет, английским — зеленый, германским — белый, итальянским — красный и т. д. Такая окраска стала традиционной и формально сохраняется до сих пор.

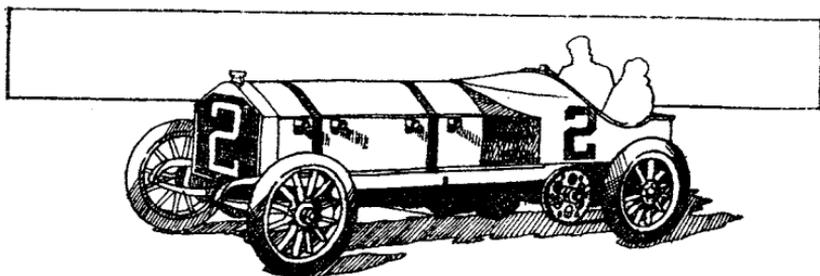
Всеобщий ажиотаж вокруг максимальных скоростей на суше сохранился и в новом, 1905 году. В борьбу включались все новые и новые фирмы и гонщики. На смену чуть модернизированным гоночным машинам, на базе которых через несколько лет строились и обычные легковые автомобили, приходили специальные четырехколесные экипажи, рассчитанные лишь на рекордные заезды. Они оснащались высокомоощными двигателями, легкими шасси, обтекаемыми кузовами, насколько все это было возможно на заре автомобилизма. Несмотря на огромное число претендентов, 1905 и 1906 годы ознаменовались лишь тремя высшими достижениями, которые и подтвердили возросшее мастерство ряда гонщиков, надежность и совершенство их экипажей. Большинству же их соперников не суждено было рассчитывать на успех: большие скорости уже требовали особого подхода к созданию машин, отличного от принятого в то время. Новые рекорды стали покоряться лишь наиболее совершенным автомобилям и самым искусным спортсменам. С 1905 года расходятся пути массового автоспорта и индивидуальных рекордных заездов. Тем почетнее было место абсолютного рекорда среди многочисленных и разнообразных автомобильных соревнований. И все-таки рекордные машины пока оставались лишь улучшенными копиями дорожно-гоночных; в них были использованы более совершенные конструктивные решения, новые материалы, которые через считанные годы применялись уже на других скоростных и серийных автомобилях. Абсолютный рекорд, как и массовый автоспорт, верно служил прогрессу автомобильной техники.

Работы над улучшением высших достижений открывали перспективу дальнейшего роста быстроходности всех видов автомобилей.

С января 1905 года эпицентр борьбы за скорость вновь переместился на влажный песок Дайтона. К американцам и французам присоединились до тех пор «отмалчивавшиеся» англичане, которые через многие годы завоевали себе абсолютную монополию в абсолютном рекорде. Но в то прохладное январское утро девятьсот пятого их первое достижение было весьма скромным. Путь к нему начался еще до рождества. Когда французы бились за рекорды на канале в Остенде, из Лондона отвалил пароход с ценнейшим грузом — «самым совершенным автомобилем Англии», который, покоясь в герметичном ящике, защищенный от соленых океанских волн, заставлял волноваться соперников и вселял надежды в его создателей. Сопровождал ценный груз молодой шотландец Артур Макдональд. В начале нового года пароход пересек Атлантику и причалил во Флориде. Рано утром 25 января ящик осторожно сгрузили на песок и из него выкатили новый «чудо-автомобиль».

Это был гоночный «Непир» с таким же, как и у соперников, остроносым корпусом, покоившимся на четырех колесах со спицами. Только форма его была совершеннее, посадка ниже. На нем стоял шестицилиндровый короткоходный двигатель. Мощность составляла 90 л. с.

Зима в Дайтоне выдалась ветреная. Так и в день гонок ветер не утихал, поднимая морские волны и закручивая облака сухого песка в дюнах. Но соревнования решили не откладывать. Лишь несколько часов от отлива до прилива было дано гонщикам, чтобы показать, на что они способны. Макдональд, в длинном белом плаще и очках-консервах, взобрался на сиденье, надвинул очки, развернул кепку козырьком назад. Машина резко рванула вперед, обдав судей мокрым песком из-под колес. С каждым порывом насыщенных песком зарядов ветра автомобиль сносило в сторону от отмеченной полосы, заставляя гонщика крепче держаться за руль. Но вот миновала мерная миля. Судьи подняли руки в знак того, что время зафиксировано. Лишь на десятые доли секунды был превышен предыдущий рекорд! Новый составил 168,413 км/ч. Всего на 0,2 км/ч выше предыдущего! И все-таки это был рекорд, первый абсолютный рекорд фирмы «Непир», ставший отправной точкой для ее высоких достижений последующих лет.



*Первым рекордным автомобилем с двумя двигателями был «Летучий голландец» американца Боудена. Он установил вдоль два мотора «Мерседес» общим объемом 18,4 л и мощностью 120 л. с. В январе 1905 года на автомобиле достигнута скорость 176,621 км/ч.*

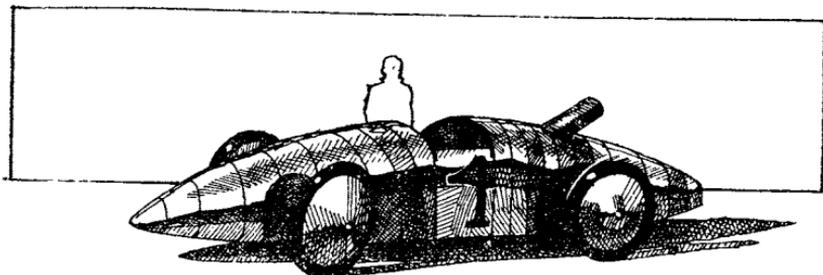
Но недолго пришлось радоваться Макдональду. Следом за ним стартовал Герберт Боуден, бостонский богач, на своем «Летучем голландце». Это примитивное длинное сооружение было типичным представителем американского направления в развитии рекордных автомобилей, в которых все делалось для того, чтобы любыми средствами добиться максимальной скорости. Автомобили оснащали особо мощными моторами, снимали с них все, по мнению создателей, лишнее, включая коробку передач, кузов и даже тормоза. Задал тон всем этим автомонстрам еще Генри Форд, соорудив свои «три девятки» и «Стрелу». Но главное все же достигалось: рекорды им покорялись, а скорости в полтора-два километра в час еще горько не наказывали конструкторов этих скороспелых и ненадежных самоделок. Боуден соорудил свой экипаж, ничтоже сумняшеся, разрезав пополам гоночный «Мерседес» и вставив новую часть рамы в полметра длиной, установил на ней второй двигатель в 60 л. с. Так у него получился восьмицилиндровый движок на 120 «лошадей». На этом монстре весом в два автомобиля он прошел мерный отрезок на 1,6 с быстрее шотландца, показав 176,621 км/ч. Но комиссия решила «дисквалифицировать» этот гигант за его непомерную массу, превышающую определенный в те годы предел в 1000 кг. Так рекорд «Непира» остался жить, хотя его и побили. В течение всего года на него неоднократно замахивались многие, но безуспешно.

Оскорбленное французское самолюбие не давало по-

коя конструкторам фирмы «Даррак». Она лихорадочно готовила новый, конечно, тоже «чудо» и тоже «секретный» автомобиль. Он появился в последние дни уходящего года и сказал свое слово в явно затянувшейся борьбе с английским достижением. В противовес «Непиру» французское «чудо» было действительно необычным. Прежде всего это было просто облегченное шасси на четырех легких колесах, на котором открыто стоял восьмицилиндровый V-образный мотор объемом в 22,5 л и мощностью в два раза выше предыдущего «Даррака» — 200 л. с. Впереди стоял V-образный радиатор, который играл роль «ножа для разрезания воздуха» — своеобразного обтекателя. Французы поддались американскому влиянию в создании рекордных машин путем максимального повышения мощности и упрощения. Но и тут цель достигалась. Этому автомобилю и было суждено еще неоднократно выводить Францию в ранг «самой быстрой державы мира». 30 декабря 1905 года Виктор Эмери устанавливает на дороге под Арлем новый рекорд — 176,460 км/ч, пройдя километр за 20,4 с, побив официальный рекорд Макдональда, но так и не достигнув непризнанного рекорда Боудена. Тем не менее достижение Эмери было формально признано и завершило собою год девятьсот пятый. На следующий год в Дайтоне гонщики Ли Гюйнесс и Деможо еще дважды превышали его, достигнув 189,47 и 197,04 км/ч, но покорить новый рубеж — 200 км/ч — им было пока не суждено. На том и завершилась «рекордная карьера» фирмы «Даррак», а с 1908 года она полностью закончила свои попытки выступать в каких-либо спортивных мероприятиях. Дела фирмы пошли хуже, она потерпела множество преобразований, попала в финансовую зависимость от английского капитала и в 20-е годы объединилась с фирмами «Санбим» и «Толбот», которые затем сами угодили под пяту американского концерна «Крайслер». Лишь в 1978 году Франция вновь выкупила у него английские автомобильные фирмы, которые теперь выпускают машины под маркой «Тальбо». А имя «Даррак» так и затерялось в бурной автомобильной истории. Интересно, что одна из первых «вуватюреток» Даррака послужила прообразом ныне знаменитых итальянских спортивных автомобилей «Альфа-Ромео» и ряда немецких «Опель». Имя «Даррак» по праву занимает несколько строк в таблице высших достижений на земле.

**5. БЫСТРЫЕ МИЛИ ДАЙТОНЫ.** В начале нашего века бескрайная ровная и твердая поверхность флоридского песчаного пляжа Дайтона-бич ежегодно привлекала к себе любителей «поездить с ветерком». При отливе на несколько часов здесь образуется идеально ровная и гладкая трасса длиной до 30 км и шириной всего в 150 м. Здесь отмеряют зачетный отрезок в одну милю, а направление движения обозначают ленточкой черного гравия на песке. Стоит лишь не удержать руль, упустить ведущую полосу, как порыв ветра с моря может снести автомобиль с дорожки, бросить его в песчаные дюны или разбить о водную гладь. Гонки здесь проводятся в основном в зимнее время, когда ветры не так сильны, а для толп обычно отдыхающих там аристократов пока не сезон.

Январь 1906 года в Дайтоне, как и год назад, принес новые успехи и новые имена в автоспорте. На этот раз погода благоприятствовала, ветер утих и волны мягко набегали на отмель. На пляже под прохладные зимние лучи солнца собрались 3 тысячи зрителей, которым были обещаны захватывающие старты. На покорение рекорда, заветного рубежа «200», собралось множество претендентов — известных фирм и гонщиков, уже не раз облаченных лаврами победителей. Среди них были Эмери, Сатори, Флетчер, а также Луи Шевроле и Винченцо Лянчия, впоследствии давшие свои имена всем известным фирмам. Но никому из них тогда не суждено было стать чемпионом. Среди самых совершенных бензиновых машин всеобщую неприязнь вызвало низкое продолговатое сооружение, похожее на каное на колесах. За головой гонщика торчала широкая труба, из нее валил дым. «Да это же паровик!» — удивлялись зрители. И их домысел подтверждал сильный звук, напоминающий шипение разводящего пары паровоза, а призывное паровозное гудение не оставляло никаких сомнений. Да, паровик! Снова «в приличном стаде бензиновых существ затесалась одна паршивая овца!» «Ну куда уж этой древности угнаться за совершенными бензиновыми машинами! — недоумевали многие. — Ей место лишь в музее!» Никто не давал паровику ни малейшего шанса на какой-нибудь успех, а о победе и речи быть не могло. «Помните, — рассказывал один из завсегдатаев, — в прошлом году выехал этот безумец Льюис Росс на своем блестящем металлическом веретене! Тоже был паровик! И решил же тя-



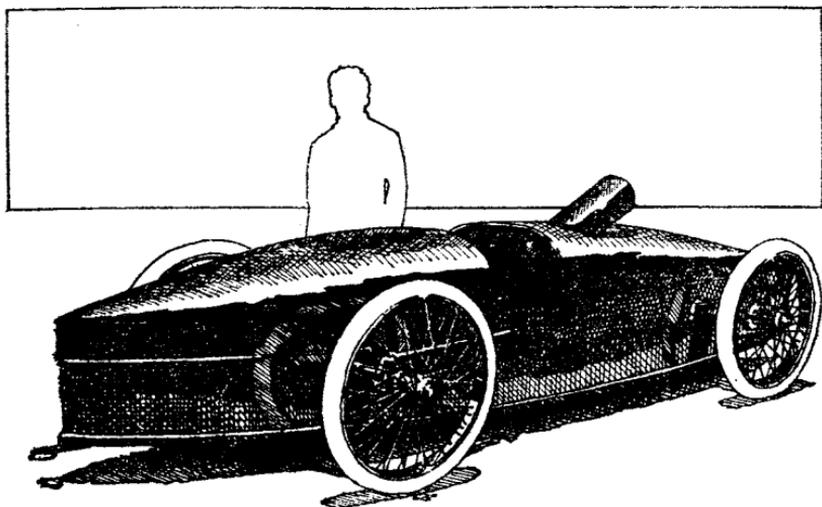
*Один из многих неудавшихся рекордсменов — автомобиль Льюиса Росса (1905 г.). Он отличался двумя особенностями: имел странный веретенообразный кузов и паровую машину, о наличии которой свидетельствует «паровозная» дымовая труба за сиденьем гонщика.*

гаться с «Непирами» и «Мерседесами». Куда ему! Еле еле разогнался до сотни и пары спустил...» Правда, Росс на своем тяжелом экипаже с обтекаемым веретенообразным кузовом достиг едва 95 км/ч. Но видно было по всему, что новый претендент готов на многое. Вокруг необычно низкого автомобиля среди механиков суетились два почтенных и совершенно одинаковых джентльмена с одинаковыми бороденками, одинаково одетые, в одинаковых котелках. Это были американцы братья-близнецы Фриленд и Френсис Стенлей, владельцы и главные конструкторы одноименной фирмы, прославившейся своими паровыми автомобилями. Свой бизнес братья начали с выпуска сухих фотопластинок, а в 1897 году построили и первый автомобиль. Он оказался настолько удачным и надежным, что они, основав фирму, в первый же год продали 200 паровиков. Уже в 1898 году паровой «Стенлей» в гонках на одну милю в Чарль-Ривер-парке установил первый рекорд Америки — 44 км/ч. Как и француз Серполле, братья Стенлей также «не видели ничего, кроме паровых котлов», и свято верили, что только пар имеет право на будущее. И их автомобили на первых порах оставляли позади лучшие бензиновые машины. Конкуренты отпадали один за другим, переходя на выпуск машин с бензиновыми моторами, а фирма «Братья Стенлей» стойко держалась на своем, постоянно совершенствуя свои создания. Их самые лучшие легковые паровички были рассчитаны на 100 км/ч и пробегали до 80 км на одной заправке

водой. Так что было на что рассчитывать братьям-близнецам, замахнувшись на рекорд. Основой тому были уверенность в надежности своих машин и опыт фирменного гонщика, которым был невозмутимый француз Фред Марриотт, начальник производственного отдела.

23 января он забрался в автомобиль, скромно названный «Ракета», и над ним тотчас же склонились оба брата. «Будь спокоен, Фред, — уговаривал Френсис. — Помни, наш автомобиль самый лучший и ты должен показать всем этим выскочкам, где раки зимуют. Считай, что рекорд у нас уже в кармане. Не забудь только перед стартом поднять давление пара, как мы договаривались»... Выпустив из трубы облако черного дыма, «Ракета» двинулась вперед. Братья не ошиблись в своей самоуверенности. Мерный отрезок она промчалась за 32 с, почти на секунду опередив ближайшего соперника. Показав на следующий день 179,82 км/ч, она опережала В. Лянча, лучшего из всех остальных, уже на целых 7,4 с. Часть соперников уже вышла из игры. Борьба за рекорд ожесточалась. Началась выматывающая охота за победными секундами. Как-то после очередного заезда Марриотт подошел к братьям и произнес: «Ну хватит, господа! Я устал!..» Но до конца еще было далеко. В решающий последний день гонок 26 января 1906 года его почти насильно вновь усадили в машину и выкатили ее на стартовую линию. Теперь все взоры почтительно обращены к этому необычному сооружению, которое так легко обставляло другие автомобили. Машина действительно похожа на каноэ, будто накрытое сверху крышкой, с заостренным носом и обтекаемыми боками, на четырех колесах со спицами. Сзади стоит паровой котел. Гонщик располагается так низко, что он почти скрыт за панелями кузова и не ухудшает аэродинамику машины. Низкое расположение центра тяжести повышает устойчивость экипажа. Даже сегодня специалисты признают революционность формы автомобиля «Стенлей-Рокит». От него пошли другие обтекаемые, низкие, будто стелющиеся по земле, рекордные автомобили. Но в те годы он был уникален.

Итак, Марриотт доводит давление пара до максимума. Из трубы сначала идет белый пар, затем он переходит в черный дым. «Ракета» призывно трубит и быстро разгоняется, приближаясь к отмеренной миле.



*Самый результативный паровичок среди абсолютных рекордсменов — «Ракета» американской фирмы «Стенлей». В январе 1906 года гонщик Фред Марриотт развил на нем рекордную скорость — 205,443 км/ч, впервые покорив вторую сотню километров в час. На «Ракете» стоит горизонтальная паровая машина в 150 л. с. Машина отличается низким обтекаемым кузовом в форме каноэ высотой всего чуть более одного метра. Масса машины 993 кг. Модернизированный вариант машины разбился в 1907 году.*

Бесконечной чередой несутся по бокам флоридские дюны, стелется бескрайнее море, и глазу не на чем остановиться, чтобы оценить, насколько велика скорость. Лишь колеса бешено вращаются рядом. И вот дистанция позади и обрадованные судьбы сообщают: миля пройдена за 28,2 с, средняя скорость 205,443 км/ч. Новый рекорд установлен! Новый рубеж скорости преодолен! И это на паровом-то автомобиле, которые уже поспешно уходили со сцены! Лучшему бензиновому сопернику потребовалось на целую секунду больше. Международная автомобильная федерация признала лишь рекорд скорости, который Марриотт одновременно установил на дистанции в один километр, отмеренный «внутри мили». Он составил 195,640 км/ч. Рекорд на милю остался лишь национальным американским.

Это было «лебединой песней» и последним вздохом паровых автомобилей, которых серьезно теснили бензиновые двигатели. Преодолев двухсоткилометровый рубеж скорости, паровики надолго удалились со спортивной арены, неспособные больше тягаться со своими соперниками. Достижение Марриотта навсегда останется гордым воспоминанием о «золотом веке пара», когда мир еще не знал беспокойства за сохранение жидкого топлива и не был атакован токсичными выхлопными газами на улицах.

Перевалив в третью сотню километров, абсолютный рекорд долго еще не поддавался, хотя число претендентов не уменьшалось. И чем выше становились достижения, тем труднее было их преодолевать. Чтобы не связывать конструкторскую мысль, ограничение максимального веса для рекордных автомобилей было отменено. Абсолютные рекордсмены навсегда стали принадлежать к «свободному» классу без всяких ограничений. Но уже не любой автомобильной фирме такие работы были по силам и по карману: приходилось строить специальные скоростные машины, стоившие невероятно дорого, подыскивать отважных и искусных гонщиков, способных смело освоить новые рубежи. И хорошо платить им за риск. В этой борьбе мы еще раз встретимся с «Ракетой». Ровно через год, в январе 1907 года, она опять появилась в пестрой толпе автомобилей и зевак, ожидавших новых сенсаций. И они получили, что ожидали, ежегодно собираясь на скоростных трассах. На этот раз рекордов не получилось, а соревнования чуть было не закончились трагически.

Марриотт выступал на усовершенствованном автомобиле мощностью 200 л. с. К моменту старта поднялся сильный боковой ветер с востока, нагонявший на трассе песчаную зыбь. Но братья Стенлей упорно не желали отступать. Они были слишком уверены в новой победе. Да и реклама им становилась из года в год нужнее. Склонившись над гонщиком, они долго уговаривали упрямого Марриотта стартовать и наконец вырвали у него «да». Братья отошли в сторону, а он еще долго сосредоточенно готовился к заезду, будто предчувствуя недоброе. Но вот автомобиль, выпустив клубы дыма, рванулся вперед. Под действием ветра когда-то ровная песчаная гладь превратилась в гребенку. В бок ударяли порывы ветра, корпус машины мелко трясся. Автомобиль промчался первую отмет-

ку — начало мерного отрезка. Скорость быстро нарастает. Позади уже прежний рекорд. Пройдены 210, 220, 230 км/ч... Вдруг борозды на песке резко увеличились, и «Ракета», тяжело оторвавшись от земли, приподняла свой нос и взлетела в воздух. В тот момент она достигла 241 км/ч. Пролетев метров тридцать, она всей тяжестью рухнула рядом с трассой в мягкий песок. Деревянная конструкция разлетелась на тысячу кусков, котел взорвался, раскидав остатки машины на добрую милю вокруг. Сбежавшиеся люди не верили, что застанут гонщика живым после такой аварии. Его извлекли из-под обломков без сознания, а подоспевший врач сообщил, что Марриотт жив, только сильно поранено лицо и сломаны ребра. «Жить будет», — заключил он. Это было почти чудо. Как потом выяснилось, причиной незапланированной «мертвой петли», проделанной «Ракетой», оказался небольшой камень, случайно попавший под колесо. Впрочем, это была лишь официальная версия.

Восемь лет Марриотт верой и правдой служил фирме «Стенлей», не раз выводя ее в победители. После аварии ни гонщик, ни братья-близнецы уже не увлекались автогонками. Фирма «Стенлей» продолжала по-прежнему выпускать паровые легковые автомобили, внешне ничуть не отличавшиеся от бензиновых. Но как они ни были совершенны, сбыт их стал снижаться, и дела фирмы пошли на спад. Все решила гибель Френсиса Стенлея в дорожной аварии в 1917 году. Второй брат не стал продолжать общее дело и покинул фирму, оставив ее на произвол судьбы. Их имя служило еще эмблемой фирмы до 1925 года, после чего вскоре она остановила выпуск автомобилей и распалась. А удачливый Фред Марриотт прожил до 80 лет и часто говаривал, взирая на мир единственным глазом: «Стоило ли рисковать жизнью ради такой коротенькой поездки?» Отдавая дань отважному гонщику, Международная автомобильная федерация только в 1909 году признала его рекорд на 1 милю трехлетней давности.

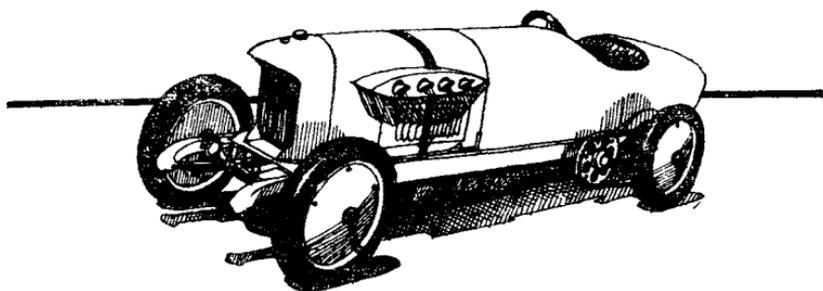
После рекордов Марриотта начался застой. Еще несколько лет никто не мог превзойти его достижение, хотя претендентов находилось немало. Калейдоскоп быстро сменявших друг друга рекордов с перевесом в десятые и сотые доли секунды, начавшийся в начале века, постепенно притормозил свой бег. Ажиотаж вокруг абсолютных скоростей стих. Они оказались теперь

достижимыми только для специальных машин, которые построить могла не каждая фирма. Но мысль о завоевании этого почетного рекорда не давала покоя многим. Среди них был доктор Ганс Нибель, главный конструктор немецкой фирмы «Бенц». Она обязана своим появлением Карлу Бенцу, построившему в 1886 году первый в мире трехколесный автомобиль с бензиновым моторчиком в три четверти лошадиной силы. После удачных испытаний своих первых экипажей Бенц основал фирму своего имени и выпускал на рынок множество простых и надежных самобеглых колясок, но на абсолютный рекорд пока не замахивался. Что сыграло определяющую роль в решении фирмы построить рекордный автомобиль, точно неизвестно. Может, фирма просто выбирала удобный момент. Может, на нее подействовали успехи ближайшего конкурента фирмы «Даймлер», автомобили которой, известные «Мерседесы», регулярно участвовали в борьбе за «корону скорости» и не раз ее достаивались.

Нибель решил гарантировать своей фирме сенсационную рекламу и большие прибыли старым испытанным способом — покорением высшего достижения. Но для этого был нужен и особый автомобиль. За основу взяли дорожно-гоночный автомобиль со 120-сильным мотором, который выиграл в России тяжелый пробег по маршруту Петербург — Москва в 1908 году, а потом занял второе и третье места в гонках на Большой приз Франции. Объем четырехцилиндрового двигателя увеличили почти вдвое — с 12,4 до 21,5. Мощность возросла до 150 л. с. В отличие от многих двигателей того времени он имел верхние клапаны и полусферические камеры сгорания, которые вскоре переключались и на серийные машины.

На первых прикидочных испытаниях в Мангейме автомобиль промчался с такой бешеной скоростью, что один из зрителей, обратившись к Нибелю, сказал: «Ваш автомобиль мчится как молния!» Так этой машине и присвоили имя «Блитцен-Бенц» — «Молниеносный Бенц» или просто «Блиц» — «Молния».

Первая скоростная «Молния» внешне не отличалась от обычного гоночного автомобиля и была впервые испытана в деле в дорожных гонках в 1909 году, развивая на прямой до 160 км/ч. Это было уже явной заявкой на рекорд. По окончании сезона машину погрузили

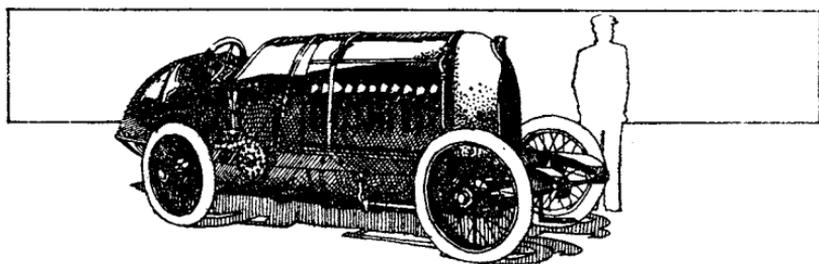


*Самый известный из плеяды «молниеносных Бенцев» — образца 1911 года. На нем гонщик Боб Бармэн показал высшую на земле скорость, зарегистрированную до первой мировой войны, — 228 км/ч. Гонщик прошел дистанцию только в одном направлении, и его рекорд не был официально признан. На автомобиле установлен четырехцилиндровый двигатель объемом 21,5 л, мощностью 200 л. с. База 2775 мм. Длина 4900 мм. Масса 1200 кг. Автомобиль хранится в музее фирмы «Даймлер-Бенц».*

на пароход и отправили в Англию, где можно было узнать все ее скоростные способности. Публичный показ состоялся на недавно открытой трассе Брукленд. Этот трек, расположенный в лесах Саррея к юго-западу от Лондона на реке Уэй, стал в те годы «меккой» автомобилистов, одержимых скоростью. Гладкая бетонная лента дороги длиной 5 км была за девять месяцев проложена в живописном тенистом лесу и имела крутые виражи с переменным поперечным уклоном и скоростные участки. В первые годы, вспугнутые ревом мощных моторов и светом ацетиленовых фар, ошарашенные, на дорогу, бывало, выскакивали зайцы и козули. С тех пор свежий лесной воздух был здесь постоянно напоен своеобразным ароматом бензиновых паров и горячей резины. Так было и 8 ноября, когда гонщик Виктор Эмери, перешедший с «Даррака» на «Бенц», выехал на стартовую линию на низком белом автомобиле с черным прусским орлом на боку. Гонщик намеревался побить наконец рекорд Марриотта. Это ему удалось — на мильной дистанции хватило лишь полкилометра в час, и рекорд был покорен. Одновременно на дистанции в 1 км он показал 202, 691 км/ч, превывсив прежнее достижение сразу на 7 км/ч. Однако этот заезд вызвал множество споров и привел к коренному пере-

смотру регламента рекордных заездов. Говорили, что автомобиль стартовал под уклон и это подыграло ему. Решено было повторить заезд на ровной трассе Дайтона-бич, но ветреная зима долго не позволяла это сделать.

Только 16 марта следующего года на песок флоридской отмели выкатили «Блитцен-Бенц». Он был уже модернизирован: установлен обтекаемый кузов длиной 5 м, а мощность возросла до 200 л. с. За руль сел известный нам уже Барни Олдфилд, который все эти годы безуспешно пытался взять реванш над своим давним соперником Вандербильтом. И наконец ему это удалось: он промчался 1 км и 1 милю со скоростями 211,260 и 211,977 км/ч. Однако в Европе снова отказались признать эти достижения, подвергая сомнению американские методы измерения скорости и проведения заездов. Тем более что Американская автомобильная ассоциация (ААА) тогда еще не входила в Международную федерацию и могла использовать свои правила. До сегодняшнего дня не прекращаются споры о тех заездах. Говорят, что день гонок был выбран так, что ветер дул сзади и подгонял автомобиль вперед, а трасса будто бы была специально размечена чуть под уклон. Чтобы впредь прекратить такие споры, в декабре 1910 года Международная спортивная комиссия при

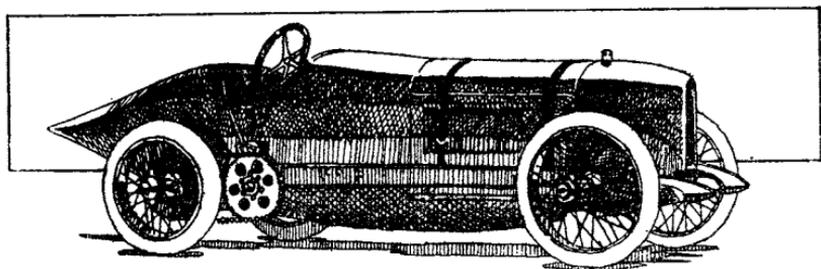


*Рекордный автомобиль «ФИАТ-С76» отличался необычно кучьим видом и высоким капотом, под которым скрывался авиационный мотор с гигантским рабочим объемом 28,4 л. Ход поршней составлял 250 мм при диаметре цилиндров 190 мм. Он развивал 300 л. с. В декабре 1913 года гонщик Артур Дюрэ достиг на нем скорости более 213 км/ч, пройдя дистанцию только в одном направлении, — рекорд не был засчитан. Этот «Супер-ФИАТ» стал самым мощным довоенным рекордным автомобилем.*

Международной автомобильной федерации в Париже приняла дополнительное решение о процедуре проведения рекордных заездов на короткие дистанции, сохраняющейся до настоящего времени.

Заезды необходимо проводить на одной и той же трассе в двух противоположных направлениях, чтобы полностью исключить действие ветра и уклона трассы. Поначалу время между стартом первого заезда и финишем второго ограничивали десятью минутами, чтобы за это время не успели измениться атмосферные условия. Но, оказалось, подготовить за несколько минут сложный автомобиль ко второму пробегу невозможно, поэтому затем это время увеличили до одного часа. Рекордная средняя скорость высчитывается по среднему времени прохождения дистанции в обоих направлениях. Четкие требования также обуславливали величины уклонов трассы и участков для разгона и гашения скорости, сцепление колес с дорогой, ширину пути и необходимые меры безопасности.

Американцы, обиженные тем, что большинство прежних рекордов так и не было признано, решили проигнорировать решения европейской комиссии: некоторые заезды до настоящего времени проводятся в США лишь в одном направлении. ФИА их по-прежнему не признает, зато ААА берет в свое лоно и считает национальными рекордами. Так произошло в воскресенье 23 апреля 1911 года, когда американский гонщик Роберт Бармен в ознаменование своего дня рождения на флорид-



*Последняя модификация автомобилей серии «Блитцен-Бенц» с более обтекаемым кузовом. 24 июня 1914 года англичанин Хорнстед установил на ней последний довоенный, официально признанный абсолютный рекорд 199,714 км/ч. Мощность машины 200 л. с. База 2775 мм. Масса 1250 кг.*

ском побережье достиг колоссальной скорости 228,094 км/ч на дистанции 1 км. Этот заезд нарочно, вразрез с решением федерации, провели только «туда». Конечно, в Европе рекорд официально не признали, но американцы провели широкую рекламную кампанию и нарочито помпезное награждение рекордсмена: сам «шинный король» Харвей Файрстоун через месяц перед началом первых гонок по треку в Индианаполисе венчал Бармэна короной «самого быстрого человека Америки», стоимость которой оценивалась в 10 тысяч долларов.

Автомобиль Боба Бармэна, хотя и был все тот же «Блитцен-Бенц», но уже мало походил на первый вариант. Он был снабжен узким обтекаемым кузовом с характерным остроконечным «рогом» над радиатором и отходящими прямо от двигателя выхлопными трубами. Колеса с обеих сторон закрывались дисками, что способствовало улучшению аэродинамики и снижению потерь на «перемолачивание» воздуха спицами.

Первый рекорд «по правилам» был установлен лишь спустя три года. На этот раз за руль немецкой машины сел английский гонщик. Это был Л. Дж. Хорнстед, который 24 июня 1914 года на треке Брукленд на «Бенце» с новым обтекаемым кузовом показал среднюю скорость 199,714 км/ч. Интересно, что, проехав трассу в двух противоположных направлениях, он публично доказал правильность былых обвинений в адрес устроителей первого заезда Эмери в 1909 году: действительно, в том же направлении, как ехал Эмери, он развил 205,86 км/ч, а в противоположном лишь 193,57 км/ч. Неприятное обстоятельство — на финише отскочило колесо — не огорчило гонщика. Его рекорд признали в Париже, и он стал самым высоким официальным достижением перед первой мировой войной. Как ни парадоксально, оно оказалось на 28 км/ч ниже реально достигнутого. Так было. И так будет еще не раз в истории рекордных достижений.

Знаменитый «Блитцен-Бенц» в те годы показал еще ряд других достижений и одержал несколько побед в дорожных и трековых гонках. Он выиграл соревнования на подъем, установил новые рекорды на длинных дистанциях в 10 км и 10 миль, на 1 км со стартом с места, участвовал во многих пробегах. С этим автомобилем связана история автомобильного спорта и в нашей стране.

В 1926 году фирмы «Даймлер» и «Бенц» объединились, образовав здравствующий и поныне западногерманский автомобильный концерн. В его музее с 1936 года и хранится один из плеяды легендарных рекордных «молниеносных Бенцев» — образца 1911 года.

**6. РЕКОРДЫ ЗЕМЛИ РУССКОЙ.** «И какой же русский не любит быстрой езды!» — эти слова Н. В. Гоголя сразу возникают в памяти, как только речь заходит о рождении и развитии скорости на нашей земле. Ее истоки глубокими корнями уходят в историю нашего государства и связаны прежде всего с доставкой конными гонцами срочных донесений и грамот.

...В конце XIV века на улицы Господина Великого Новгорода на взмыленном коне примчался гонец с важной грамотой. Конские копыта стучали по деревянным мостовым, выложенным из сосновых плах. Он подъехал к солидному рубленому дому и, когда на крыльце показался посадник, заговорил:

— Поклон тебе, господине! Я привез бересту из далеких мест, из земли карельской!

— Давай грамотицу, — проговорил посадник.

Он развернул свернутый в трубочку кусок березовой коры и прочитал: «Бьют челом корела погоская Кюлоласская и Кюриесская Господину Новгороду. Приближении есмь с немецкой половине... Господа отняли кречетов... Верши рыболовные пограбили...»

Как свидетельствует летопись, жалоба карелов на разбой шведов не осталась без внимания. Зазвонил колокол на вечевой башне Новгорода, созывая ратников отомстить врагу. Под предводительством князя Константина Белозерского выступило войско в поход...

Эту бересту, пролежавшую в земле более 600 лет, обнаружил в 1956 году археологическая экспедиция Московского университета. Такие древности приходились в Новгород из разных городов России, и доставлялись они разными способами и прежде всего верховыми гонцами. Умалчивает история лишь о том, за какое время совершались такие длинные, трудные и опасные путешествия. Гонцов подстерегали дикие звери, топкие болота, ненавистный враг или самые заурядные разбойники.

Своим рождением скорость обязана прежде всего этим безымянным русским мужикам, не страшившимся никаких преград, чтобы доставить вовремя важные сообщения о походе неприятеля или радостные победные вести. В те давние века в России рождаются и регулярные почтовые сообщения, и перевозки пассажиров. Историк почты М. Шедлинг утверждает, что они появились у нас намного раньше, чем в других странах, и назывались ямской гоньбой. Ямом тогда называли станции, где жили ямщики. Здесь можно было сменить лошадь, подкрепиться, пополнить запасы и двинуться дальше. В конце XV и начале XVI века ямы содержались уже по всей России. Почтовые станции отстояли друг от друга на расстоянии 40—50 верст (1 верста равна 1067 м). Ямскую гоньбу организовал и упорядочил Иван III, завершивший в XV веке объединение русских княжеств в одно Московское государство.

Ямщики устанавливали в те времена свои рекорды, немногим из которых было суждено сохраниться в истории. Австрийский посол Сигизмунд Герберштейн, побывавший в России в начале XVI века, рассказывает, что он проехал от Новгорода до Москвы за 72 часа, а один из его служителей — всего за 52 часа. Быстроту русских ямщиков отмечал и англичанин Брюс, который, побывав в России в XVII веке, сообщал, что в Европе кареты двигаются гораздо медленнее.

Ямская гоньба и даже скорость были тогда строго регламентированы царскими указами, повелевавшими скакать, «переменяясь по ямам наскоро, днем и ночью с великим поспешанием». В конце XVII века такой указ требовал «пробегать с Москвы до Архангельского города добрым летним и зимним путем в восьмой и в девятый день, а вешним и осенним путем в десятый и одиннадцатый... И приказать... чтоб гоняли наскоро в час верст по девяти и по десяти». Конечно, скорость в 10 км/ч по нынешним понятиям невесть что. Но нельзя и забывать, что дорог тогда на Руси почти не было. В 1702 году царь Петр I отмечал, что дорога до столицы «вельми худа», однако срочное письмо из Тотьмы (около 200 верст от Вологды) пришло к нему даже в весеннюю распутицу всего на шестой день.

История сохранила несколько упоминаний и о других рекордах тех лет. В июле 1693 года сам Петр Алексеевич покрыл расстояние в 430 верст из столицы до Вологды всего за трое суток, хотя другим требовалось на

это восемь. В те же времена царский гонец Анисим Сорокин тоже установил рекорд, пройдя в «мокропогодицу» по северному тракту до Архангельска за 10 дней. При Петре I привели в порядок многие дороги, и скорость на них возросла до 12 верст в час. Регулярное почтово-пассажирское движение дилижансов по маршруту Москва — Санкт-Петербург открылось 1 сентября 1820 года. На поездку, которую сегодня даже на поезде можно совершить за 6—7 часов, тогда уходило четверо суток, а билет в закрытый салон стоил 120 рублей.

Славную страницу в историю отечественного транспорта внесла знаменитая русская тройка, характерная для Руси XVIII—XIX веков и воспетая многими русскими писателями и поэтами. Помните, у Гоголя: «Эх, тройка! птица тройка, кто тебя выдумал? знать, у бойкого народа ты могла только родиться, в той земле, что не любит шутить, в ровнем-гладнем разметнулась на полсвета, да и ступай считать версты, пока не зарябит тебе в очи. И не хитрый, кажись, дорожный снаряд, не железным схвачен винтом, а наскоро живьем с одним топором да долотом снарядил и собрал тебя ярославский расторопный мужик... Кони вихрем, спицы в колесах смешались в один гладкий круг, только дрогнула дорога, да вскрикнул в испуге остановившийся пешеход — и вон она понеслась, понеслась, понеслась!..» Покоренный скоростью А. С. Пушкин писал: «...Неутомимы наши тройки, и версты, теща праздный взор, в глазах мелькают, как забор».

На протяжении веков тройка в России почиталась как самое быстроходное и надежное средство передвижения. Такая коляска с «мотором» в три живые лошадиные силы мчалась со скоростью 20—25 км/ч. Но с появлением механических безлошадных экипажей стало очевидным, что дни тройки сочтены — идет на смену автомобиль. Он впервые появился в 1891 году на улицах Одессы в облике легкой чадашей, дымящей и трещащей тележки, распугивавшей дворовых собак и привлекавшей праздных зевак с Дерибасовской. Это была самодвижущаяся колясочка с мотором в три лошадиные силы. Через три года такую же приобрел как забавную игрушку один из московских купцов, а затем первые автомобили появились и в столице. Постепенно из механической игрушки богатеев автомобиль превращался в полезную и необходимую вещь. Завоевывать

это право ему пришлось в напряженной борьбе с конными экипажами и косностью царской администрации, со скептиками и «автоненавистниками», с противниками дурно пахнущего бензина, которых в России было не меньше, чем на Западе.

Одним из инициаторов автомобильного дела в России был лейтенант русского военно-морского флота Евгений Александрович Яковлев. Еще в 1884 году он начал эксперименты с двигателями внутреннего сгорания, а в 1889 году в Петербурге основал первый русский завод керосиновых и газовых моторов. Эти движки экспонировались в 1893 году на Всемирной выставке в Чикаго, где получили признание. Но важнее было другое. Посетив выставку, Е. А. Яковлев и фабрикант конных экипажей П. А. Фрезе познакомились с небольшим автомобилем «Вело», представленным немецкой фирмой «Бенц». В Германии это была первая машина серийного производства. Вернувшись в Россию, Яковлев и Фрезе взялись за постройку своего «самобеглого экипажа». Уже в мае 1896 года первый русский автомобиль был готов. На нем сзади стоял двигатель мощностью 1,5—2 л. с. Автомобиль мог развивать скорость 20 верст в час, что уже ставило его выше простого конного экипажа. Автомобиль Яковлева был показан на Всероссийской промышленно-художественной выставке в Нижнем Новгороде в 1896 году и официально признан в России как новое средство транспорта. Однако царь, посетив выставку, даже не удостоил его вниманием. Несмотря на холодный прием со стороны официальных кругов царской России, Е. А. Яковлев продолжал работать над «самодвижущимися экипажами». Только его внезапная смерть в 1898 году помешала продолжить начатое.

С каждым годом на улицах российских городов появлялось все больше и больше «самобеглых экипажей», или «моторов», как называли тогда все автомобили и мотоциклы. И все иностранного производства. В них пока видели лишь механическую забаву для аристократов. Доказать практическую пригодность нового вида транспорта можно было лишь публичной демонстрацией возможностей его самостоятельно двигаться с высокой скоростью. В России за проведение такого показа в 1898 году взялась редакция петербургского велосипедного журнала «Самокат» и «Общество велосипедной езды».

После долгого раздумья решили провести первую русскую гонку «моторов» под Петербургом, но не на основных магистралях, дабы не пугать степенных извозничьих лошадей и мирно пасущийся скот. Местом старта выбрали станцию Александровская, верстах в двадцати от столицы, рядом с загородной резиденцией императора. Маршрут проложили по безлюдным проселочным дорогам до Стрельни, что на берегу Финского залива. В начале октября задули сильные ветры, нагнавшие тяжелые синие тучи, пролившиеся нескончаемыми осенними дождями. Затем выпал снег и подморозило. Дорогу совсем развезло. Колес и ямы наполнились грязной талой водой, но гонку решили не откладывать.

На старт выехало семь отважных спортсменов, затянутых в кожаные плащи, в очках-консервах и меховых перчатках. Им предстояло пройти 38 верст (около 42 км) по ужасным дорогам до Стрельни и обратно. Среди участников был лишь один «настоящий» автомобиль «Бенц». Остальные же были трициклами. Это нечто среднее между мотоциклом и автомобилем. Напоминали они прежде всего детские трехколесные велосипеды, оснащенные шумными одноцилиндровыми моторчиками в полторы-две лошадиные силы, торчавшими между задних колес. Утро гонок стояло морозное, дороги покрылись инеем, лужи затянулись льдом. Наконец дали старт, и семь «моторов», разбрызгивая застоявшуюся под ледяной коркой воду и обдавая друг друга грязью, с сизым дымом и треском покатались вперед. Вот строки из журнала «Самокат» об этом событии: «Октября 11-го свершилось давножданное событие — состязание моторов. Всех мотористов, пожелавших выйти на соревнование, записалось четырнадцать человек, но на старт вышло всего шесть моторов трехколесных одноместок и один четырехместный автомобиль системы Бенца, 52 пуд. весу и 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> лошад. силы. Все машины с бензиновыми двигателями, причем первые шесть с запасными аккумуляторами». Тяжелый «Бенц» безнадежно отставал от легких «одноместок», которых гонщики на руках выносили из грязи. Тогда П. Беляев на трицикле «Клеман» прошел всю дистанцию за 1 час 33 минуты и 36 секунд, показав среднюю скорость 24,5 версты в час (26,5 км/ч). Это больше, чем достижение французов четырехлетней давности на маршруте Париж — Руан, хотя там гонки проходили на неизмеримо

лучших дорогах и в сухое летнее время. На трехколесном экипаже Беляева весом 75 кг стоял одноцилиндровый моторчик «Де Дион-Бутон» объемом 250 м<sup>3</sup> и мощностью 1,75 л. с.

Комментируя это историческое событие, П. Орловский, главный редактор журнала «Самокат», писал: «Не следует обижать наш старинный спорт и способ быстрого передвижения, но едва ли найдется тройка, которая могла бы проскакать со скоростью 24,5 версты в час со ст. Александровская в Стрельну и обратно». Далее он отмечал, что «даже последний закончивший дистанцию гонщик прошел путь со скоростью, превышающей на 3,3 версты в час полную скорость двуконной почты, которую согласно уставу почтовому следует везти денно и ночью со всяким поспешанием».

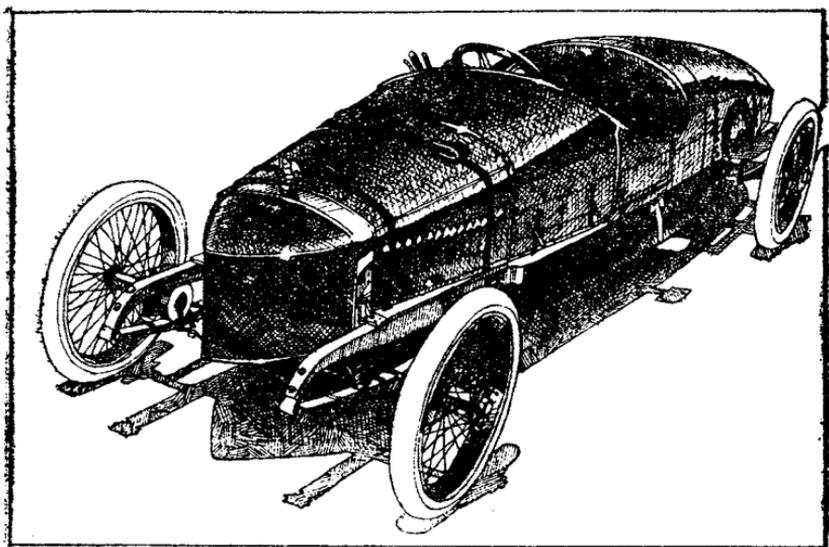
Таковы были первые шаги и первые рекорды отечественного автомобильного спорта.

С начала XX века популярными в России стали рекордные заезды на 1 версту, в которых рождались многочисленные всероссийские рекорды. Поначалу отечественная промышленность не смогла дать собственных автомобилей для этого, и русским спортсменам приходилось выступать на машинах иностранных марок. Первый всероссийский рекорд скорости на дистанции 1 верста со стартом с хода установил в мае 1902 года Луи Мази: на автомобиле «Де Дион-Бутон» он показал результат 45,4 км/ч. На следующий год максимальная скорость возросла до 63,2 км/ч. В июле 1904 года москвич А. В. Солдатенков взял стокилометровый барьер скорости. На французском гоночном «Бразье» он прошел версту со скоростью 106,0 км/ч. Впоследствии этот спортсмен вписал немало ярких страниц в историю отечественного автоспорта, побеждая во всероссийских и международных соревнованиях. В июне 1911 года за рулем «Мерседеса» он занял третье место в труднейших гонках Тарга Флорно на острове Сицилия. На полученную награду, за 5 тысяч франков, он приобрел гоночный «Рено», на котором в 1906 году был выигран Большой приз Франции. На автомобиле стоял четырехцилиндровый двигатель объемом 12,8 л, мощностью 105 л. с. На нем в 1912 году гонщик прошел версту с ходу со средней скоростью 146,5 км/ч, установив очередной всероссийский рекорд.

Тем временем отечественные заводы начинали, правда, в очень скромных размерах постройку машин соб-

ственной конструкции и сразу же стремились опробовать свою продукцию в труднейших условиях спортивных соревнований и рекордов. Так, один из первых легковых автомобилей, «Лесснер», в 1909 году был выставлен на гонки по маршруту Петербург — Рига — Петербург. Инженер И. Пузырев, изготовив несколько своих первых машин, тут же направил одну из них на соревнования. Но наиболее видную роль сыграли в то время автомобили Русско-Балтийского вагонного завода в Риге — известные «Руссо-Балты». Их успехи на соревнованиях имели неоценимое значение для утверждения отечественного автомобильного спорта.

Спортивный дебют «Руссо-Балтов» состоялся в 1909 году, когда на дистанции Петербург — Рига — Петербург спортивная машина мощностью в 30 л. с. заняла третье место и получила золотую медаль. Опередили ее иностранные машины, оснащенные двигателями куда более мощными — в 50 и 70 л. с. Больших успехов на «Руссо-Балте» добился один из основателей Петербургского автоклуба — А. П. Нагель в различных всероссийских и международных пробегах и ралли в 1910—1912 годах. В 1911 году Русско-Балтийский завод подготовил уже две модели гоночных автомобилей на шасси легковых моделей С 24/30 и К 12/24. Они были удостоены трех призов за высокие достижения в соревнованиях на версту с ходу, проведенных в Риге, Елгаве и Лиенае. 27 мая 1913 года заводской гонщик Иван Иванов на гоночном «Руссо-Балте» с двухместным обтекаемым кузовом прошел 1 версту с ходу со средней скоростью 121,6 версты в час (128,4 км/ч). А через 12 дней он участвовал в первых 200-верстных кольцевых гонках, организованных Санкт-Петербургским автоклубом в окрестностях столицы. Из общего числа участников — 20 человек — закончили гонку лишь восемь. Первым был Г. М. Суворин на «Бенце», прошедший дистанцию за 2 часа 23 минуты 55 секунд и получивший первый приз в тысячу рублей. Он показал среднюю скорость 93,5 км/ч. Вторым был Иванов, отставший от победителя лишь на 2 минуты, показав среднюю скорость 91,5 км/ч. Ему достался второй приз в 300 рублей. Его автомобилем был гоночный «Руссо-Балт» с сигарообразным кузовом конструктора Ж. Поттера на базе легковой машины С 24/30. За специфическую форму его прозвали «огурец». На нем стоял четырехцилиндровый двигатель мощностью 58 л. с. Показанные



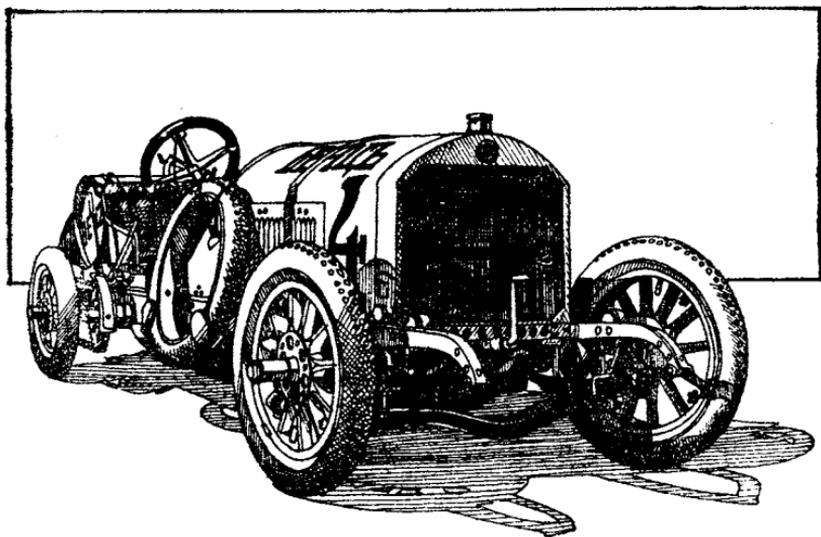
*Гоночный автомобиль «Руссо-Балт», получивший прозвище «огурец». Построен летом 1912 года на легковом шасси С 24/30. Двигатель четырехцилиндровый с алюминиевыми поршнями объемом 4939 см<sup>3</sup>, мощность 55—58 л. с. при 1800 об/мин. Коробка передач трехступенчатая. База 3305 мм. Длина 4700 мм, ширина 1544 мм, высота 1200 мм. Масса 1280 кг. В 1913 году гонщик Иван Иванов установил на нем всероссийский рекорд скорости 128,4 км/ч. В годы войны машина переоборудована в легковой автомобиль.*

на этом автомобиле результаты были довольно высокими достижениями для машины неспециальной конструкции, а рекорд на 1 версту так и остался высшим скоростным достижением, показанным в те годы русским гонщиком на отечественном автомобиле.

Ровно через год на той же трассе вновь были проведены кольцевые гонки на Большой приз Санкт-Петербурга. В них участвовало 14 автомобилей. Иванов принял участие на новом «Руссо-Балте» модели С 24/60 с усовершенствованным кузовом и новым двигателем, он достиг средней скорости 114 км/ч. И после революции Иванов принимал участие в спортивных соревнованиях, организованных в молодой Республике Советов. Затем долгие годы работал шофером, умер он в родном Ленинграде в тяжелые годы блокады.

Кроме кольцевых гонок и рекордных заездов, в России были популярны пробеги на длинные дистанции и

ралли, к рассказу о которых мы еще вернемся. Различные гонки на «моторах» организовывались в России довольно часто и привлекали к себе большое внимание печати и зрителей. Интерес к ним подогревался также участием известных иностранных гонщиков и солидных западных фирм, которые видели в России прежде всего рынок сбыта своей продукции и лишнюю возможность блеснуть своим умением. Они выступали на специальных мощных машинах. Часто в Россию приезжали французские гонщики-рекордсмены Артур Дюрэ и Виктор Эмери, которым неоднократно принадлежали лавры самых быстрых на земле. А в 1913 году в Россию привезли известный гоночный «Блицен-Бенц» с 200-сильным мотором образца 1909 года без обтекателя. На этой машине немецкий гонщик Франц Хёрнер в мае 1913 года на Волховском шоссе, соединяющем Петербург с Гатчиной, установил самый высокий всероссийский рекорд скорости, пройдя 1 версту с ходу за 19 с



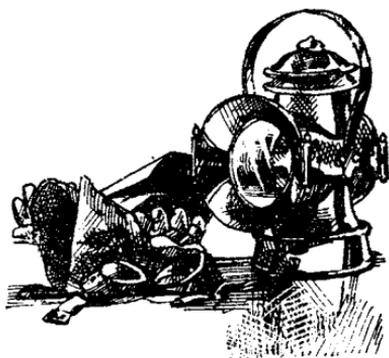
*«Русский вариант» известного немецкого гоночного автомобиля «Бенц» с четырехцилиндровым верхнеклапанным двигателем объемом 21,5 л, мощностью 200 л. с. База автомобиля 2775 мм. Длина 4020 мм, ширина 1550 мм, высота 1430 мм. Масса в снаряженном состоянии 1200 кг. В мае 1913 года на этой машине была достигнута высшая в России скорость — 201 км/ч.*

и развил скорость 201 км/ч. Еще долгие годы она оставалась непревзойденной на территории нашей страны. Рекорд был установлен на шинах размером 880 × 120 мм выпуска петербургского завода «Треугольник» (позднее «Красный треугольник», ныне Ленинградский шинный завод). Следует отметить, что в то время этот рекорд был лишь на 27 км/ч ниже реально достигнутого абсолютного значения. Приобретенный русским промышленником Густавом Листом, рекордный «Бенц» на следующий год участвовал в очередных кольцевых гонках в пригороде столицы. Он навсегда остался в России и через многие годы еще был способен на новые рекорды. К сожалению, ни одна из тех немногочисленных скоростных машин до наших дней не сохранилась, а из нескольких сотен построенных «Руссо-Балтов» лишь только одна легковая модель К 12/24 образца 1911 года сегодня бережно хранится в Политехническом музее в Москве.

Более восьмидесяти лет назад состоялось первое знакомство России с моторным спортом. С тех пор он получил огромное развитие и всеобщее признание. Оглядываясь в прошлое, мы отмечаем мужество и настойчивость участников и организаторов соревнований тех давних лет, их первые скромные победы и рекорды. Только практическое отсутствие в России собственной автомобильной промышленности не позволило нашим спортсменам достигнуть в те годы высоких результатов по сравнению с высшими достижениями их западных коллег. Изобретатели и создатели новых проектов наталкивались на равнодушие царских чиновников, преклонявшихся перед заграничной техникой. Даже замечательные победы в автогонках, рекорды и испытательные пробеги русских автомобилей, послужившие наглядным примером зрелости, а часто и превосходства конструкторской мысли русских автомобильных инженеров и механиков, не смогли повлиять на узаконенную косность чиновников и всего царского режима. И все-таки автомобильное производство и автоспорт развивались, мир узнавал о смелых и отважных русских гонщиках и их новых победах. Знакомство с их примитивной и, по нашему понятию, тихоходной техникой, исключительно трудными дорожными условиями помогает лучше понять, как наш автоспорт развивался в первые и самые трудные годы своего существования, которые и послужили отправной вехой для последующего его мужания,

новых крупных спортивных достижений и новых рекордов.

Все это стало возможным лишь после Великой Октябрьской социалистической революции, открывшей дорогу в автомобильный спорт широким народным массам и предоставившей безграничные возможности для всестороннего развития человеческого таланта и технического творчества.



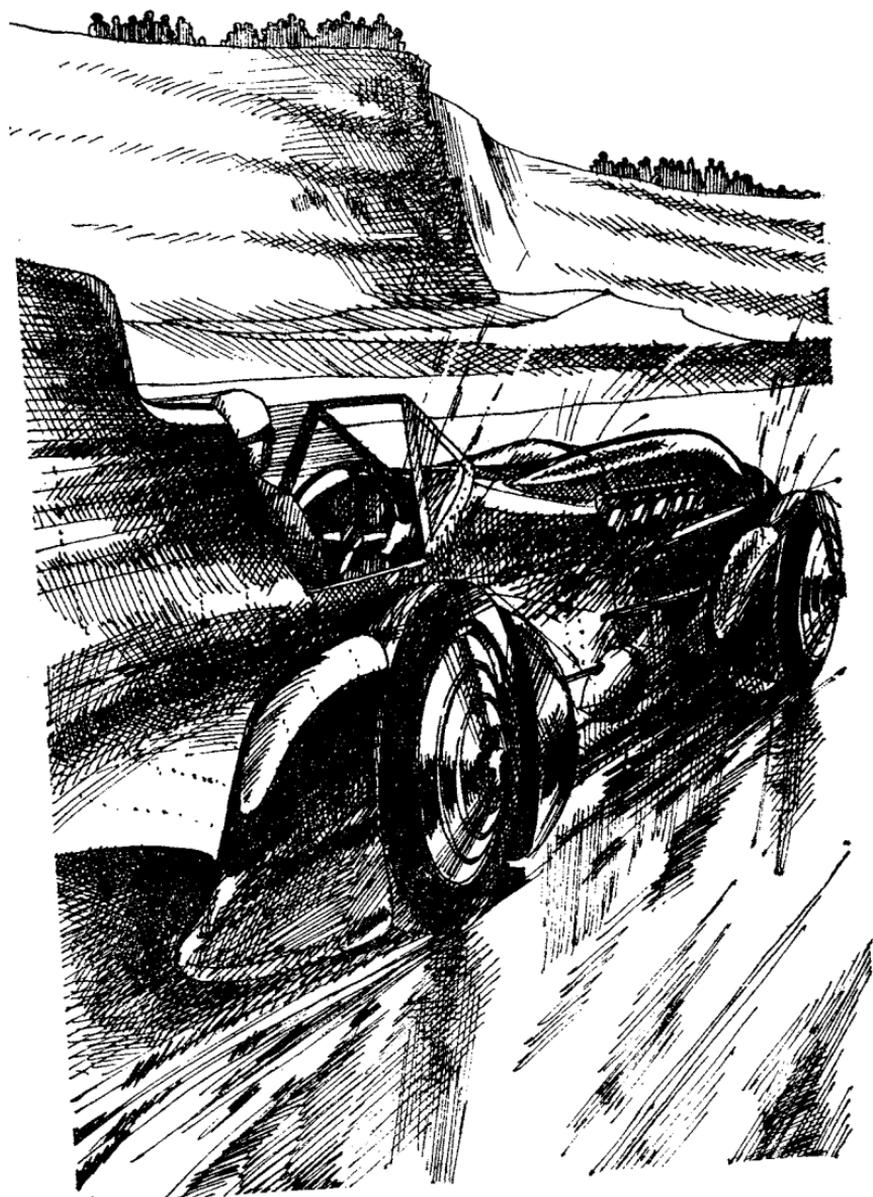
# ПОКОРЕНИЕ СКОРОСТИ

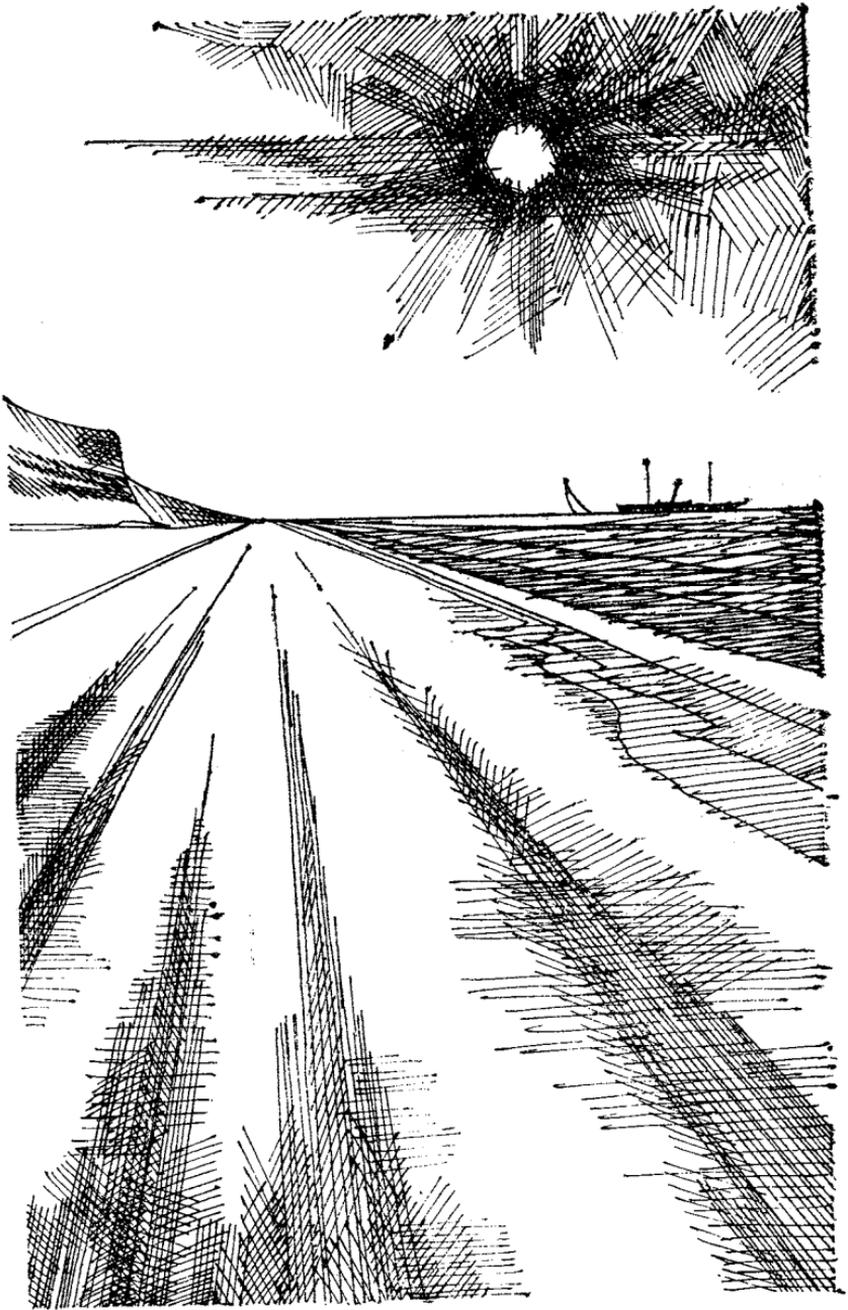
Самый ожесточенный, самый захватывающий и самый трагичный период борьбы за скорость на суше относится к 20—30-м годам. Вторая мировая война властно внесла восьмилетний перерыв в это безудержное состязание конструкторских умов и отваги гонщиков, поэтому свое естественное завершение этап покорения высших скоростей получил лишь в 1947 году. За эти годы скоростные машины превратились из наскоро переделанных дорожных гоночных автомобилей в гигантские сверхмощные болиды, способные достигать фантастических вершин скорости, отличающиеся невероятной сложностью и непомерно высокой стоимостью. За 20 с небольшим лет было покорено несколько «круглых» барьеров скорости, и она возросла почти в три раза, пересалив через 600-километровый рубеж. Рекордные заезды по мере роста достижений переместились с обычных автомобильных дорог и узеньких прибрежных полосок песчаных пляжей на беспредельные просторы высохших соляных озер, где уже ничто не могло препятствовать достижению наивысших на земле результатов. Пройдя через серию роковых неудач, пережив трагедию своих менее счастливых коллег, вкусив славу победы и азарт не подвластных никому скоростей, родилась на свет когорта смелых и искусных гонщиков. Их отвага служила прославлению талантливого конструкторско-го гения человека и... обогащению карманов бизнесменов, выгодно пристроившихся к этому опасному и прибыльному виду спорта.

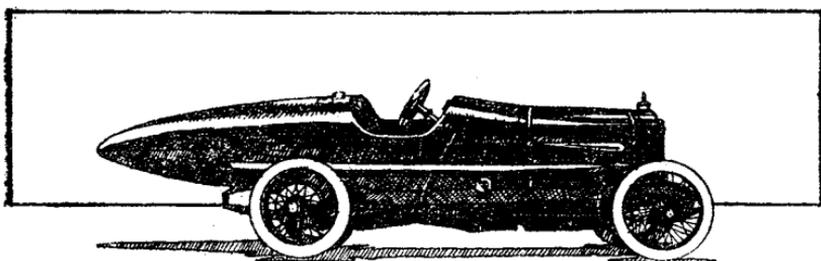
Принятие в 20-е годы Международной автомобильной федерацией решения о разделении рекордных автомобилей по классам открыло путь к рекордам и меньшим собратам тех гигантских машин, что посягали на вершину земной скорости — абсолютный рекорд, ставший серьезным испытанием всех качеств человека и созданной его руками машины.

**1. НОВЫЕ ИМЕНА.** Первая мировая война на время прервала спортивную жизнь автомобильного мира. Вся промышленность, в том числе и автомобильная, вынуждена была спешно перестроиться на военную продукцию. Опустели некогда знаменитые трассы и треки, многие гонщики сражались в действующей армии. А когда замолчали пушки и воцарился долгожданный мир, Европе еще несколько лет пришлось «отходить», залечивая раны и восстанавливая разрушенное войной хозяйство. Пока было не до спортивных зрелищ и тем более рекордов.

Но Америку война обошла стороной, и та решила воспользоваться временной слабостью европейских конкурентов и вновь посягнуть на неподатливые высшие скорости, которые ей раньше приходилось отвоевывать у спортсменов из Старого Света с невероятным трудом, непременно оставаясь в тени. Перерыв в автомобильной спортивной жизни Америки длился всего два года, 1917 и 1918-й, и уже в следующем, 1919 году Новый Свет впервые после войны заявил о своих притязаниях на рекордные достижения. Надо заметить, американские фирмы с начала века редко проявляли желание использовать автоспорт для своих технических экспериментов и исследований. Америка, которая впервые организовала крупносерийное производство машин, не смогла соперничать со специальными скоростными европейскими автомобилями, собиравшимися практически вручную. В результате американские автомобили всегда были менее быстроходными и надежными, чем европейские, которым они почти постоянно проигрывали. Копирование чужих машин американцам мало помогало. Но годы войны в Европе и затишья в спортивном мире не прошли даром: отдельные компании и энтузиасты автоспорта в Америке получили возможность



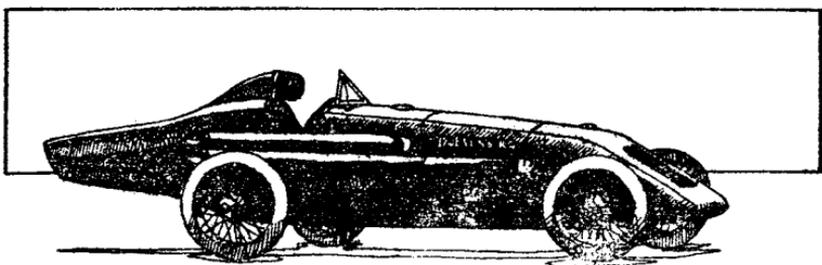




*Американский автомобиль «Паккард», на котором гонщик Ральф де Пальма в 1919 году стал обладателем первого послевоенного рекорда скорости — 241,190 км/ч. На нем установлен 12-цилиндровый авиационный мотор объемом 15 л, развивавший 440 л. с.*

спокойно отработать и усовершенствовать свои конструкции.

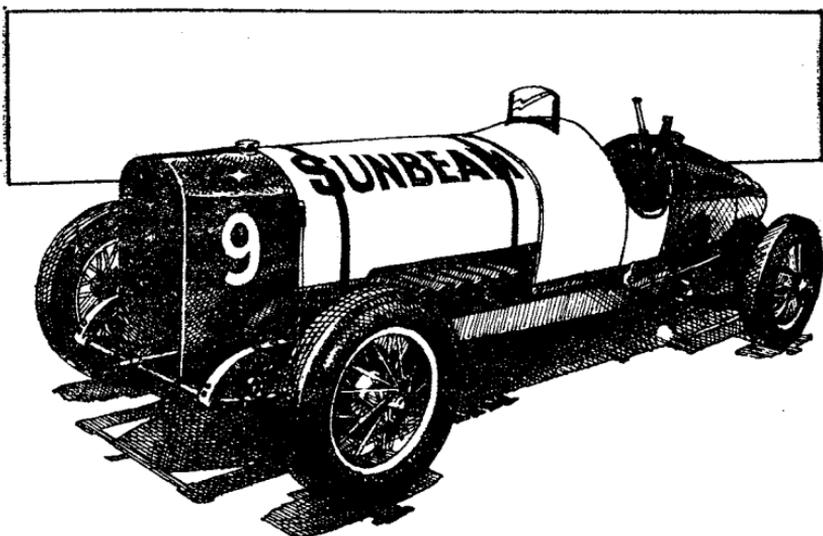
Еще полыхал огонь гражданской войны в молодой Республике Советов, Европа не успела перестроиться на мирный лад, а на далеком песчаном пляже в Дайтоне вновь воцарилось оживление. В феврале 1919 года на гоночном «Паккарде», как вихрь, вдоль прибоя промчался Ральф де Пальма, установив сразу 10 национальных рекордов, заодно превысив и довоенное абсолютное достижение. Теперь фактический рекорд возрос до 241,190 км/ч, но упорные американцы наотрез отказывались подчиняться требованиям международной федерации, снова пройдя милю только в один конец. Конечно, достижение не признали, однако этот рекорд ознаменовал собой оживление в спортивной жизни и повышение интереса к новому покорению скоростей. Американцы особенно гордились этим событием. А как же! Впервые в истории национального автоспорта рекорд был чисто американским: все детали рекордного «Паккарда-905» до последнего винтика носили клеймо «Сделано в Америке», гонщик был американцем, правда с примесью итальянской крови, и, наконец, установили рекорд тоже на американской земле. Но специалисты заметили и еще одно знаменательное обстоятельство: на гоночной машине впервые после войны установили авиационный 12-цилиндровый мотор «Либерти», определивший на многие годы вперед родство рекордных машин с авиацией.



*Другой американский рекордсмен — двухмоторный «Дюэenberg». На нем в 1920 году гонщик Томми Милтон стал первым человеком на суше, преодолевшим 250-километровый рубеж скорости. Общая мощность двигателей объемом по 4,8 л составляла 184 л. с.*

Через год, в апреле 1920 года, мир вновь услышал о рекордах из-за океана: без всякой конкуренции со стороны своих европейских соперников американские гонщики довольно просто расправлялись с очередными рубежами скоростей. Сначала Джимми Мэрфи достиг 243 км/ч, но затем Томми Милтон на гоночном «Дюэenbergе» впервые пересек 250-километровый барьер — 251,099 км/ч. На его гигантской машине стояли сразу два четырехцилиндровых мотора объемом по 4,8 л общей мощностью 184 л. с., скопированные с авиационного двигателя «Бугатти». Но из-за тупого упрямства устроителей официальный рекорд по-прежнему держался на уровне 1914 года, когда англичанин Хорнстед на «Бенце» показал 199,714 км/ч. Новый рекорд снова остался лишь национальным американским. Формализм и реальность теперь разделяли целых полсотни километров в час.

Тем временем европейская автомобильная промышленность набирала силы. Ее новые достижения на спортивной арене заставили надолго забыть громкие заокеанские рекорды. Огромные массы зрителей были вновь привлечены на гоночные трассы, конструкторы вновь разрабатывали за чертежными досками проекты перспективных рекордных машин. Навязчивая идея покорения новых скоростей неотступно следовала за этими одержимыми людьми, заставляя их вновь и вновь садиться за руль своих опасных скоростных сооружений, рискуя жизнью, шагнуть за новый, еще неизведанный



*Первый рекордный автомобиль фирмы «Санбим», на котором в 1922 году Гюйнесс достиг скорости выше 215 км/ч. На нём установлен авиационный мотор объемом 18,3 л, мощностью 350 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. База автомобиля 3225 мм. Длина 4880 мм. Масса 1550 кг. На автомобиле установлен первый послевоенный рекорд, официально признанный Автомобильной федерацией. Автомобиль хранится в Британском национальном автомобильном музее.*

барьер скорости, переваливший уже за свой 250-километровый жюль-верновский рубеж. ореол таинственности постоянно окружал этих людей и их колесных рекордсменов, триумфальные банкеты, вспышки магния репортеров и жестокие трагедии шли за ними следом. Но люди неуклонно стремились в неизведанное, призывая на помощь небывалую технику, свой опыт, мужество и упорство.

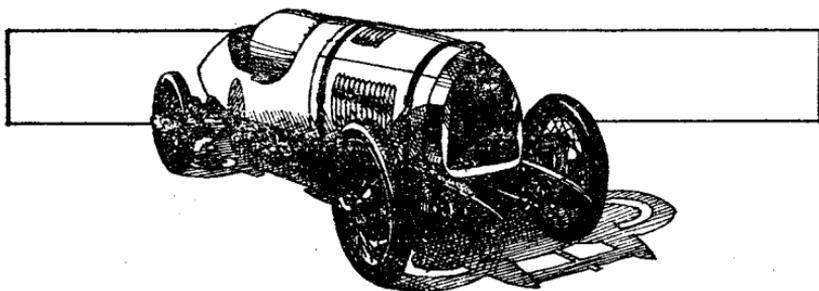
И скорость не могла устоять перед отважными людьми. Скорость покорялась...

Первый мирный бой американцам дала английская фирма «Санбим», открывшая 25-летнюю эру господства англичан в высших достижениях на суше. Об этой компании, внесшей огромный вклад в развитие всей автомобильной промышленности, следует сказать особо. Как и многие, она начинала с выпуска велосипедов. Одна из первых моделей была звучно названа «Санбим»

(«Солнечный луч»). Это название укоренилось впоследствии и за автомобилями, которые основатель фирмы Джон Марстон начал строить с 1899 года. Свежую струю в деятельность фирмы внес талантливый Луи Коателен, пришедший на «Санбим мотор кар Ко» в 1909 году и ставший ее главным конструктором. Ему-то фирма и обязана своим процветанием в те годы и успехами в спорте.

В 1920 году, объединив под своим началом выбившихся из сил «Толбот» и «Даррак», «Санбим» принял многолетнюю программу строительства скоростных машин. Частью этой программы и были рекордные автомобили. Звание «самой быстрой фирмы в мире» не давало покоя английским конструкторам. Но они понимали, что новые рекорды уже не покорятся так просто. Для этого был необходим специальный автомобиль, за проектирование которого Коателен взялся еще в 1920 году. Два года ушли на доводку новой машины. Ее испытывали в скоростных дорожных состязаниях, на трекке и в горных гонках. Лишь после успешных испытаний главный конструктор решил представить свое творение на коронацию высшим званием.

Местом заявки на абсолютный рекорд выбрали популярный английский трек Брукленд, а чтобы не отступать от правил, заезды было решено провести в двух направлениях. 17 мая 1922 года выдалось небывало ветреным. Бело-зеленый автомобиль с утра подкатали на стартовую линию, судьи посматривали на свои хронометры, механики возились с машиной, но часы шли за часами, а гоночный «Санбим» так и замер на месте. Сильнейший ветер не унимался. Лишь к пяти часам вечера он чуть утих, и было решено попытать счастья. За руль сел гонщик Кинелм Ли Гюйнесс. Гигантский авиационный 12-цилиндровый мотор взревел так, что, казалось, все его 350 «лошадей» пытаются выскочить на свободу. Автомобиль резко рванулся с места и полетел по неровной бетонке трека. Ветер подгонял его быстрый бег, «подсуживая» гонщику: по ветру скорость составила 226,12 км/ч. Но обратный путь оказался труднее. Тугие порывы ветра тормозили машину, стремясь сбросить с трассы. Второй результат оказался поскромнее — всего 215 км/ч. Средняя скорость из расчета по времени оказалась на дистанции 1 мили всего 207,870 км/ч и на одном километре — 215,244 км/ч. Через восемь лет рекорд Хорнстеда пал, но «нелегальные»

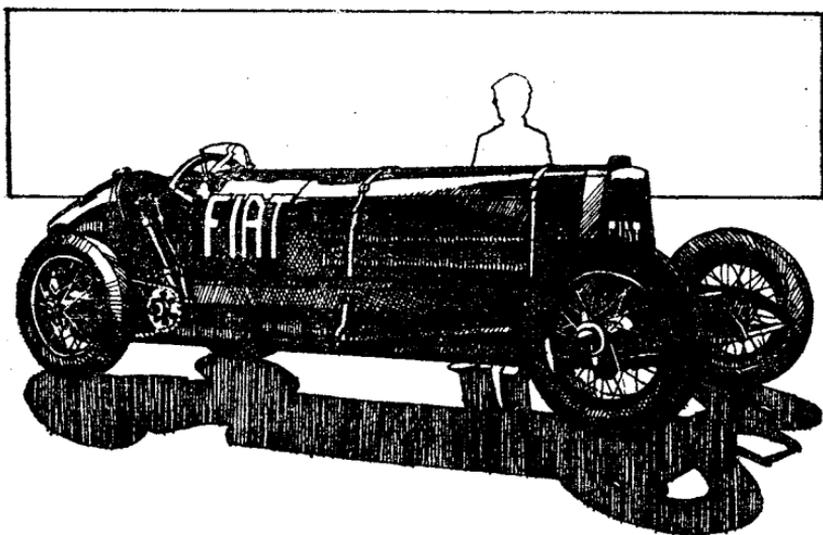


*Французский автомобиль «Деляж» с 12-цилиндровым верхнеклапанным двигателем объемом 10,7 л и мощностью 350 л. с. 6 июля 1924 года гонщик Рене Тома достиг на нем скорости 230,629 км/ч.*

американские достижения оказались непокоренными. Радовало лишь одно — новое достижение признали. Оно стало первым официальным послевоенным абсолютным рекордом, а гоночный «Санбим» — первым в длинном ряду рекордных машин — «солнечных лучей», озаривших небосклон автоспорта начала 20-х годов. Ознаменовал он и конец «рекордной карьеры» трека Брукленд, который стал небезопасным для подобных скоростных экспериментов. Особенно гонщиков пугал поперечный уклон трассы, проходившей через мостик на речке Уэй. Новые рекорды родились на новых трассах, мир узнал новые имена и новые автомобили.

В борьбу за рекорды включились еще две фирмы. Первой была французская «Деляж», строившая с 1905 года неплохие спортивные и гоночные машины, часто одерживавшие верх в престижных соревнованиях. С 1923 года Луи Деляж взялся за создание специальной скоростной машины. Оснастил ее 12-цилиндровым верхнеклапанным двигателем мощностью 350 л. с. Это был последний рекордный автомобиль, построенный на базе обычного дорожного гоночного варианта.

Вторым претендентом был ставший к тому времени знаменитым итальянский концерн ФИАТ, считавший просто необходимым пополнить и без того туго набитую копилку спортивных призов еще и короной «абсолютного рекордсмена». Еще в 1910 году эта фирма удивила автомобильный мир своим «Супер-ФИАТом» — рекордной машиной «ФИАТ С76», на вид какой-то куцей,



*Гонимый автомобиль «ФИАТ-Мэфистофелес». На нем установлен авиационный шестичилиндровый мотор «ФИАТ-А12 бис» объемом 21,7 л, который при степени сжатия 5,0 развивал 300 л. с. Гонщик и конструктор этой машины Эрнест Эд-ридж поднял на нем абсолютный рекорд скорости почти до 235 км/ч (1924 г.).*

с необычно высоким капотом. Под ним скрывался четырехцилиндровый авиационный мотор, впервые сошедший с «фиатовских» аэропланов на автомобильное шасси. Удивлял его огромный ход поршней — 250 мм при диаметре цилиндров всего 190 мм, что как раз и способствовало тому, что мотор «раздался» вверх. При гигантском даже по тем представлениям рабочем объеме 28,4 л он развивал 300 л. с. Как-то представлялось нереальным, чтобы это массивное и громоздкое сооружение на легких колесах со спицами могло бы развить особую прыть. Однако в декабре 1913 года на восьмиклометровой трассе в Остенде французский гонщик Артур Дюрэ доказал, что этот монстр способен еще на многое. Километр с ходу он прошел со скоростью 213,023 км/ч, но опять-таки только в одном направлении...

Прежний рекорд «Молниеносного Бенца» тогда так и остался формально незабываемым. И вот англича-

нин Эрнест А. Дж. Элдридж при поддержке ФИАТа решил замахнуть на абсолютный рекорд, построив не менее гигантский автомобиль, использовав шасси довоенного гоночного «Фиат-Мефистофелес». Прежний 18-литровый двигатель он заменил авиационным мотором, хотя и не с такими сногшибательными параметрами. Это был шестицилиндровый «Фиат-А12 бис» объемом «всего» 21,7 л. На старом шасси он не помещался, поэтому Элдридж, разрезав шасси пополам, вставил кусок рамы от автобуса.

6 июля 1924 года обе машины, Деляжа и Элдриджа, встретились на дороге под Парижем близ городка Арпажон, где решили вновь атаковать рекорды. Рано утром полиция перекрыла все движение, и на серебристом «Деляже» стартовал французский гонщик Рене Тома. Пройдя километр с ходу, он показал 230,550 км/ч, а на миле — 230,629 км/ч, тем самым побив прежний рекорд «Санбима». Затем на ярко-красном «Мефисто» стартовал Эрнест Элдридж. Рядом с ним пристроился механик Джим Эмс, который должен был вручную подкачивать дополнительный кислород в систему питания двигателя. Под стать своему имени автомобиль развил совершенно «дьявольскую» скорость в 236,25 км/ч, опередив француза. Но предыдущий рекордсмен Р. Тома опротестовал это достижение, заявив: «Этот самодельный черт на четырех колесах не имеет заднего хода, предусмотренного правилами!» Формально он был прав, и рекорд Элдриджа не засчитали, а «Деляж» на следующий день уже красовался в Париже как «самый быстрый в мире». Забегая в будущее, заметим, что это был и самый последний французский автомобиль, добившийся высшего звания.

Раздосадованный Элдридж не думал сдаваться. За пару дней он смастерил механизм заднего хода, хотя он практически и не требовался. Но правила есть правила, и им следует подчиняться. И вот на рассвете 12 июля 1924 года полиция снова перекрыла движение на дороге под Арпажоном, чтобы дать «Мефистофелесу» вновь показать свое превосходство над «Деляжем», что он и сделал. На мерном километре Элдридж развил скорость 234,974 км/ч, на миле — 234,78 км/ч. Легендарный «черт» на колесах занял свое почетное место в табели абсолютных достижений, а также... за стеклянной витриной на оживленном парижском перекрестке. Только теперь табличку с надписью «Самый быст-

рый автомобиль мира» перевесили с «Деляжа» на него.

Недолго французские и итальянские фирмы торжествовали победу. Это были их последние наивысшие звания. На многие десятилетия «корона скорости» переходила в британское подданство.

Начиналась серия успехов молодого капитана Малькольма Кэмпбелла, выходца из гордого древнего шотландского рыцарского рода. По воле судьбы роду Кэмпбеллов было суждено вписать героические страницы в историю освоения скорости на суше, подняв ее на четыреста с лишним километров в час. Сначала отцу, а затем сыну было присвоено высокое звание «рыцарей скорости». Они не жестоко покоряли Ее Величество Скорость дозволенными и недозволенными методами, а осваивали ее метр за метром в течение десятков лет на самом неподатливом отрезке, доведя абсолютное достижение практически до того физического предела, которого машина с приводом на колеса способна достичь.

С детства Малькольм любил приключения и захватывающие дух скорости. Еще мальчишкой он разыскивал таинственные сокровища кокосового острова. Юношей построил самолет собственной конструкции, а как-то съехал на велосипеде с холма, да не просто, а заложив руки в карманы. Правда, полиция его оштрафовала «за учинение беспорядка и превышение дозволенной скорости», но Малькольм был счастлив. Впервые он ощутил тугой и упругий поток воздуха в лицо и был опьянен им. Голова кружилась от проносащихся мимо зрителей, а ведь это было лишь 45 км/ч. Это было лишь начало скорости, приворожившей его на всю жизнь. Еще до войны он принял участие в гонках, но военная служба на время оторвала его от любимого занятия. Отслужив в Королевских военно-воздушных силах, он получил звание капитана, которым его величали всю жизнь. Глотнув свежего воздуха в небесной высоте и насладившись быстротой бега аэропланов, он не успокоился и на земле. Но воздух с его возможностями достижения скоростей не так манил Кэмпбелла, как земля. Трудности освоения земных скоростей привлекали его сильнее. Вернувшись в свой деревенский домик в Сассексе, он устроил там мастерскую, нанял механиков и вместе с ними разбирал, собирал, ремонтировал и доводил несколько старых гоночных машин. Один из ме-

хаников, Лео Вилла, всю жизнь отдал роду Кэмпбеллов, верой и правдой прослужив им почти полвека.

Уже тогда Малькольм свято верил, что когда-нибудь сядет за руль такого автомобиля, что сможет побить все существующие рекорды. А в тот год, когда у него родился сын Дональд, он мечтал о покорении достижения американцев — две с половиной сотни. Шел тогда 1921 год. Кэмпбелл уехал в графство Саррей и каждую субботу гонял на автомобиле по треку Брукленд, где и стал очевидцем новой победы Ли Гюйнесса на «Санбиме». С тех пор рекордный «Санбим» неотвязно преследовал его, снился по ночам. Он видел себя сидящим за его рулем и проносющимся по бетонной дорожке, оставляя всех соперников далеко позади. Но пока это были лишь мечты. Тщетно Малькольм просил Коателена продать ему автомобиль. Эта реликвия должна была навсегда остаться собственностью фирмы. Единственное, что разрешили упорному шотландцу, — посидеть за рулем и чуть-чуть поездить. И наконец мечта сбылась. Кэмпбелл за рулем настоящей рекордной машины! Уж он-то покажет, на что способен он сам и этот «Санбим», из которого можно же выжать еще пару десятков километров в час! Не будь он рыцарского рода, если не добьется своего! Это было 17 июня 1922 года в Солтберне в графстве Йоркшир. Капитан Кэмпбелл нажал на педаль газа и рванул машину с места. Никакие силы не смогли бы его заставить «просто покататься». 210 км/ч показал он в заезде «туда», подгоняемый ветром. А когда стартовал «обратно» и уже прошел отмеренную дистанцию, на трассу прямо перед машиной из леса выскочила собачонка и, испуганная, отпрянула в сторону. Лишь в сантиметре проскочила мимо, но нервного рывка руки на руле было достаточно, чтобы машина на полной скорости сошла с трассы и уткнулась носом в песок. Несмотря на эту неприятность, и представитель фирмы, и гонщик были довольны. Автомобиль не пострадал, Кэмпбелл тоже, зато фирма «Санбим» приобрела в его лице молодого, энергичного и перспективного спортсмена. Ведь во втором заезде даже против ветра он достиг почти 217 км/ч, опередив опытного Ли Гюйнесса. «Это увлекательно и захватывающе!» — заявил Кэмпбелл, вылезая из машины и снимая очки. Он был уверен, что его рекордная карьера началась, и жаждал новой победы, порываясь тут же снова сесть за руль и

помчаться снова. Лишь когда ему сообщили, что на трассе нет электрических секундомеров, чтобы по всем правилам зафиксировать время, он отказался от своего замысла. Тем сильнее стал упрашивать Коателена продать ему машину, но тот ему снова отказал. «Отправляйся вслед за машиной в международное турне, — сказал главный конструктор, — а когда докажешь свой талант гонщика и принесешь славу нашей компании, считай, автомобиль твой!» Так М. Кэмпбелл отправился в свое первое путешествие за «Санбимом» — на датский остров Фаре. Там на ровном песчаном пляже он развил 221 км/ч.

Как и хорошей скаковой лошади, в Англии привыкли давать имена и скоростным автомобилям. Так и Кэмпбелл еще свои первые гоночные «Дарраки», которые восстанавливал сам, окрестил сказочным именем «Блю Бирд» — «Синяя птица». Он свято верил, что, как и в волшебной сказке Метерлинка, синяя птица, символ счастья, принесет счастье и ему. Он окрашивал все свои машины только в синий цвет, сам надевал синий комбинезон, синие перчатки. Эти свои странности он пронес через всю жизнь, передав в наследство сыну. Оба они до конца жизни оставались верными своим синим «Синим птицам». Но синие «Дарраки» счастья не принесли. Рекордов долго не получалось. Еще до войны на трассе Брукленд на скорости 168 км/ч у его машины отлетело переднее правое колесо. Малькольм попал в больницу, но все обошлось благополучно. Поначалу не везло и на зеленом «Санбиме». В заездах на пляже острова Фаре в следующем, 1923 году разорвало сразу обе задние шины. Хорошо еще задние! Но гонщик был спокоен. Когда шины заменили, он вновь сел за руль. Но теперь на полном ходу отскочило переднее колесо, которое убило мальчика в толпе зрителей, стоявших неподалеку. Но снова ни гонщик, ни машина не пострадали. Впрочем, может, в этом и было счастье, дарованное сказочной птицей, в которую свято верил всю жизнь весь род Кэмпбеллов. «Синим птицам» они посвятили себя, «Синим птицам» и отдали свои жизни...

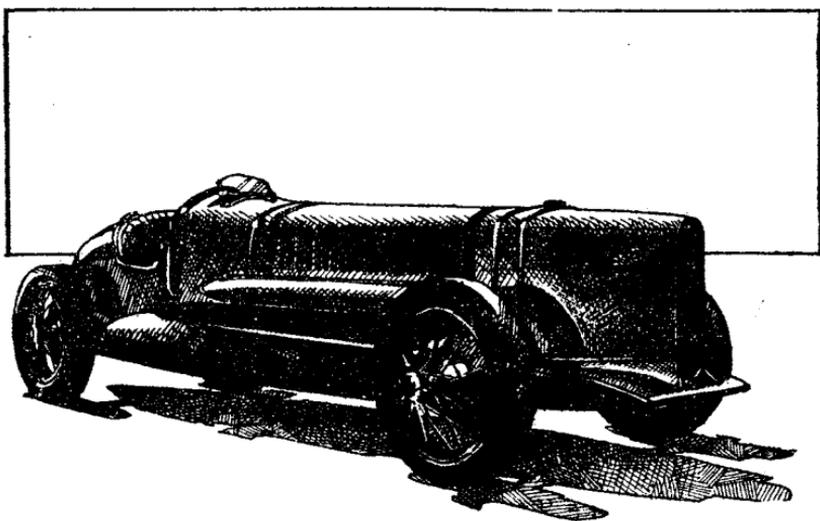
1924 год принес Кэмпбеллу первые рекорды, признанные в официальном порядке. После побед Р. Тома и Э. Эдриджа под Арпажоном эпицентр скоростных соревнований переместился в Уэльс, на гладкую и ровную отмель песчаного пляжа Пендина-сендс длиной

в 11 км, недалеко от города Кармартена. Пригласили представителей федерации, снаряженных специальными электрическими секундомерами. Тщательно отмерили километр и милю, нанесли ведущую линию трассы. Кэмпбелл прибыл на модернизированном «Санбиме», у которого удлиннили заднюю часть и заменили ненадежные детали новыми, улучшили систему выхлопа, а на задних колесах поставили сплошные диски вместо спиц. 24 сентября 1924 года рекорд не получился — колеса пробуксовывали на мягком и сухом песке, чередовавшемся полосами влажного и плотного. На другой день после ночного тумана весь песок пропитался влагой и искрился на солнце своей зеркальной поверхностью. Автомобиль Малькольма «танцевал», как на льду, и все были просто уверены, что и на этот раз у него ничего не выйдет. Но все-таки вышло! 235,215 км/ч — чуть-чуть выше, чем у Элдриджа на «Мефисто». И все-таки это был первый официальный рекорд в долгой спортивной карьере Кэмпбеллов. После двух лет неудач наконец упорный шотландец начал овладевать рекордами. Первая победа с шумом была отмечена в прибрежном отеле, но виновник торжества думал уже о новых рекордах, о покорении очередного рубежа 150 миль в час (241,4 км/ч).

Этот барьер пал перед напористым капитаном через год: 21 июля 1925 года он победил самого себя, выжав из старичка «Санбима» все без остатка. На той же трассе он достиг 242,795 км/ч, или 151 миля в час. На большее его машина была уже не способна. Для новых скоростей нужны были новые автомобили и новые методы их конструирования. Над этим уже работали соперники, Луи Коателен обдумывал идею создания нового небывалого рекордного автомобиля, способного покорить третью сотню. Да и сам М. Кэмпбелл уже мечтал о собственной рекордной «Синей птице», которая бы принесла ему новое счастье.

С 1926 года, сложив с себя почетное звание фирменного гонщика «Санбима», он уединился в своей мастерской, втайне работая над новой, теперь уже собственной рекордной машиной. В течение года он не давал о себе знать, пристально наблюдая за бурной деятельностью своих соперников.

Лишившись своего лучшего гонщика, фирма «Санбим» спешно разыскивала ему достойную смену. Ею оказался ирландец майор Генри О'Нейл де Хейн Сигрев,



*Рекордный «Санбим-Тигр», на котором Генри Сигрев в марте 1926 года завоевал свою первую победу над скоростью 245,145 км/ч. На автомобиле стоял необычно компактный «игрушечный» 12-цилиндровый двигатель, рабочий объем которого всего около 4 л, однако он развивал 306 л. с. Цилиндры имели диаметр всего 67 мм, а поршни перемещались лишь на 94 мм. Коробка передач четырехступенчатая. База автомобиля 2682 мм. Масса без заправки топливом 914 кг.*

который как «луч света» ворвался на рекордных «Санбимах» в темное царство гигантских скоростей, заставив заговорить о себе весь автомобильный мир. И так же быстро угас, сделавшись очередной жертвой безудержной борьбы за превосходство на рекордных трассах. Высокий, быстрый, широкоплечий, он всю жизнь жаждал славы и успеха. Во время войны служил в британской армии в пулеметном полку, выслужился до майора, а свою карьеру автогонщика начал еще в 1919 году, получил несколько «Гран-при» на гонках в Англии и Франции. Хронический недостаток наличных средств долго не позволял жить на широкую ногу, как ему все время хотелось. Он с завистью глядел на своих более удачливых друзей соперников и втайне старался занять их место. Он с трудом пробивался в тяжелой жизни гонщика, выступая за разные команды и фирмы. В начале 20-х годов предложил свои услуги «Санбиму».

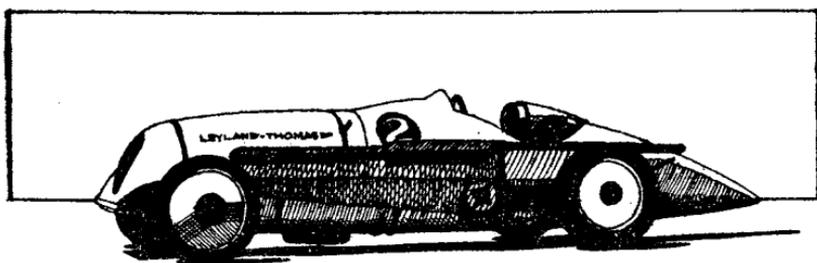
Фирма согласилась, поставив лишь одно-единственное условие: гонщик берет на себя все расходы и оплачивает стоимость автомобиля, если он его повредит на соревнованиях. К счастью, для Сигрева все обходилось благополучно, а победы в гонках 1923—1924 годов на Большой приз Франции и Испании сделали свое дело — его приняли «в штат». Очередная возможность представилась ему с уходом М. Кэмпбелла, таланту и огромной воле которого он всегда завидовал. Майор Сигрев стал ведущим гонщиком фирмы.

Тем временем Луи Коателен построил новый «Санбим Тайгер» («Тигр»), который он испытал в дорожных гонках, и решил попробовать его на абсолютный рекорд. На автомобиле стоял четырехлитровый V-образный 12-цилиндровый двигатель, который казался игрушечным. Цилиндры имели диаметр всего 67 мм, а поршни перемещались лишь на 94 мм. Благодаря установке турбоагнетателя мотор развивал 306 л. с., чем не уступал более крупным своим собратьям. Машина была снабжена узким обтекаемым кузовом, у которого впереди впервые появились обращенные вниз плоскости, ставшие прообразом современных «антикрыльев».

Поначалу автомобиль мыслился как дорожно-гоночный, но неудачные выступления его в обычных гонках подтолкнули конструкторов на мысль дать машине последний шанс показать свои возможности в рекордном заезде. Местом старта выбрали прибрежную песчаную полосу Ирландского моря у Саутпорта близ Ливерпуля. Считалось, что новая трасса лучше пляжа Пендина. Но новый «Санбим» наотрез отказывался подчиняться своим создателям. В который уж раз им досаждал агнетатель, самое «тонкое» место во всей конструкции. Он портился шесть раз подряд и выводил из равновесия и гонщика и механиков. Наконец 16 марта 1926 года все было в порядке, и темно-зеленый автомобиль промчался на север по влажному и плотному песку. Двигатель работал вполсилы, дабы не перегружать агнетатель. Все прошло благополучно, и на обратном пути Сигрев решил выжать из машины все возможное. Незаметная обычно рябь на песке превращала эту бешеную гонку в непереносимую муку. Автомобиль дрожал всеми своими винтиками и гаечками, но упорно мчался вперед, будто в оправдание своего бывшего каприза. Пройдя уже мерный участок, он вдруг подпрыгнул на оче-

редном холмике, высоко взмыв в воздух и тяжело плюхнувшись на все четыре колеса. Это была последняя капля, переполнившая чашу терпения долго не бастовавшего нагнетателя. В воздухе мотор пошел вразнос, и нагнетатель приказал долго жить. Но дело было сделано. После адской тряски и прыжка Сигрев долго не мог прийти в себя и подняться с сиденья. Воодушевил его результат: рекорд все-таки был побит — 245,145 км/ч, на пару километров больше, чем у Кэмпбелла восемь месяцев назад. Новоиспеченного чемпиона обступили газетчики: «Каковы ваши дальнейшие планы?» — «Хочу еще раз стать королем скорости, добиться нового титула абсолютного рекордсмена мира», — заявил Сигрев. Он чувствовал: настал его звездный час, когда надо не упускать выигрышную карту из рук. Рекорд открыл ему дорогу к новым достижениям. Это достижение было примечательно и другим: впервые автомобиль с 4-литровым двигателем, принадлежащий к «младшему» классу, смог покорить вершину скорости, доступную лишь его старшим собратьям. Это был первый и последний случай такого рода в истории абсолютного рекорда.

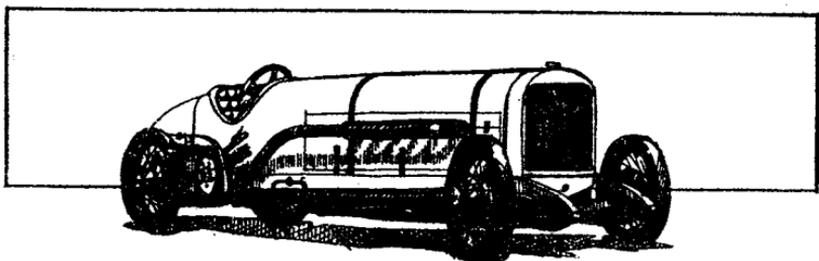
В то время Кэмпбелл еще возился со своим сооружением и не был готов ответить на вызов. Нашелся другой претендент на эту корону — англичанин Джон Парри Томас, талантливый инженер, технический директор фирмы «Лейланд» и не менее талантливый гонщик. Сразу же после войны на ныне известной своими тяжелыми грузовиками и автобусами фирме «Лейланд» он построил несколько легковых автомобилей высшего класса, которые на автомобильной выставке в лондонском зале Олимпия в 1920 году вызвали сенсацию. Машины были снабжены восьмицилиндровыми двигателями, у которых оба блока на 4 цилиндра стояли рядом друг с другом. Моторы имели два карбюратора и развивали по 145 л. с., невероятную по тем временам мощность. «Лейланд», выпустив лишь 18 таких машин, закончил на этом свою деятельность в области легковых автомобилей, полностью переключившись на выпуск грузовиков и автобусов. А Парри Томас ушел с фирмы и занялся постройкой гоночных автомобилей. Звук несущихся по Бруклендской трассе машин, запах бензина и разогретого масла, доносившийся до его дома, всколыхнули в нем страсть к высоким скоростям. Прямо в ангаре неподалеку от трассы вместе с французским



*Один из первых гоночных автомобилей Парри Томаса — «Лейланд-Томас» с восьмицилиндровым двигателем объемом 7,3 л. На нем гощик установил несколько рекордов трассы Брукленда, показав в 1925 году высшее достижение — 208,137 км/ч.*

инженером Т. Андрэ на базе своего восьмицилиндрового «Лейланда» Томас построил гоночную машину и соревновался на ней в Брукленде, впервые ощутив аромат неизведанных еще скоростей. Три года подряд (1924—1926 гг.) он держал рекорд на один час, поднимая его на своем «Лейланд-Томасе» со 175,56 до 195,92 км/ч. За те высокие достижения его прозвали «летающим кельтом». А 26 июня 1924 года он замахнулся на действовавший тогда рекорд Гюйнесса, но всего около 7 км/ч ему не хватило, чтобы обойти его. Бывало, недоставало десятых, а иногда и сотых долей секунды, чтобы свергнуть с трона «короля». Томас не унывал и взялся за постройку нового автомобиля, развернув также бурную деятельность в автомобильном мире. В 1925 году он вместе с Ноэлем Макклином основывает фирму «Инвикта», ставшую впоследствии олицетворением престижности типично английских немного чопорных спортивных машин. В 1926 году он участвует в создании сразу двух спортивных автомобилей — «Рилей Нэйн» и двухлитрового «Араба». Его конструкции отличаются необычностью и изобретательностью. Чего только стоят миниатюрные поперечные рессорочки, играющие роль клапанных пружин, электрическая система переключения передач или смазка под давлением пальцев рессор подвески! И все же сердце Томаса звало его за руль гоночной машины на покорение скорости.

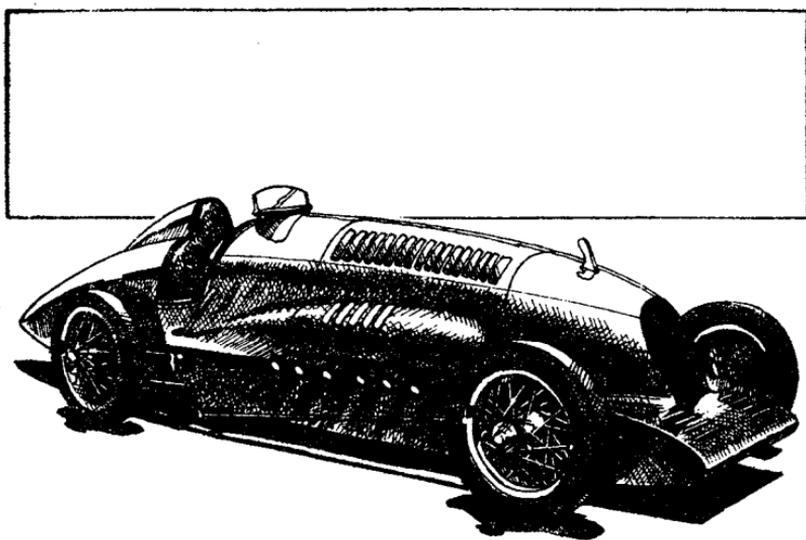
Свой новый автомобиль «Томас-Спешизл», или «Бабс», он разработал на шасси «Хайам-Спешизл» не-



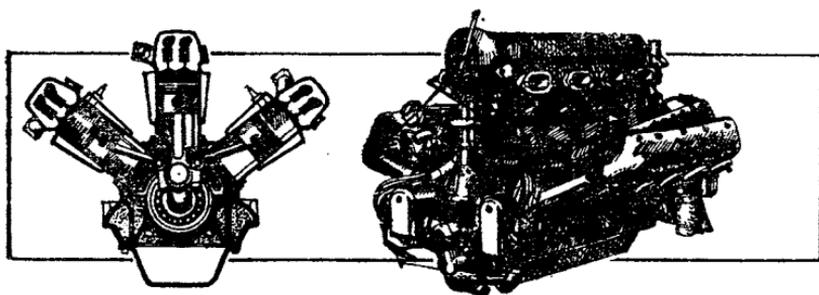
*Первый вариант рекордного автомобиля «Томас-Спешиэл». Двигатель авиационный 12-цилиндровый объемом 27 л, мощностью 600 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. Привод задних ведущих колес цепными бортовыми передачами. Масса машины 1778 кг. В апреле 1926 года Парри Томас достиг на нем скорости 275,222 км/ч.*

когда известного графа Зборовского, бруклендского гонщика. На нем стоял устаревший 12-цилиндровый авиационный мотор «Либерти» мощностью до 600 л. с. Коробка передач была от гоночного «Бенца», но все другие узлы были собственной конструкции. Привод задних колес производится по старинке цепными бортовыми передачами, стоявшими по бокам сиденья гонщика. Томаса предупреждали, что это опасно и особенно на огромных скоростях. Того и гляди цепи разорвутся, как уже было не раз у других машин в дорожных соревнованиях, что стоило жизни нескольким спортсменам. Но не переделывать же конструкцию всей машины? Парри Томас торопился обойти соперников и на ходу приделал над звездочками и цепями легкое ограждение. Первый вариант был снабжен полуобтекаемым кузовом с вертикально стоящим радиатором и торчавшими вперед рессорами подвески.

Спешно закончив свой «Бабс», Парри Томас выехал на нем на отмель Пендины 27 апреля 1926 года. Стартовал шесть раз и в двух лучших заездах показал 270,47 км/ч на одной миле и 272,454 на километре. Это был новый рекорд. Но неутомимому Парри этого было мало. Он считал, что его машина еще «выложились» не целиком. Не обращая внимания на предостережения и на то, что из выхлопных труб валил подозрительный черный дым, он вновь бросил вызов скорости, через день достигнув нового абсолютного значения —



*Первая «Синяя птица», созданная Малькольмом Кэмпбеллом и достигшая в феврале 1927 года скорости 281,434 км/ч. На автомобиле установлен авиационный мотор «Непир-Лайон» объемом 22 л, развивавший 450—500 л. с. Коробка передач трехступенчатая планетарная. Длина машины 4570 мм. Масса без заправки около 3000 кг.*

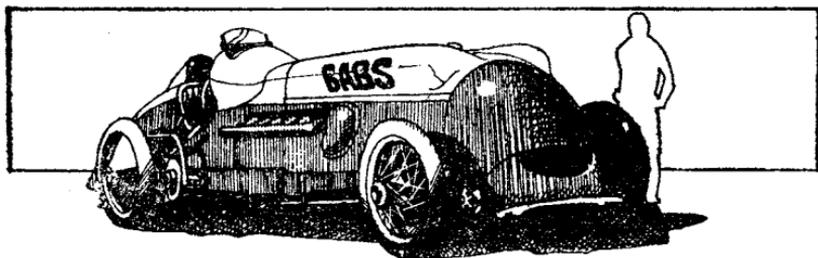


*Общий вид и схема устройства 12-цилиндрового W-образного двигателя «Непир-Лайон», применявшегося на рекордных автомобилях «Синяя птица». Три блока по четыре цилиндра в каждом установлены звездообразно под углом друг к другу, вращая общий коленчатый вал. Рабочий объем различных модификаций этих двигателей составлял от 22 до 24 л, мощность — от 450 до 1500 л. с.*

275,222 км/ч. Борьба за «корону скорости» ожесточалась, приближаясь к своему самому трагическому периоду.

**2. ПАДЕНИЕ «ЧЕРНОГО ЯСТРЕБА».** Пока одни боролись за скорость на трассах, другие в тишине кабинетов и мастерских готовили им неожиданные сюрпризы. Изю всех сил торопился главный соперник — Малькольм Кэмпбелл, день и ночь проводивший в своей мастерской. Рекорды «Бабса» и заявление Коателена о том, что он строит еще более мощную машину, беспокоили его. Боялся, обойдут! И тогда бы все труды, все затраты впустую. Наскоро закончив новую машину к Новому году, он грезил покорением очередного барьера 200 миль в час. Машина, конечно же, была окрашена в синий цвет и именовалась «Синяя птица». Первая «синяя птица счастья», которую Кэмпбелл сотворил собственными руками. Официально она называлась «Непир-Кэмпбелл», так как на ней стоял 12-цилиндровый авиационный мотор «Непир-Лайон» объемом 22 л фирмы «Непир», некогда прославившейся своим рекордным автомобилем. Двигатель имел довольно необычную конструкцию — три блока по четыре цилиндра в каждом стояли звездообразно под углом друг к другу, вращая один общий коленчатый вал. В результате удалось сократить длину двигателя на одну треть. Мощность 450—500 л. с. Шасси построено производителем коробок передач, фирмой КЛГ, основанной бывшим гонщиком К. Л. Гюйнесом. Без заправки масса достигает трех тонн, намного больше, чем у «Бабса» при его небольшом выигрыше по мощности.

В первый день нового, 1927 года Малькольм Кэмпбелл был уже в Пендине. Но началась полоса неудач. Иссушенный ветрами песок не выдерживал многотонную машину, которая к тому же начала капризничать — отказывали то тормоза, то трансмиссия. В пробном заезде она глубоко застряла в дюнах. Пришлось вызывать грузовик и шестидесять человек, чтобы вызволить «птицу» из песчаного плена. Подремонтировав и отладив ее, Кэмпбелл к концу января вновь готов к штурму скорости. Но сильные приливы и ветры не позволяют ему опробовать свое творение. Лишь к началу февраля вода сошла, погода улучшилась, ветры поутихли. Но на



*Модернизированный вариант автомобиля «Томас-Спешиэл» с более обтекаемым кузовом, на котором гонщик Парри Томас предполагал покорить 300-километровый барьер скорости. Однако в марте 1927 года одна из таких попыток окончилась трагически. Восстановленный вариант автомобиля хранится в коллекции Оуэна (Англия).*

берегу в многочисленных лунках оставалась вода, которая и не собиралась впитываться в насыщенный влагой песок. Кэмпбелл приказал пробороновать пляж, чтобы дать воде уйти в своеобразные дренажные канавки. Это чуть помогло, и как только трасса подсохла, Кэмпбелл уселся за руль своей первой «Синей птицы» и ринулся на рекорд. Что это была за бешеная гонка! Брызги воды из-под колес обливали гонщика с ног до головы, мокрый песок залеплял ветровое окошко, ветер пытался сорвать очки, через которые и так почти ничего не было видно. Чуть ли не вслепую, одной рукой крепко держа руль, а другой вытирая то очки, то окошко, Кэмпбелл стойко продержался на огромной скорости два заезда — туда и обратно. Счастливая судьба одарила его новым рекордом — 281,434 км/ч. Это было неплохо, хотя и не 200 заветных миль в час и даже чуть-чуть не 180. До этого барьера не хватило лишь 0,84 мили в час.

Теперь Томас Парри не мог спокойно спать. Он спешно модернизировал свой «Томас-Спешиэл»: поставил на нем округлый кузов с обтекателями вокруг сиденья гонщика, закрывающий рессоры передней подвески, укоротил выхлопные трубы. Для подвода воздуха к радиатору в передней стенке появилось характерное овальное отверстие. Только благодаря улучшению аэродинамики Томас считал возможным перекрыть прежние рекорды и побить 300-километровый барьер. Но судьба распорядилась иначе.

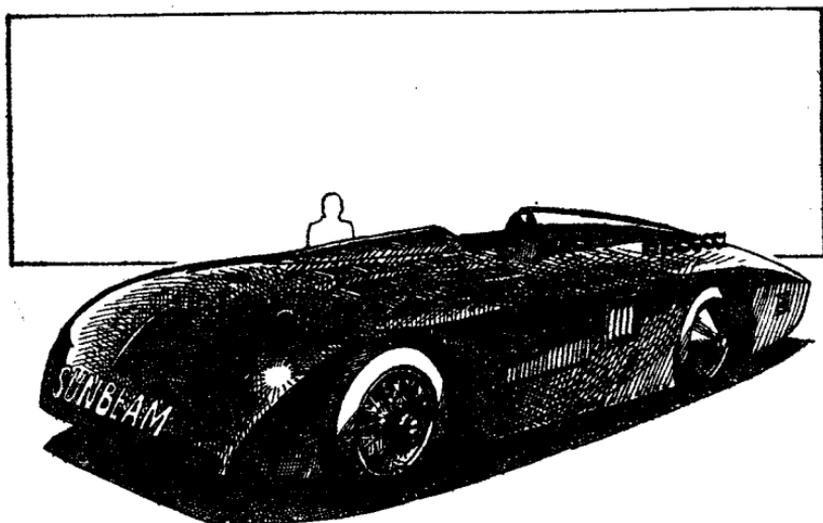
В начале марта 1927 года Томас Парри, еще не оправившийся после болезни, вновь на пляже в Пендлене. Он торопится. Регулирует карбюратор, но из выхлопных труб валит по-прежнему черный, пугающий механиков дым. Автомобиль мелко дрожит на пробных заездах, а когда он готов к решающему рывку, отказывают судейские хронометры. А потом снова начинает барахлить карбюратор. Но Томас в азарте не принимал все это за дурную примету. Дэвид Макдональд, механик Томаса, в своей книге «Пятьдесят лет с королем скорости» вспоминает: «Томасу немоглось, он еще хрипел. Был нетерпелив и очень раздражен, все время твердил, что непременно поедет». И настоял на своем. Первые пробы оказались неудачными. Лишь в пятом заезде он показал что-то похожее на рекорд. Все должен был решить повторный заезд. И он начался, этот шестой, последний заезд. За автомобилем стелилась темная дымная завеса, но он упорно убыстрял свой бег. Вдруг он дернулся и начал вилять из стороны в сторону. Что-то произошло. Но никто еще не успел понять, в чем дело, как белый автомобиль совершил крутой вираж и, весь окутанный дымом, перевернулся и загорелся, продолжая неуклонно двигаться вперед как гигантский факел. Тем, кто первый подбежал к машине, открылась страшная картина: изувеченный и опаленный гонщик был уже мертв. Оказалось, все-таки подвела злополучная цепная передача. Она все-таки оборвалась, сорвав легкое ограждение, разбила смотровое стекло и ударила гонщика по голове. Все довершил огонь. Так завершил свою жизнь талантливый инженер и спортсмен Джон Парри Томас, ознаменовав этим первую жестокую утрату в рядах британских рекордсменов. Вечером состоялась необычная церемония: то, что осталось от автомобиля, закопали там же, на пляже»\*.

Майор Сигрев узнал эту печальную новость уже на пароходе, который вез его и новый необычный «Санбим» через Атлантику навстречу новым опасностям и утратам, горю разочарования или пьянящей славе победы. Борьба за рекорды разгоралась с особой силой.

---

\* В 1970 году останки автомобиля Томаса «эксгумировали», восстановили и возвратили его к жизни. Через три года машина ожила и могла самостоятельно двигаться. Сейчас она находится в частной коллекции англичанина Оуэна из Уэльса.

Закончилось время дорожных скоростных машин, которые были еще способны на высшие результаты. Последним из могикан был компрессорный четырехлитровый «Санбим». «Синяя птица» открыла эру специальных рекордных болидов, которым теперь только и могли быть подвластны новые, неосвоенные рубежи. Все они теперь снабжались многоцилиндровыми авиационными моторами в сотни, а потом и в тысячи лошадиных сил. Это делалось в основном из соображений экономии. Легче было найти такой двигатель в авиации, чем его проектировать заново. Ни одна автомобильная или моторостроительная фирма не желала браться за такое дорогостоящее дело — единичное производство уникального двигателя. К тому же эти гигантские мощности на суше пока некуда было приспособить. Деятельность конструкторов этих скоростных машин ограничивалась лишь созданием общей компоновки и разработкой ку-



*Гигантский тысячесильный «Санбим» по прозвищу «Улитка», или «Таинственный С». На нем 29 марта 1927 года Генри Сигрев впервые переступил рубеж скорости 300 км/ч, достигнув почти 328 км/ч. На автомобиле спереди и сзади установлены два двигателя с общим рабочим объемом около 50 л. Коробка передач трехступенчатая. Привод через цепные передачи на заднюю ось. База автомобиля 3581 мм. Длина 6100 мм. Собственная масса 3860 кг. Машина хранится в Британском национальном автомобильном музее.*

зова и отдельных деталей. К такому автомобилю предъявляли лишь пару основных требований — устойчиво держать дорогу и достичь максимально возможной скорости. Проблема управляемости на виражах теряла здесь всякий смысл. Односторонность требований выделила рекордные автомобили еще в конце 20-х годов в самостоятельный класс, который все заметнее с годами стал отличаться от других автомобилей. Однако именно создание таких уникальных машин стало характеризовать общий уровень развития машиностроения в стране, ведь в создании одного автомобиля стали участвовать десятки фирм из самых различных отраслей. Экстремальные решения работы узлов уже в те годы дали возможность испытать и усовершенствовать новые технические условия, новые металлы и шины, фрикционные материалы, разработать основы аэродинамики скоростных средств транспорта. Огромная ценность этих работ стала видна лишь в наши дни, когда многие из тех передовых решений сегодня широко используются на практике.

Первым автомобилем, форму которого пытались разработать научным путем, был новый рекордный «Санбим». Его построили под руководством главного инженера Луи Коателена и впервые испытали в авиационной аэродинамической трубе. В этих работах активное участие принимал молодой инженер капитан Джек Ирвинг. В продольном сечении форма алюминиевого кузова мыслилась в виде самолетного крыла. В центральной части гигантской машины находился гонщик, скрытый за передним и задним обтекателями. Спереди и сзади от него располагались два двигателя — 12-цилиндровые авиамоторы «Метабель».

Чтобы позлить конкурентов, машине дали шутовское имя «Улитка», но рев тысячесильного сердца даже непосвященным доказывал, что эта «Улитка» способна развить небывалую прыть. Было и другое рекламное название «Мистеру С» — «Таинственный С». Все было направлено на то, чтобы привлечь максимум внимания к новой машине.

В марте 1927 года на флоридском пляже Дайтона-бич начались тренировочные пробеги, во время которых ярко-красная машина показала около 277 км/ч. И вот 29 марта эти места никогда еще не видели столько народу — более 30 тысяч зрителей устроились вдоль трассы на дайтонских дюнах. По песку проложили полосу

черного гравия — ведущую ленточку трассы. Поперек, на высоте 3—4 см, протянули две тонкие медные проволочки, соединили их со специальными электрическими секундомерами. Стоило только колесам машины прикоснуться к ним, как включались или выключались точные счетчики времени. Расстояние между проволочками на концах трассы ровно 1609 м — одна английская миля. Фотографы щелкают затворами, крутят ручки на массивных ящиках кинооператоры, пытаются успеть заснять все интересные моменты подготовки к знаменательному событию. Репортеры берут интервью у важных персон и еще долго не отпускают Сигрева из своего плена.

Наконец машину подкатывают к линии старта, Сигрев взбирается по ее округлым бокам наверх и устраивается внутри, почти скрытый от глаз зрителей. Взревел задний мотор, затем к его мощному рокоту присоединился передний. Казалось, вся тысяча «лошадей» норовит сорваться с узды. Наконец в половине десятого утра красный болид рванулся в северном направлении, слегка припав на задние колеса. Чем больше возрастала скорость, тем сильнее давил на «нос» встречный ветер, заставляя его царапать по песку. Боковой ветер заставил Сигрева сильнее вцепиться в баранку, точно следуя отмеченной полосе. Но машину постоянно сносило в сторону. Легкое и точное движение руля, и она снова «держала» прямо. Ветер с моря крепчал, упорно пытаясь смести массивное сооружение с курса. Но вот пройдена последняя отметка дистанции. Сигрев нажал на педаль тормоза, но это мало помогло. Машину с силой несло вперед, где уже виднелась река, справа — дюны, слева — море. Сигрев выбрал море. Ворвавшись на огромной скорости на мелкую кромку прибоя и подняв фонтан брызг, машина замедлила свой бег и наконец остановилась. Прибежавшие механики оттолкнули ее снова на песок, отрегулировали тормоза, сменили порядком истрепавшиеся шины. И снова машина мчит обратно, снова ветер пытается снести ее в море. На этот раз торможение проходит успешнее, и, когда судьи объявили результат, он оказался неожиданным как для зрителей, так и для создателей машины: 1 км пройден со скоростью 326,669 км/ч, 1 миля — 327,959 км/ч. Это больше, чем планировалось. Больше 200 миль в час! Наконец-то был взят и этот рубеж, а по сравнению с предыдущим рекордом скорость воз-

росла сразу на 50 км/ч, превысив новый «круглый» рубеж «300». Такого еще не знала история абсолютного рекорда! Вот что значит серьезный научный подход!

Когда гонщик вылез из машины, его обступили репортеры, фото- и кинооператоры нацелили на него свои объективы. Кто-то его спросил:

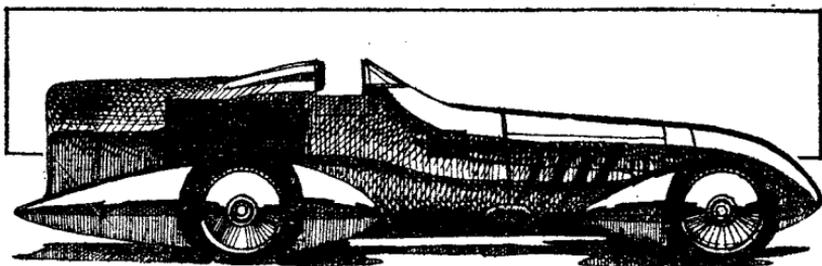
— Вы только что проделали по 90 метров в секунду! Скажите, о чем вы думали во время езды?

— Я совершенно не представлял, с какой скоростью еду, — отвечал Сигрев. — Было бы просто самоубийством хотя бы однажды взглянуть на спидометр. Внимательно вглядываясь в неясную полосу на трассе, думал лишь о том, чтобы не выпустить из рук руль. Иначе бы автомобиль потерял управление. А это конец...

Лишь летчики были тогда быстрее этого человека. Но ненамного. 447 км/ч — таков был абсолютный рекорд в воздухе.

Тем временем сэр Кэмпбелл строил уже новую машину — «Синюю птицу-2». Первый маломощный мотор он заменил новым «Непир-Спринт-Лайон» мощностью 900 л. с. Как и прежний, он имел три звездообразных четырехцилиндровых блока. Кузов был полностью переделан. Он стал более обтекаемым, округлым, с заостренным «носом», с обтекателями спереди и сзади колес. Впервые за сиденьем гонщика появился продольный стабилизатор устойчивости, который позволял легче держать заданный курс. Скруглив передок машины, Кэмпбелл не оставил тем самым места для массивного радиатора системы охлаждения. Чтобы не ухудшать ее обтекаемости, ему не оставалось ничего другого, как поставить радиаторы прямо за задними колесами по бокам от сиденья гонщика. Конечно, это нарушало плавные обводы кузова, но ничего другого придумать пока не удавалось. В создании машины приняли участие несколько фирм, а британской казне она обошлась в двадцать тысяч фунтов стерлингов. К счастью, в те времена Англия не жалела еще никаких затрат, чтобы заполучить почетную корону «самой быстрой державы на земле».

В начале зимы Кэмпбелл с новой «Синей птицей» в Дайтоне. В день запланированного рекордного заезда 19 февраля 1928 года на дюнах собралось тысяч двадцать зевак, ожидавших нового смертельного и захва-



*«Синяя птица-2», на которой М. Кэмпбелл зимой 1928 года показал скорость 333 км/ч, чуть было не стоившую ему жизни. Сзади кабины виден один из наружных радиаторов, который спас ему жизнь. На автомобиле установлен 12-цилиндровый двигатель объемом 24 л, развивавший 900 л. с. База машины 3650 мм. Длина 5500 мм. Масса по сравнению с «Синей птицей-1» сокращена до 2640 кг.*

тывающего зрелища... И они его дождались. Уже пройдя мерный отрезок в первом заезде, автомобиль высоко подскочил на колдобине, и гонщика... выбросило из кабины. Он лишь успел ухватиться одной рукой за край кузова, а другой по-прежнему крепко сжимал руль. Сам же он оказался где-то верхом на радиаторе. И это на скорости в 350 км/ч! Встречный напор воздуха мешал ему дышать, очки упали; в первые секунды гонщик не был способен что-либо сообразить, тем более управлять машиной. Неуправляемая «Синяя птица» накренилась на бок и на двух колесах, виляя из стороны в сторону, понеслась на толпу зрителей. Находившаяся среди них жена Кэмпбелла, везде сопровождавшая мужа, в ужасе закрыла руками глаза, не веря, что еще раз увидит его живым. А машину несло на дюны. Вот-вот она перевернется. Люди разбегались с ее опасного курса. Но нескольких секунд этого смертельного бега было достаточно Кэмпбеллу, чтобы прийти в себя, собраться с силами и выровнять невероятным усилием машину. Она тяжело ударилась о плотный песок двумя другими колесами, медленно начала тормозить и в конце концов застряла в мягкой массе дюн. Двадцать тысяч зрителей облегченно вздохнули. Кэмпбелл долго не мог прийти в себя, находясь в глубоком шоке, еще раз проскочив на волосок от гибели. И все же в нем хватило сил проделать второй заезд. Только после этого

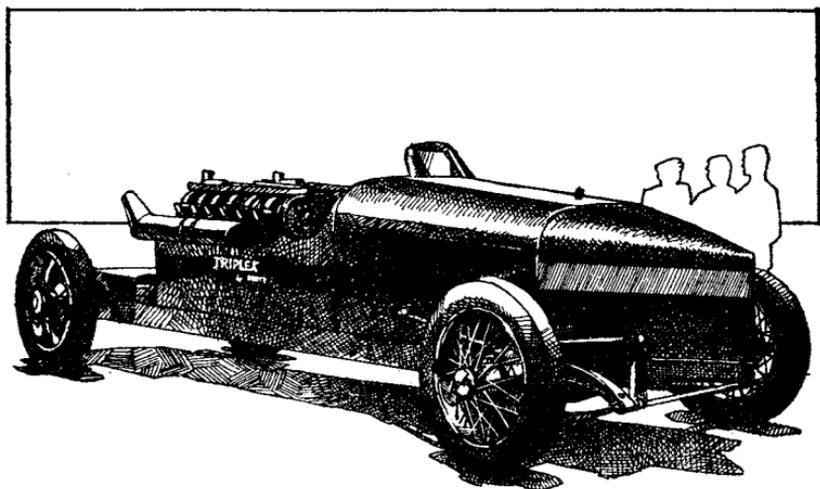
он дал вынуть себя из кабины и уложить в кровать. Его силы иссякли, воля притупилась; новый прилив энергии дало сообщение, что все-таки старый рекорд побит. Кэмпбелл превысил-таки его! Ненамного. Всего на 5 км/ч, но рекорд был. Он достиг «красивой» цифры 333 км/ч. И в этом суеверный Кэмпбелл видел символ той счастливой звезды, под которой ему повезло уродиться. Но он дал себе зарок больше не ездить без привязных ремней.

А в Дайтону съезжались новые претенденты, готовые попытать свою судьбу. Легкие, как это казалось со стороны, победы англичан всколыхнули американцев. Многие гонщики, оставив треки, ринулись на завоевание лавров международных героев. Среди них был и 24-летний Фрэнк Локхарт, выигравший еще в 1926 году традиционную 500-мильную гонку на треке в Индианаполисе. Он предложил фирме «Стутц» свои услуги, и та с готовностью приняла предложение. Фирма выпускала неплохие спортивные и гоночные машины, но к тому времени начала испытывать серьезные трудности, и она резко изменила свою политику, вплотную занявшись автоспортом. И вот такая удачная возможность — попробовать силы на рекорде. 25 апреля 1928 года, в туманный и дождливый день, в Дайтоне появилась низкая белая машина с тонким низким «телом» и обтекателями на каждом колесе. По сравнению с тысячесильным «Санбимом» она казалась игрушечной, не способной ни на какой рекорд, слабенькой моськой рядом с величественным слоном. Этой машиной был «Блэк Хоук» — «Черный ястреб» — первая попытка фирмы «Стутц» замахнуться на абсолютный рекорд. На ней стояли два восьмицилиндровых мотора «Миллер-91» общим объемом 3 л и мощностью 400—500 л. с. Охлаждение жидкости здесь впервые осуществлялось необычным способом — вода проходила через емкость с 3,5 кг толченого льда. Это позволяло упразднить массивные радиаторы, правда, и запаса льда хватало лишь на один заезд, после чего его приходилось пополнять. Этот способ нашел большое распространение на рекордных автомобилях, так как позволял снизить массу машины и улучшить ее обтекаемость.

В день заезда, первого полета «Черного ястреба», видимость была хуже некуда. Над пляжем стояла туманная влажная дымка, лужи во впадинах не просыхали. И все же Локхарт решил не откладывать атаку

на скорость. Боялся, как и все, лишь одного — соперники непременно обойдут. В первом же заезде он неосторожно приблизился к кромке моря, но успел быстро отвернуть руль в сторону. Этого рывка было достаточно, чтобы автомобиль на скользком мокром песке занесло и на скорости под 320 км/ч он вылетел в море. Очевидцы сравнивали его с камнем, низко пущенным над волнами: автомобиль будто парил над водой, подсакивая на волнах, пока не остановился на отмели. Гонщика с ранеными руками и ногами отвезли в больницу. «Ястреба» достали из воды и стали готовить к очередным атакам.

Затем на старте появился совершенно чудовищный автомобиль: на его раме, отличавшейся почти паровозной массивностью, сзади стояли сразу два мотора, впереди еще один, прикрытый примитивным обтекателем. Мало того, автомобиль был на шести колесах со



*Гигантский трехмоторный «Уайт-Триплекс». В апреле 1928 года американец Рэй Кич достиг на нем 334 км/ч. Мощность трех 12-цилиндровых авиационных моторов с огромным рабочим объемом 81,2 л достигала рекордной в те годы величины — 1500 л. с. Автомобиль отличается примитивной, кустарной конструкцией без коробки передач, подвески, без необходимых систем безопасности. Это стало причиной его гибели в 1929 году.*

спицами. Это был один из самых невероятных рекордных автомобилей, поражавший всеми своими параметрами, конструктивной примитивностью и рассчитанный лишь на то, чтобы в несколько заездов покорить рекорд любыми средствами. Это был «Уайт-Триплекс», прямой потомок тех примитивных монстров по-американски, с которых во имя скорости снимали все «лишнее» — лишали коробки передач, кузова и даже самых обязательных средств безопасности. Лишь бы, облегчив машину и доведя ее мощность до фантастических величин, выжать бешеную скорость и завоевать славу чемпиона. Конечно, ни о каком-нибудь научном или вообще профессиональном подходе к его проектированию и речи быть не могло. «Триплекс» построили за два года пять механиков из различных гоночных команд на деньги филладельфийского богача Дж. Уайта. Три 12-цилиндровых авиационных мотора имели гигантский рабочий объем — 81,2 л. Общая максимальная мощность достигала 1500 л. с. Здесь не было ни сцепления, ни коробки передач, ни дифференциалов, ни подвески задних колес. Все три двигателя напрямую, через конические пары, вращали среднюю ось. Гигантской мощности было достаточно, чтобы сдвинуть и быстро разогнать эту махину безо всякой обычной трансмиссии. Третья ось служила для заднего хода. Когда автомобиль передвигался на подъездах к старту, ее поднимали, дабы она не тормозила его, а затем вообще снимали. Зато формально, по правилам, задний ход существовал. Это было совершенно невероятное и уникальное конструктивное решение, характерное лишь для дилетантов, далеких от каких-либо мук изобретательства. Все было брошено здесь на то, чтобы любым способом побить рекорд. «Кустарная конструкция в худшем смысле этого слова», — отзывались о ней специалисты.

Мало оказалось желающих поспорить со смертью за рулем «Триплекса». Только за большой гонорар согласился на это рискованное дело тогда еще малоизвестный американский гонщик рыжеволосый гигант Рэй Кич. В первом же заезде монстр на колесах начал показывать свой строптивый нрав. Вышла из строя система охлаждения переднего двигателя, он перегрелся, и горячий пар обварил ноги гонщика. Этого бы не случилось, если бы самодеятельные конструкторы удосужились поставить легкую перегородку между моторным отсеком и кабиной, как того требуют элементарные нор-

мы безопасности. Так и Кич отправился в больницу, где уже приходил в себя Локхарт. Поглядев на тщедушные попытки американцев покорить его достижение, Малькольм Кэмпбелл спокойно отбыл домой.

Чуть оправившись от неудачи и легких ран, Локхарт и Кич снова вернулись в Дайтону испытать свою судьбу. Тем временем их автомобили подремонтировали и подновили. 22 апреля Кич смело сел за руль своего чудовища. Взрели три его «сердца», забуксовали на месте колеса. Машина бешено рванула с места и понеслась вперед. Первый заезд прошел благополучно, но во время обратного пробега неповоротливое сооружение вдруг проявило чудеса прыткости. Оно подскочило в воздух и пролетело несколько метров, прежде чем тяжело грохнуться на землю на все свои колеса. Приземление было не из приятных, если вспомнить, что автомобиль был практически лишен и подвески. Гонщик и это испытание стойко перенес, но машина... Машина не выдержала. Снова подвел передний мотор: из карбюратора выбросило языки пламени, которыми Кичу опалило руку. На этом, правда, все приключения кончились. А результат? Около одного километра в час хватило этому примитивному экипажу, чтобы оставить позади рожденную в муках и опробованную в боях «Синюю птицу». Новый рекорд был 334,010 км/ч.

Через три дня на старт на своем «Черном ястребе» снова выезжает Фрэнк Локхарт. Первые заезды не приносят ему удовлетворения, лишь в третьем он добивается чего-то удобоваримого. Если следующий заезд будет чуть лучше, рекорд ему обеспечен. Но судьбе было суждено распорядиться иначе. На четвертом заезде произошло то, чего так боялся Локхарт, — на огромной скорости в узком обтекателе лопнула шина и заклинила колесо. «Ястреб» метнулся влево, боком пронесся метров сто и в три прыжка поднялся в воздух, а затем тяжело рухнул на слежавшийся влажный песок. На разбитом спидометре стрелка замерла на отметке «376». Выброшенный из кабины гонщик упал рядом. В бессознательном состоянии его успели довести до больницы, откуда он только что вышел. Там он и скончался. К сожалению, Локхарт так никогда и не узнал, что все-таки добился своего.

Рэй Кич оказался счастливее. На другой год за рулем гоночного «Симплекса» он победил в самых престижных и трудных американских гонках в Индианапо-

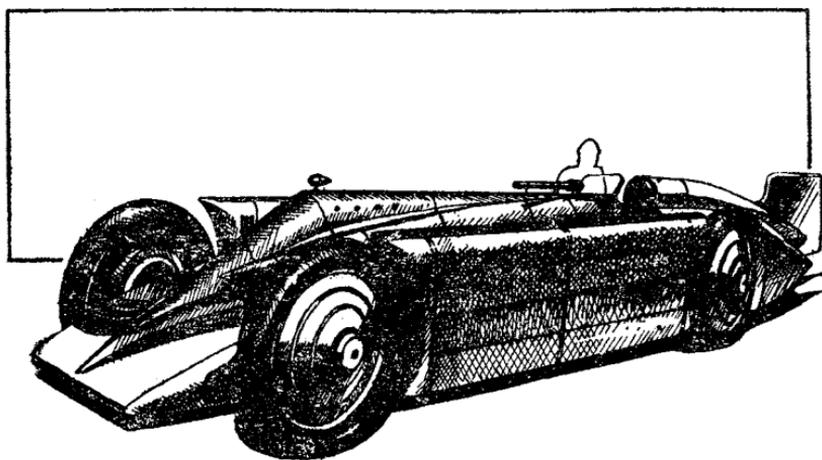
лисе, пройдя 500 миль со средней скоростью 157 км/ч. Его монстру-рекордсмену повезло меньше.

Трехмоторный «Триплекс» еще долго не давал покоя многим из любителей легкой и быстрой славы. И наживы тоже. Среди них был и Ли Байбл, один из тех механиков-самоучек, что создавали это чудовище. Он считал, стоит лишь сесть за руль, как рекорд сам с распростертыми объятиями примет его. Ни опыта гонщика, ни чувства машины у него не было. 13 марта 1929 года он сел в кабину «Триплекса». Погода стояла неважная, и вновь приехавший в Дайтону Сигрев отговаривал его ехать. Но Байбл был упрям и не верил в плохие приметы, но тринадцатое число все же оставалось для него роковым. Его вдохновил первый заезд — 325 км/ч. И он снова ринулся вперед. Что тогда произошло, мы, вероятно, уже никогда не узнаем. Когда Байбл почти прошел мерный отрезок, автомобиль высоко подбросило на неровном песке. Видно, гонщик машинально резко снял ногу с педали газа, и гигантская тяговая сила сменилась на тормозное усилие. Все 36 поршней и шатунов, напрямую соединенные с колесами, заблокировали их. Не поленились бы горе-создатели на установку сцепления, не было бы беды. А тут четырехтонная громада заскользила боком, проделывая колесами глубокие борозды; приподняв заднюю часть, она тяжело перевернулась и развалилась на множество кусков, погребя под собой незадачливого своего создателя-гонщика и ни в чем не повинного фотографа Трауба, решившего запечатлеть смертельный пируэт.

Серия неудачных и трагических атак на рекорды всколыхнула весь мир. В Международную автомобильную федерацию посыпались письма с требованиями прекратить эти жестокие соревнования и обезопасить зрителей. Вспоминали теперь и другие трагические эпизоды. В ноябре 1927 года разбился автомобиль «Джелмо», построенный на средства богатого египтянина Джелаледдина. Тогда в Пендине на скорости 240 км/ч он перевернулся и вмиг превратился в груды металла. К счастью, гонщик, итальянец Форести, чудом спасся, отделавшись небольшими царапинами. Но вслед за ним началась трагическая серия неудач американцев. Чтобы предотвратить смертельные случаи при заездах, было решено допускать к соревнованиям только наиболее совершенные, по мнению судей, машины, хорошо подго-

товленных гонщиков, подыскать для рекордных заездов новые трассы, а зрителей вообще убрать с места гонок.

Тем временем М. Кэмпбелл уехал в Южную Африку, где на дне высохшего озера Вернейк-Пан на высоте 762 м над уровнем океана пытался побить рекорд Кича. Но ему снова не везло. Сначала палило жаркое солнце, и дно озера покрылось широкими трещинами. Когда же трассу привели в порядок, собралось так много зрителей, сновавших перед машиной, что он не решился стартовать. А потом зарядили дожди. Он успел лишь побить рекорды на 5 км и на 5 миль, достигнув в некоторых заездах 360 и 347 км/ч, но было уже поздно. Неожиданный подарок к его 44-летию преподнес ему Генри Сигрев, на глазах 50-тысячной толпы зрителей установивший 11 марта 1929 года в Дайтоне новый абсолютный рекорд — 372,456 км/ч — на целых 38 км/ч больше, чем у Кича. «Синей птице-2» это было уже не по зубам.



Рекордный автомобиль «Ирвинг-Непир-Спешиэл», или «Золотая стрела». 11 марта 1929 года Генри Сигрев добился на нем нового абсолютного достижения — 372,456 км/ч. На машине установлен 12-цилиндровый авиационный двигатель «Непир-Лайон» объемом 24 л и мощностью 930 л. с. Коробка передач трехступенчатая. Обычные водяные радиаторы полностью заменены емкостями со льдом. База автомобиля 4060 мм. Длина 8420 мм, высота всего 1140 мм. Масса 3600 кг. Автомобиль хранится в Британском национальном автомобильном музее.

Сигрев выступал на новом небывало узком и длинном золотистом автомобиле «Ирвинг-Непир-Спешизэл», получившем имя «Голден Эрроу» («Золотая стрела»). Его построил бывший инженер «Санбима» капитан Джек Ирвинг. На автомобиле стоял 12-цилиндровый мотор «Непир-Лайон», дававший 930 л. с. Обычные водяные радиаторы были заменены баками со льдом. Кузов имел ярко выраженную клиновидную переднюю часть, обтекатели между колесами, хвостовой стабилизатор. Лобовая площадь кузова составляла лишь 1,1 м<sup>2</sup>, что тогда считалось верхом совершенства. Впереди, как пушка, торчал длинный стержень, по которому Сигрев вел машину по направляющей полосе.

Старт «Золотой стрелы» был назначен на 11 часов. Еще в половине одиннадцатого автомобиль выкатили из передвижного ангара и вывели на стартовую линию. Многотысячная толпа впиалась глазами в водителя, высокого, крепкого, широкоплечего Сигрева, который невозмутимо курил свою трубку и лишь изредка бросал короткие распоряжения. В особой ложе в первом ряду стояла маленькая женщина. К нему со всех сторон спешат репортеры, чтобы услышать его последние слова перед стартом. Кто знает, может быть, эти слова будут последними в его жизни. Это прекрасно понимает и сам гонщик. Он сообщает репортерам, что, по его расчетам, из десяти шансов только один, что он останется жив. Дают знак к старту, и толпа окаменевает. Маленькая женщина в ложе прижимает руку к сердцу, которое колотится так, как будто хочет вырваться из груди и броситься вслед за Генри.

Сигрев нажимает на стартер. Мотор оживает, и его тихое урчание оглашает воздух. Водитель включает первую скорость, и длинная тяжелая машина легко и стремительно срывается с места. Рев мотора усиливается. Через секунду видно, как гонщик включает вторую передачу, а затем и третью. Рев мотора превращается в оглушительный грохот. Кажется, что мотор приходит в дикую ярость, в иступленное бешенство от того, что слабый человек нарушил его спокойный сон. Еще несколько секунд, и автомобиль с ураганной скоростью влетает на мерный участок. Скорость так велика, что его четкие формы быстро расплываются, растягиваются в какое-то призрачное пятно. Оно только что мелькнуло перед глазами. И вот уже оно далеко. Брызги насыщенной песком воды заливают автомобиль, соленая кор-

ка быстро нарастает на ветровом стекле, застилает очки гонщика. Боковой ветер стремится сдуть машину с прямого направления. Как когда-то Кэмпбелл, Сигрев ведет ее почти вслепую.

Еще несколько секунд, и рев мотора прекращается, чудовищная машина останавливается где-то на расстоянии восьми километров от того места, где осталась в полном неведении маленькая женщина. Возле уснувшего монстра возятся люди. Наливают в бак горючее, закладывают новую порцию льда, надевают новые шины. Через 30 минут снова Сигрев за рулем, и снова все повторяется в обратном порядке. Тысячесильный мотор снова приходит в дикое бешенство, сотрясая воздух страшным ревом. Опять машина превращается в расплывчатое пятно, а ветер пытается сдуть машину с песчаной поверхности. Снова соленые брызги и вой ветра в ушах, снова смельчак-одиночка выигрывает единоборство с природой. Пробег закончен благополучно. Маленькая женщина в ложе широко улыбается, а в таблицу мировых рекордов вписывается еще одно высшее достижение.

Когда на финише репортеры обступили гонщика, он, сняв очки и вытерев мокрое лицо, улыбнулся и сказал: «Это я просто побаловался...» Но Сигрев прекрасно знал, что такое страх. Газетчики рассчитали, что за одну секунду он проходил 103 м, то есть 10 м за 0,1 с! Но не смогли они подвергнуть арифметическим расчетам те чувства человека, которые он испытал, когда под напором ветра с моря при скорости под четыреста его машину несло под углом в 45 градусов к продольной оси движения. Да и сам Сигрев не смог вспомнить, о чем он тогда думал. Слишком быстротечными оказались эти мгновения высшего напряжения, спрессованные в несколько секунд, открывавшие дверцу к славе или в мир иной.

За это достижение английский король Георг произвел Сигрева в дворянское звание впервые в истории автомобильного спорта. Но ему не суждено было почтить на лаврах. Это был последний рекорд Сигрева на суше и вообще последнее достижение в его короткой спортивной карьере. В июне 1930 года в возрасте 34 лет он трагически погиб при попытке атаковать рекорд скорости на воде и сделать так называемый «золотой дубль» — стать одновременно властелином скорости в двух сферах. Его рекордная лодка «Мисс Ингланд II»

по невыясненным причинам на полном ходу ушла под воду, унося в пучину озера Уиндермиер и своего водителя.

Так в 20-е годы завершилась борьба за высшую скорость на суше в преддверии четвертой сотни. Число желающих завладеть новыми барьерами заметно поубавилось. На многих отрезвляюще подействовали частые трагедии на трассах, других смущала неизвестность новых рубежей. Находились и малoverы, ссылавшиеся на то, что «инерция вещества не позволяет дальше наращивать скорость», а также на какие-то «свойства нервной системы человека». Смущали и гигантские суммы, которые пришлось бы выложить, пустившись на новые разработки. Старые «Санбимы» и золотистый «Ирвинг» попали в музей лорда Монтегю в Больё, но автомобильный мир упорно ждал новых небывалых машин и новых головокругительных рекордов.

Лишь одного не смущали ни опасности, ни технические трудности, ни огромные затраты. Этот человек готов был положить свою жизнь ради покорения новых непокоренных вершин скорости.

Был это испытанный «рыцарь скорости» Малькольм Кэмпбелл. Он еще не успел сказать своего слова.

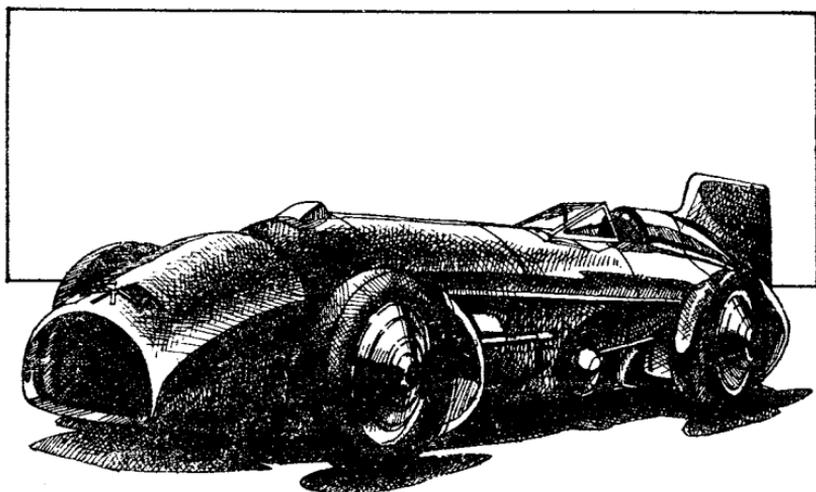
**3. ВЗЛЕТ «СИНЕЙ ПТИЦЫ».** В то время сыну Дональду исполнилось только девять лет, но он был уже захвачен мировыми рекордами отца, вместе с матерью сопровождая его по всему миру. Потом в своей книге «Через прозрачный барьер» Кэмпбелл-младший пишет: «Его успехи произвели на меня огромное впечатление. Все интересы сосредоточились на отце, и это сказалось на всей моей жизни...» Отец все делал, чтобы из Дональда «получился человек». Утром до завтрака отец и сын боксировали, вечерами после ужина Кэмпбелл-старший рассказывал о своих приключениях, вместе размышляли вслух о смысле жизни. Тогда были золотые годы рода Кэмпбеллов, зенит славы отца, которая очаровала и сына. Он боготворил отца, мечтал с ранних лет о его карьере. Но сэр Малькольм говорил: «В моей семье я должен быть первым и последним рекордсменом». Он слишком хорошо знал цену короткой и опасной жизни «королей скорости», чтобы пожелать ее своему наследнику. Лишь себя он никогда не жалел и с го-

товностью бросался все в новые и новые атаки на скорость.

В 30-е годы он стал единоличным «королем скорости» и не знал поражений. Ему неслыханно везло. Даже богатых меценатов он заставлял раскошелиться на свои «игрушки», а это было потруднее, чем ставить рекорды. Его друзья рассказывали, что он имел талант превращать хладнокровных бизнесменов в школьниково-энтузиастов. Таланта этого он не растерял всю свою жизнь и не знал нигде отказа. Тогда английская казна еще не пропахла церковными мышами и сэр Кэмпбелл, запрашивая, получал любую сумму на создание своих «Синих птиц». Все на его машинах носило гордое клеймо «Сделано в Англии». Страна тогда нуждалась в своем кумире, который бы вывел ее к званию «самой быстрой в мире». Англия господствовала в те годы уже на воде и в воздухе, Кэмпбелл преподнес ей бесценный подарок — господство над третьей стихией.

Тысяча девятьсот тридцатый год Кэмпбелл провел в трудах, конструируя новую рекордную машину. Тем временем еще два соперника заявляли о своих претензиях на высшую награду. Первым был Луи Коателен, главный инженер фирмы «Санбим», вторым был еще никому не известный австралиец Смит, прозванный «волшебником». Хотя Кэмпбелл и был уверен в собственных силах и превосходстве, неизвестность перед скрытыми возможностями своих соперников подогревала его беспокойство. Коателен волновал меньше. Малькольм слишком хорошо знал, что он уже выдохся и его новая «Серебряная пуля» вряд ли покажет что-то. Но этот австралийский «волшебник»! На что-то он способен? Этого никто не знал.

В начале марта первым объявил о своих заявках на рекорд Коателен. Он привез в Дайтону гигантский серебрястый автомобиль «Серебряная пуля», чем-то напоминавший прошлогоднюю «Золотую стрелу» Ирвинга. На новой машине стояли два 12-цилиндровых двигателя общей мощностью 4000 л. с. Эти моторы были не авиационными, а разработаны самой фирмой «Санбим». И в этом-то и заключалась главная ошибка опытного Коателена. Если другие конкуренты применяли давно апробированные в воздухе двигатели, то ему пришлось долго возиться с новыми моторами, прежде чем автомобиль смог сдвинуться с места. Для сокращения сопротивления воздуха алюминиевый кузов длиной 9,5 м



*Третья «Синяя птица» М. Кэмпбелла мощностью 1450—1500 л. с. На ней конструктор и гонщик Кэмпбелл дважды — в 1931 и 1932 годах — устанавливал абсолютные рекорды скорости, впервые преодолев очередной рубеж — 400 км/ч, достигнув в феврале 1932 года 408,714 км/ч. На машине применен авиационный 12-цилиндровый двигатель «Непир-Лайон» объемом 24 л с турбонаддувом. Коробка передач трехступенчатая. База автомобиля 3720 мм. Длина 7600 мм. Масса 3600 кг.*

был очень низким. Его высота всего 845 мм, а лобовая площадь оказалась еще меньше, чем у машины Ирвинга. Весила «пуля» три тонны и обошлась в 150 тысяч фунтов стерлингов, что больно ударило по бюджету фирмы.

15 марта 1930 года ее моторы запустили сжатым воздухом и еще очень долго отлаживали их работу. Наконец за рулем устроился известный бруклендский гонщик Кей Дон. Максимум, что ему удалось достигнуть, — 320 км/ч. Два дня спустя автомобиль еле-еле завели, но отказало зажигание, потом система питания. Только 21 марта «пуля» вновь сдвинулась с места, достигнув лишь 306 км/ч. Началась новая серия неполадок. Фирме было уже не по карману справиться со всеми этими проблемами: автомобиль ни с чем вернули в Англию и продали коллекционеру Ф. Диксону. С тех пор «Санбим» уже никогда не пытался атаковать миро-

вые рекорды, сосредоточив все свое внимание на легковых и спортивных машинах. Претерпев ряд преобразований, фирма потеряла свою самостоятельность, а затем и звучное имя ее сошло с автомобильной арены. Сегодня заводы бывшей фирмы «Санбим» находятся под началом французских предприятий «Тальбо».

А Кэмпбелл собирался в новое путешествие в Америку. Англия провожала его уже как чемпиона. Его новая «Синяя птица-3» была показана в выставочном зале на Пикадилли, после чего ее погрузили на пароход и устроили бурные проводы. Кэмпбелл вез в Дайтону практически новый автомобиль, на котором стоял авиационный мотор «Непир-Лайон», снабженный компрессором, что позволило поднять его мощность до 1450 л. с. Компания «Данлоп» специально для этой машины разработала новые покрышки, испытав их на специальной установке. Было зафиксировано, что при скорости движения 370 км/ч внешний диаметр шины увеличивается на 25 мм. При высоких скоростях шина испытывает совершенно невероятные напряжения от центробежных сил: при скорости всего 220 км/ч каждый грамм материала протектора стремится оторваться с силой в 1 кгс, на скорости 370 км/ч эта сила возрастает в 2,5 раза. При этом разрывающая сила в покрышках достигает 7000 кгс. Надо заметить, именно работы над шинами для рекордных машин в 30-е годы открыли дорогу современным шинам для скоростных и легковых автомобилей.

В конце января 1931 года Кэмпбелл начал пробные заезды по трассе. Стояла туманная и дождливая погода. Однажды случилось непредвиденное. Мчась на скорости 320 км/ч, Малькольм прямо перед собой по курсу увидел вдали группу людей. Начал притормаживать, но автомобиль не хотел слушаться. Тогда он переключил скорость на вторую передачу, а потом выключил зажигание. Машина замедлила свой бег и остановилась лишь метрах в десяти от ничего не подозревавших людей. В другой раз недалеко на трассе появился полицейский на мотоцикле, и Кэмпбелл вновь был вынужден сбавить скорость. Рекордов пока не получалось. Наконец 5 февраля видимость улучшилась, и, когда трасса чуть подсохла, Кэмпбелл ринулся на рекорд и покорила его, достигнув 396,033 км/ч на одном километре. Правда, это была не очередная «круглая цифра», но новый

рубеж был все-таки взят — за минуту он прошел 4 мили.

В Лондоне победителя встретили с триумфом. Сам король Георг принял его в Вестминстерском дворце и пожаловал дворянское звание, хотя и раньше уже Малькольма из уважения часто величали сэром. А он все не успокаивался. Мечтал не только о новом барьере 400 км/ч — он был уже почти осязаем, но и о более отдаленном — 300 миль в час, сделав его целью своей жизни. И еще он немного побаивался этого неизвестного австралийца, который не давал ничего о себе знать. На что-то он способен?

Этим таинственным австралийцем был математик Норман Смит, держатель всех национальных рекордов пятого континента. На автомобиле собственной конструкции он уже довел высшее достижение до 240 км/ч и замыслил теперь покорить абсолютный рекорд. Свой «Энтерпрайз» («Предприимчивый») он оснастил 12-цилиндровым авиационным мотором «Непир-Лайон», который привезли в Сидней по специальной просьбе австралийского премьера. Рекордной трассой выбрали 90-мильный гладкий и ровный пляж в Новой Зеландии недалеко от Окленда. Автомобиль сделали длинным и низким, какой некогда была «Золотая стрела». Уже 8 декабря 1931 года австралиец прибыл на место соревнований, думая лишь о том, чтобы порадовать мир и свою родину к рождеству. Сам Кэмпбелл направил ему тогда телеграмму с наилучшими пожеланиями успеха. Но из-за мелких неполадок старт откладывали со дня на день. Уже прошло рождество и наступил Новый год. Что-то он обещал обоим соперникам?

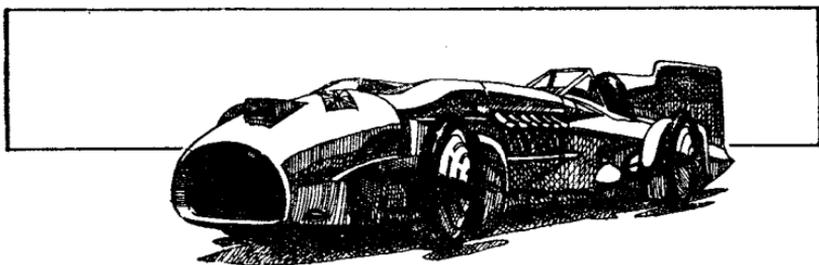
Тем временем Кэмпбелл вновь плыл в Дайтону, повысив на 50 л. с. мощность своей третьей «Синей птицы». Смит тоже торопился занять свое место в мировом табеле рекордов, но 16 января 1932 года ему удалось достичь только 264 км/ч. Это был рекорд Австралии на 10 миль, но до абсолютного ему было слишком далеко. Кэмпбелл облегченно вздохнул тогда и 24 февраля довольно легко одолел очередной рекорд — 408,714 км/ч, впервые перейдя сразу два «круглых барьера» — 400 км/ч и 250 миль в час. А незадачливый австралиец все еще возился на пляже в далекой Зеландии, хотя и не забыл поздравить Малькольма с новой победой. А ему самому чудовищно не везло: то пройдут дожди и трасса покроется лужами, то солнце превратит ее в мяг-

кий песок, то что-то не ладится с машиной. Наконец 1 мая он стартует, но на скорости 275 км/ч соленая вода замыкает магнето, мотор замолкает, а от искр вспыхивает карбюратор и всю машину вмиг охватывает пламя. Это был уже конец. Устранить дефекты и приводить все в порядок уже нет смысла. Смит сдается, оставляя Кэмпбелла на многие годы единоличным «королем скорости», вообще лишенным претендентов.

Еще на обратном пути из Флориды Кэмпбелл решил пойти в атаку на следующий рубеж 300 миль в час, но для этого нужна была совершенно новая машина. Беспokoило его и другое: дайтонская трасса уже не способна была выдержать те гигантские нагрузки, которые возникают при разгоне. Из-за сильного пробуксовывания и скольжения колес на глазах горят покрышки, зарываясь глубоко в песок. Теряются драгоценные секунды и километры в час. Следовало подумать теперь не только о новой машине, но и о выборе новой трассы, с более прочной и надежной поверхностью.

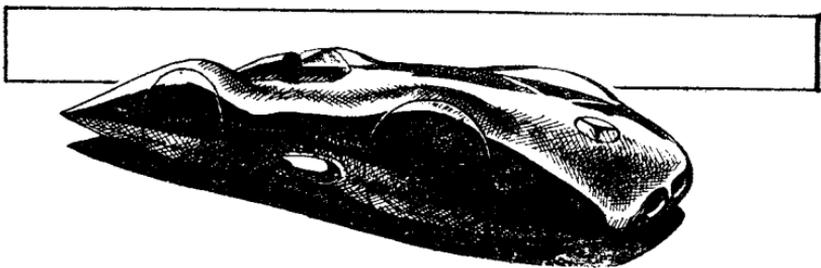
По возвращении Кэмпбелл дал задание талантливому инженеру Рэйдуну Рэйлтону разработать проект нового автомобиля, использовав часть деталей от предыдущего. Рэйлтон уже тогда был известен в автомобильном мире Англии, создав несколько спортивных машин. Еще в 1926 году вместе с Парри Томасом он разрабатывал автомобиль «Араб», а в 1933 году решил открыть собственную фирму, поэтому этот серьезный заказ был для него сколь увлекательным, столь и престижным. Новая машина «Синяя птица-4» сохранила общую классическую компоновку, но получила новый самый совершенный английский двигатель «Роллс-Ройс» серии «Z». Это был V-образный 12-цилиндровый мотор с компрессором мощностью 2300—2500 л. с. Он работал на смеси бензола, метанола и ацетона. Впереди установлен радиатор, к системе которого подключен дополнительный водяной бак со льдом. Это позволило ограничиться сравнительно небольшим объемом радиатора и улучшить обтекаемость кузова, снабженного полуобтекателями колес и продольным стабилизатором. Топливный бак расположен за сиденьем гонщика. С четырех сторон шасси установлены домкраты, чтобы поднимать автомобиль для замены покрышек.

Новый автомобиль «Кэмпбелл-Спешизл», или «Синяя птица-4», был готов только к концу 1932 года, и в феврале следующего года Кэмпбелл снова в Дайтоне.



*Новый рекордный автомобиль Кэмпбелла «Синяя птица-4», на котором 22 февраля 1933 года абсолютный рекорд скорости был поднят до 438,470 км/ч. На нем установлен 12-цилиндровый двигатель «Роллс-Ройс» объемом 36,6 л с компрессором мощностью до 2500 л. с. Коробка передач трехступенчатая. Конструкция шасси аналогична предыдущим моделям. База автомобиля 4170 мм. Длина 8250 мм, ширина 2000 мм. Собственная масса 4825 кг.*

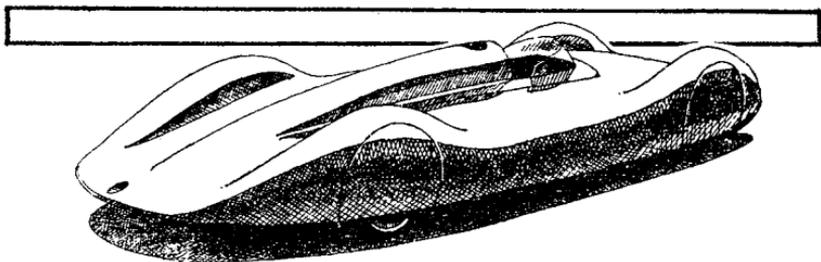
Теоретически он рассчитал, что машина смогла бы достичь 550 км/ч, но только из-за сильного пробуксовывания колес на песке она теряет одну пятую этой гигантской скорости. После нескольких пробных поездок он понял, что новая «Синяя птица» в Дайтоне уже не сможет полностью показать себя. Достигнув 22 февраля скорости 438,470 км/ч, он уехал из Америки разочарованный. И снова взялся за совершенствование своего детища, которое превратилось в «Синюю птицу» № 5: машина получила новый, совершенно закрытый кузов с килем; для увеличения сцепления колес с грунтом задние были снабжены двойными скатами. Лишь через два года он вновь приехал с ней на флоридское побережье в надежде добиться наконец желаемого. Но трасса постепенно приходила в запустение. Море отвоевывало у пляжа и без того узенькую полоску. Дайтона стала еще менее безопасной и бесперспективной для новых скоростей. 7 марта 1935 года он промчался в последний раз по легендарной трассе. Автомобиль мелко трясся на гребенчатой поверхности, во все стороны летел мокрый песок и ошметки протектора шин. Но все прошло благополучно. И все-таки Малькольм был разочарован снова: предыдущий рекорд превышен всего лишь на 7 км/ч, всего на одну секунду, но до заветного рубежа 300 миль в час оставалось немало — целых 37 км/ч. Стоило для такого мизерного пе-



*Один из рекордных автомобилей — «Мерседес-Бенц» 1938 года. На нем установлен 12-цилиндровый двигатель объемом 5576 см<sup>3</sup>, развивавший 736 л. с. В начале года на нем была достигнута скорость 432,7 км/ч, высшая скорость, достигнутая на обычном шоссе.*

ревеся потратить пару лет на создание практически новой машины! Но причина все-таки крылась не в дегище Кэмпбелла, а в качестве трассы, которой требовалась срочная замена.

Малькольм Кэмпбелл обратил внимание на трассу на дне Большого соляного озера, что находится в штате Юта на Бонневильском плато близ городка Солт-Лейк-Сити. Еще с 1914 года американцы здесь приспособились устанавливать свои национальные рекорды. Со временем эта трасса стала настоящей «меккой» автомобилистов-рекордсменов, которые само озеро стали именовать не иначе как Бонневиль — в честь исследователя тех мест, офицера американской армии периода гражданской войны француза Б. де Бонневиля. Озеро площадью 300 км<sup>2</sup> может «работать» на рекорды лишь недолго — в летние и первые осенние месяцы. В остальное время оно заполняется водой и становится непроезжим соляным болотом. Зато под жаркими солнечными лучами, когда температура поднимается до 40—50° С, влажная соль высыхает и превращается в прекрасную твердую и идеально гладкую поверхность с отличными сцепными свойствами, что особенно важно при передаче огромного крутящего момента при разгоне. Соляная корка хорошо выдерживает многотонные машины и создает хорошие условия для скоростных соревнований. Озеро не подвержено приливам и отливам, как песчаная кромка в Дайтона-бич. Кроме того, здесь есть где разогнаться: в те дни использовался 20-километро-

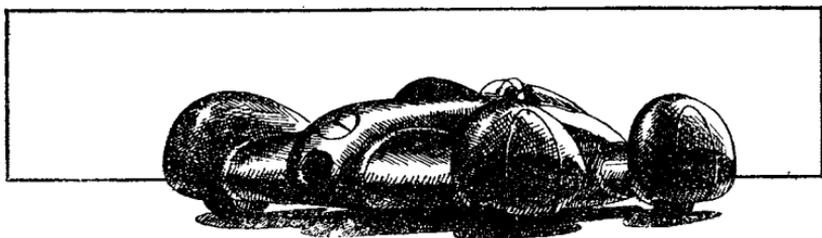


*Рекордно-гоночный автомобиль «Ауто-Унион», на котором гонщик Роземайер установил ряд высших достижений в различных классах. Машина отличалась задним расположением двигателя, прочной хромо-молибденовой трубчатой рамой, независимой подвеской всех колес, совершенной аэродинамической формой. На ней применялись различные двигатели объемом 3,0, 5,0 и 6,33 л, мощностью до 640 л. с. Максимальная, достигнутая на этом автомобиле скорость составила 406,3 км/ч (октябрь 1937 года).*

вый участок шириной 1200 м. В другие годы размеры трассы менялись в зависимости от погодных условий и требований гонок. Озеро имеет в длину 120 км и ширину 70 км, что позволяет значительно расширить возможности проведения различных соревнований на практически любых дистанциях с любыми отрезками для разгона и безопасного гашения скорости по обоим концам трассы.

И вот в августе 1935 года М. Кэмпбелл появляется со своей «Синей птицей-5» на Бонневиле. После неудачных африканских заездов у него осталось предубеждение к высохшим озерам. Но оно полностью рассеивается, как только он первый раз проехался по Бонневиллю. Трасса была прекрасна — то, чего так долго ожидал гонщик. Сцепление колес куда выше, чем на песке. Пробуксовывания почти нет. Сопротивление качению минимальное. Однако и шин хватает лишь на один заезд. Но это неважно. Кэмпбелл привез сюда огромные запасы шин и приготовился к штурмам новых высот. Чувствовал он, что это будут его последние старты, — возраст брал свое.

3 сентября 1935 года в 7 часов утра Кэмпбелл садится за руль. Солнце нещадно палит. Ярко блестит белоснежная соляная поверхность. Полное безветрие, воздух прозрачен. Видимость прекрасная. Что может



*Новый обтекаемый «Мерседес» с 12-цилиндровым двигателем объемом 2960 см<sup>3</sup>, мощностью 483 л. с. В 1939 году гонщик Р. Караччиола на нем установил рекорд в классе Д 398,23 км/ч, не превзойденный до сих пор.*

быть лучше, чтобы замахнуться на рекорд? Не подвела бы машина. Но «Синие птицы» еще никогда не подводили своего создателя и часто спасали его от неминуемой гибели. Гонщик надевает темные очки, заводит мотор и бросает машину с места вперед так, что далеко назад отлетают соляные брызги, а под шинами появляется сизый дымок. Все вокруг так ослепляет, что даже солнцезащитные очки мало помогают. Кэмпбеллу на миг показалось, что вдруг потерял зрение, но постепенно он свыкается с нестерпимой яркостью и уже не сводит глаз с черной полосы мазута на искрящейся глади — ведущей полосы трассы. Она отчетливо видна на белизне поверхности соли и служит хорошим ориентиром. В кабину проникают отработанные газы, начинается есть глаза. Болит голова. Ветровое стекло скоро покрывается кристалликами соли, но Кэмпбелл смело не отпускает ноги с педали газа, в конце дистанции двигаясь почти вслепую. Вдруг разрывает переднюю шину. Кэмпбелл автоматически отмечает — на спидометре 480 км/ч — и инстинктивно удерживает машину опытной рукой. Когда он выходит, то видит: весь кузов покрыт тонкой соляной корочкой, а переднее колесо еще горит. Миля пройдена за 11,83 с, но 300 миль в час еще не преодолены. Вся надежда на обратный путь. Механики суетятся вокруг, очищая соль (лишний вес!) и заменяя покрышки. Лишь за пять минут до конца отведенного правилами часа машина готова и вновь ринулась на дистанцию. Скорость действительно была гигантская. Выше первой попытки. Это видно даже нево-

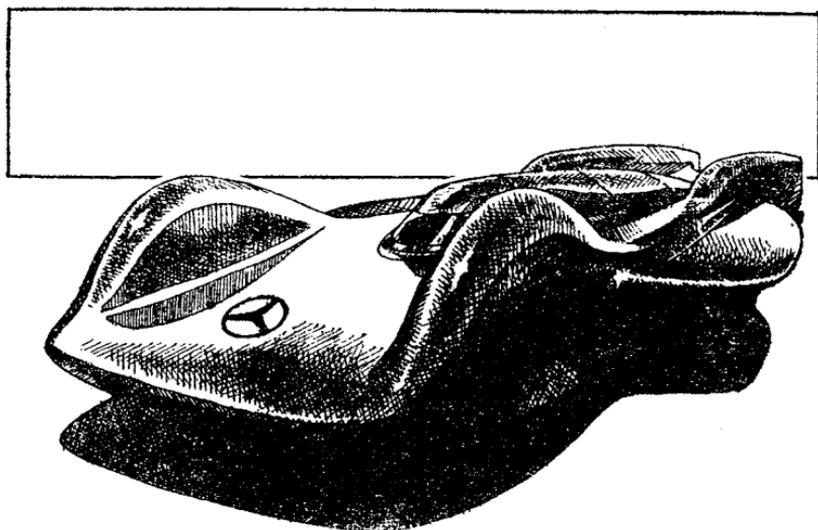
оруженным глазом. Малькольм так разогнался, что еле-еле успел остановиться за 100 м от берега озера. Первый судья, подбежав, раздосадовал его — до заветного рубежа не хватило всего 0,126 мили в час. Подбежал второй и заявил, что рекорд побит. Кому же верить? Оказывается, подвели электрические секундомеры, показав разницу лишь в 0,1 с, которая и оказалась решающей. К счастью, правильным оказалось меньшее время — 12,08 с. Наконец-то Кэмпбелл добился цели своей жизни — перешел рубеж 300 миль в час, показав 301,13 мили в час, или 484,609 км/ч. Теперь он мог спокойно уйти со спортивной арены с чувством исполненного долга: брал свое возраст, начало пошалить сердечко. Ему уже были вредны как эмоциональные, так и огромные физические нагрузки. Покорив запланированный заветный рубеж, Кэмпбелл уехал на родину и уединился в своем загородном домике среди многочисленных призов и зажил спокойно в кругу семьи, которой до того мог уделять так мало внимания. Его последней «Синей птице-5» так и не удалось вернуться в Англию. Переходя из рук в руки американских дельцов от спорта, она наконец очутилась в коллекции самого богатого в мире собирателя автомобильных древностей — некоего мистера Хара из городка Рено в Неваде.

Рассказывают, что, уйдя «на пенсию», легендарный гонщик однажды на своем легковом автомобиле приехал в Лондон за покупками. И тут-то с ним произошел курьезный случай.

В поисках нужного магазина он медленно двигался в крайнем левом ряду, совершенно не обращая внимания, что за ним уже собралась целая вереница машин. Водители сигналили ему, сопровождая свои гудки весьма нелестными выражениями в его адрес. Но Кэмпбелл не обращал на них никакого внимания, пока не увидел, что дорогу ему преградили два полисмена. Пришлось остановиться. Один из них подошел к незадачливому водителю и, ехидно усмехаясь, спросил:

— Что, мистер не умеет ездить побыстрее? Или вы не знаете, что на главных улицах Лондона нельзя ездить со скоростью менее 25 миль в час, чтобы не тормозить общее движение?

— А может, мистер просто не научился еще сидеть за рулем? — добавил с той же усмешкой второй. — Но центральные лондонские улицы не предна-



*Автомобиль «Мерседес-Бенц» Г 80 для покорения абсолютно-го рекорда скорости. На нем установлен авиационный 12-цилиндровый двигатель с турбонаддувом. Его рабочий объем 44,5 л, мощность до 3500 л с. Привод на две задние оси через многодисковые сцепления. Коробка передач отсутствует. Длина автомобиля 8140 мм, ширина 1700 мм, высота 1245 мм. Масса 2800 кг. Расчетная скорость 700 км/ч. Автомобиль хранится в музее фирмы «Даймлер-Бенц» в Штутгарте.*

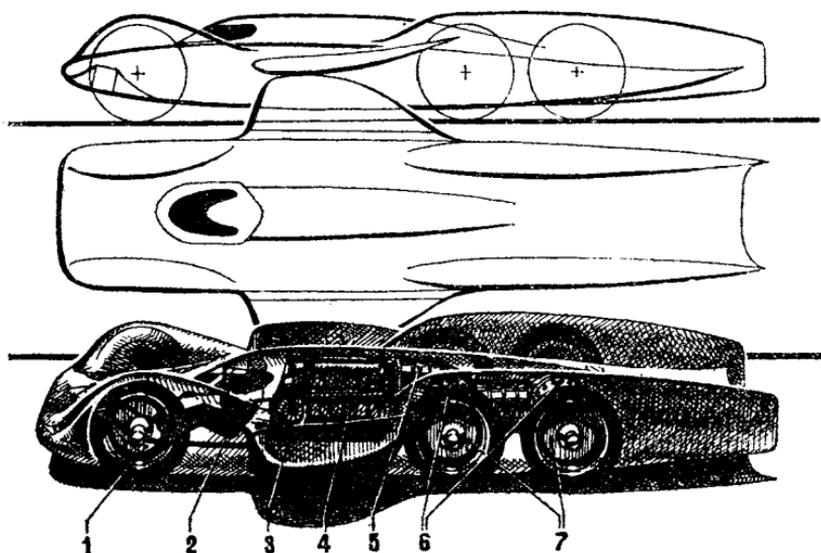
значены для учебной езды. Есть ли у вас вообще водительские права?

Пришлось самому быстрому человеку на земле предъявлять свои документы. Его тотчас же признали чопорные лондонские «бобби», такого человека в те годы знал чуть ли не каждый в мире. Пришлось им извиняться и почтительно возвратить права владельцу. Закон есть закон.

— И все-таки вам придется уплатить штраф пять шиллингов, — сказал полицейский. — Закон никому не позволяет нарушать правила уличного движения, тем более на главной улице Лондона.

Так «быстрейшему в мире» пришлось еще раз пострадать за свою скорость. На этот раз она, правда, ударила другим концом, а ошибка ему обошлась, как никогда, дешево.

Затем лишь однажды в 1940 году он сел за штурвал



*Схема рекордного автомобиля «Мерседес-Бенц» Т-80 (1939 г.). Хорошо видна достаточно совершенная аэродинамическая форма удлиненного корпуса с боковыми закрывками. Обозначения на схеме: 1 — передние управляемые колеса, 2 — кабина гонщика, 3 — турбонагнетатель двигателя, 4 — двигатель, 5 — сцепление, 6 — главные передачи ведущих мостов, 7 — задние ведущие колеса.*

моторной лодки, тоже «Синей птицы», и установил мировой рекорд скорости на воде — 237 км/ч. Удача вновь не изменила ему. Но это уже был действительно последний рекорд. Этот счастливчик, родившийся в рубашке и 27 лет игравший со смертью, скончался тихо и спокойно в собственной постели в конце 1948 года от сердечной болезни в возрасте 63 лет, оставив миру свои 9 мировых рекордов на суше и 4 на воде, а также сына Дональда, обещавшего превзойти отца.

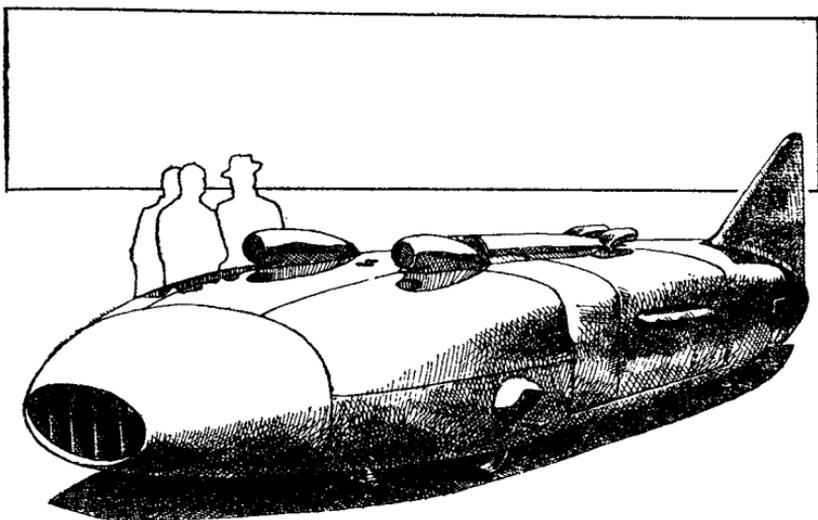
С уходом со спортивной арены М. Кэмпбелла Англия всерьез испугалась потерять мировую корону «гегемона в трех сферах». Во всяком случае одну треть этого «гегемонизма» — сухопутную. Желающих надеть на себя эту корону находилось немало, но до претворения желаемого в действительность было далековато. Наиболее серьезные планы возымела тогда одна европейская страна, где на обильно удобренной щедрыми денежными инъекциями толстосумов почве уже бурно

произрастал бурьян коричневого цвета. В Германии тогда построили несколько скоростных машин, но до покорения абсолютного рекорда дело так и не дошло.

**4. ШЕСТЬ СЛАВНЫХ ДНЕЙ.** С уходом в 1935 году со спортивной арены единственного гегемона абсолютной скорости на суше Малькольма Кэмпбелла было еще долго неясно, кто же возьмется продолжить его дело, сможет ли Англия удержать корону скорости. И такие люди снова нашлись в этой стране. Первым был Джордж Э. Т. Эйстон, талантливый инженер и опытный гонщик, бывший офицер британского воздушного флота. Это был скромный и молчаливый человек, он никогда не хвастался своими достижениями. А похвастаться было чем: более 20 мировых рекордов на автомобилях различных классов и моторных лодках. Еще в 1932 году на французском автодроме Монлери на гоночном «Панаре» он установил мировой рекорд на 1 час, затем улучшил его в 1934, 1935 и 1936 годах, побил ряд рекордов в классе 750 см<sup>3</sup> на автомобиле «Эм-Джи», установил несколько рекордов на продолжительность движения. Вторым был Джон Р. Кобб, его друг и приятель-соперник, меховщик по профессии, такой же скромный неразговорчивый человек, который даже был не способен рассказать о своих рекордах. А их у него тоже было немало: рекорды на 1 час и на одни сутки, различные достижения на продолжительность движения на трекке Брукленд и на Бонневиле.

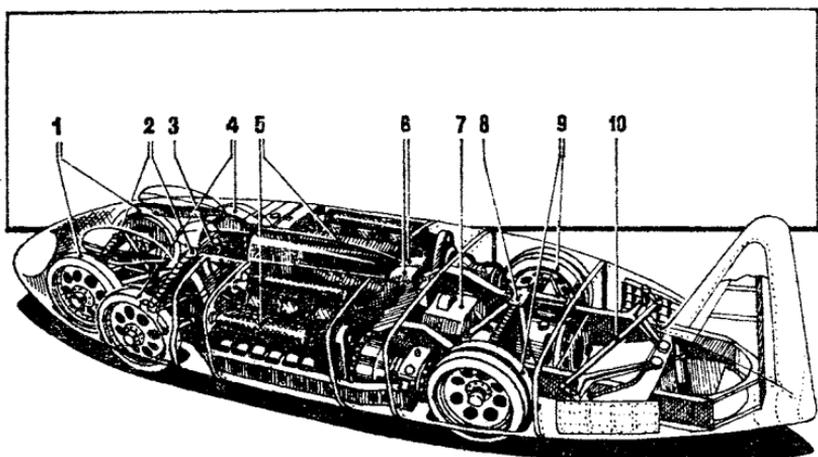
Первым в борьбу за лавры абсолютного рекордсмена включился капитан Эйстон. В начале сентября 1937 года он прибыл на соляное озеро штата Юта, привезя с собой гигантский серебристый автомобиль, напоминающий невероятных размеров сигару. Этим колосом был «Эйстон-Роллс-Ройс», или «Сандерболт» («Молния»), — один из самых гигантских и сложных автомобилей в мире. Его построила английская фирма «Бим» из Типтона. Он отличался необычными и изобретательными конструктивными решениями.

Прежде всего следует отметить наличие трех осей, или, вернее, трех пар колес, так как подвеска всех колес выполнена независимой. Две передние пары колес управляемые. В таком решении отражается стремление конструктора получить надежное управление и увеличить число точек опоры управляемых колес. Кроме то-



*Гигантский рекордный автомобиль «Молния». На нем Джордж Эйстон в 1937—1938 годах установил три абсолютных рекорда скорости, впервые преодолел 500-километровый барьер и довел скорость до 575,325 км/ч. На нем установлены два авиационных 12-цилиндровых мотора «Роллс-Ройс» общим объемом 73,2 л, мощностью 5000 л. с. Коробка передач трехступенчатая. Автомобиль отличается установкой трех пар колес, из которых передние две управляемые. База автомобиля 3890 мм. Колея передних колес 1245 мм, средних 1715 мм, задних 1512 мм. Длина 10 630 мм, ширина 2190 мм, высота по кузову 1220 мм. Масса 6865 кг. Автомобиль хранится в одной из частных автомобильных коллекций в Новой Зеландии.*

го, увеличенное число колес обусловлено высоким весом машины и необходимостью снижения нагрузки на каждое из них во избежание износа тонкого протектора. Задние колеса снабжены двойными шинами и получают вращение от двух 12-цилиндровых двигателей «Роллс-Ройс» серии «Р», развивающих общую мощность 5000 л. с. Обтекаемый кузов спроектирован специалистом в области аэродинамики инженером М. Андро и отличается плавными и округлыми формами, что несколько нарушается выступающими выхлопными патрубками и фонарем над головой водителя. Сзади расположен высокий стабилизатор продольной устойчивости. Для этого болида фирма «Данлоп» разработала



*Схема устройства рекордного автомобиля «Молния»: 1 — передние колеса, 2 — поперечные рессоры подвески колес, 3 — кабина гонщика, 4 — средние колеса, 5 — тяговые двигатели, 6 — выхлопные патрубки, 7 — центральная коробка передач, 8 — поперечная рессора подвески задних колес, 9 — задние ведущие колеса, 10 — тяги воздушных тормозных заслонок.*

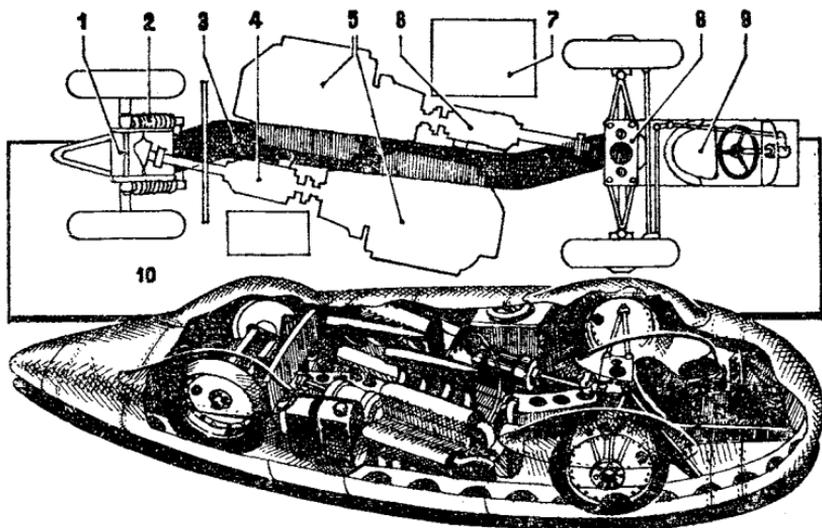
специальные беспротекторные шины, рассчитанные на особо высокие скорости, нагрузки и температуры. Толщина шины в месте контакта с дорогой всего 0,5 мм.

С этим восьмиколесным колоссом Эйстон появился в Бонневиле в неудачное время — из-за длительных дождей с поверхности озера долго не сходила вода. Лишь 28 сентября озеро чуть подсохло, и гонщик превзошел рекорд Кэмпбелла двухлетней давности, но только в одном направлении. На обратном пути вышло из строя одно сцепление. То же повторилось и через десять дней: Эйстону в первом заезде не доставало лишь 0,015 км/ч до заветного 500-километрового рубежа. Но... На обратном отрезке снова сгорело сцепление. Съездив в Лос-Анджелес, Эйстон отремонтировал его, а вернувшись, увидел, что на горизонте стали собираться грозные тучи, которые могли бы снова все испортить. Надо было торопиться. 19 ноября 1937 года все было готово и гонщик сел за руль. Вот что рассказывает один из очевидцев этого события: «Пе-

ред самой грозой Эйстон взял старт и, сопровождаемый оглушительным рокотом моторов, пустил машину напрямик через соляную пустыню. Ориентиром служила проведенная на корке соли полоса мазута. Все явственнее рев моторов, внезапно из белой пелены, окутывавшей горизонт, выскочило блестящее чудовище. Серебряной молнией машина промелькнула перед нами и скрылась на севере. О том, что мы стали свидетелями фантастического рекорда, говорило только медленно оседавшее облако соляной пыли и удалявшийся рокот моторов». В первом заезде Эйстон показал 490,695 км/ч, а во втором все ожидали, когда же снова сгорит сцепление, но произошло иное: на скорости 480 км/ч порывом ветра с него сорвало очки, и часть пути он вел машину одной рукой, поправляя их. Но автомобиль прекрасно держал вдоль темной линии. Когда только Эйстон узнал, что стал первым в мире человеком, переступившим порог 500 км/ч, на Бонневиль налетела сильнейшая гроза и зарядили зимние дожди. Новый рекорд составил 502,102 км/ч. Но он недолго радовал его. Ходили упорные слухи, что Джон Кобб вот-вот закончит свой автомобиль и тоже приедет в Бонневиль. Эти неприятные известия заставили его спешно улучшать свою «Молнию» и вновь отплыть в Америку. Поперечные листовые рессоры подвески Эйстон заменил спиральными пружинами, улучшил форму кузова, среднюю пару колес снабдил двойными шинами. Так число колес на этом гиганте возросло с восьми до десяти.

24 августа 1938 года в одном направлении он достиг 558,685 км/ч, но на обратном пути оказалось, что контрольные приборы ничего не зафиксировали: фотоэлемент «засветился» от нестерпимого блеска серебрястой машины. Только 27 августа Эйстон на 54 км/ч превысил собственный рекорд — 556,013 км/ч. Он был почти уверен, что уж Кобб-то это достижение не превзойдет. И все-таки остался дожидаться своего соперника.

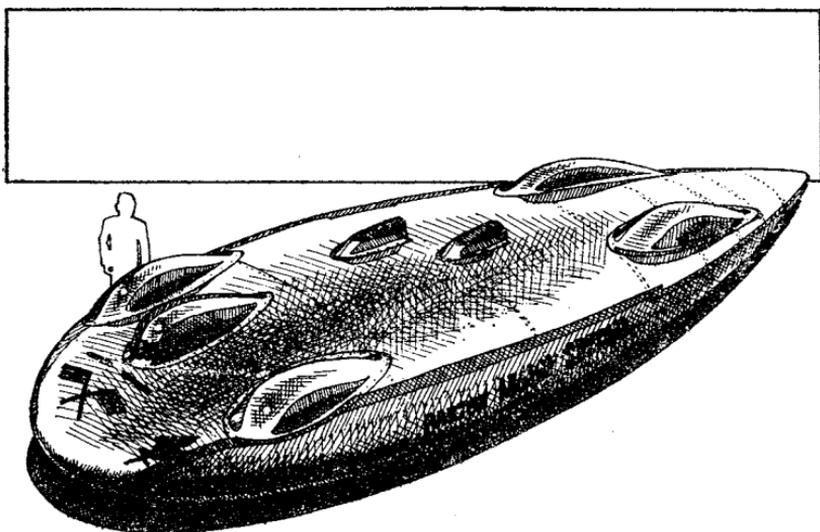
Джон Кобб привез в Бонневиль низкий обтекаемый, похожий на распластанную камбалу автомобиль «Непир-Рэйлтон-Спешиэл», построенный бруклендской фирмой «Томпсон и Тэйлор» по проекту инженера Рэйда Рэйлтона. В качестве силового агрегата служили два устаревших авиационных двигателя «Непир-Лайон-ИД», имевшие по 12 цилиндров, расположенных по W-образ-



Общее устройство и схема расположения агрегатов на рекордном автомобиле «Непир-Рэйлтон-Спешиэл», на котором Джон Кобб в 1938—1939 годах установил два рекорда скорости, доведя ее почти до 595 км/ч. Обозначения: 1 — главная передача задних колес, 2 — подвеска задних колес, 3 — рама, 4 — правая коробка передач, 5 — тяговые двигатели, 6 — левая коробка передач, 7 — бак для охлаждающей жидкости, 8 — главная передача передних колес, 9 — место гонщика, 10 — топливный бак. Основные данные автомобиля: общий рабочий объем двух 12-цилиндровых двигателей — 47,9 л, общая мощность до 2900 л. с., привод на все колеса через две трехступенчатые коробки передач, база автомобиля 4120 мм, длина 8750 мм, ширина 2440 мм, высота 1295 мм, масса около 3000 кг.

ной схеме. По различным данным суммарная мощность достигала от 2500 до 2900 л. с., то есть в два раза меньше, чем у «Молнии». Чтобы компенсировать отставание в мощности, инженер Рэйлтон должен был сделать автомобиль очень легким, получить минимальное лобовое сопротивление и полностью использовать силу сцепления колес с грунтом. Только при соблюдении этих условий можно было рассчитывать на успех в борьбе против более мощного, но и более тяжелого конкурента. И надо отметить, Рэйлтон справился с поставленной задачей блестяще.

Первые два условия он выполнил, отказавшись от всех традиционных принципов проектирования, приме-



*Автомобиль «Рэйлтон-Мобайл-Спешиэл», на котором гонщик Джон Кобб 16 сентября 1947 года достиг рекордной скорости 634,368 км/ч. Этот рекорд не был побит в течение 16 лет.*

нив совершенно иной метод компоновки с весьма оригинальным расположением агрегатов. Сначала были намечены внешние контуры кузова, наиболее выгодные с аэродинамической точки зрения, а конструкция шасси явилась следствием принятой формы. В плане автомобиль имеет правильную каплевидную форму, притупленную спереди и заостренную сзади. Один из двигателей приводит передние колеса, другой — задние. Применяя привод на все колеса, конструктор выполнил третье поставленное перед ним условие, увеличив сцепной вес до 100%. Шины гладкие, толщиной 0,5 мм, разработаны фирмой «Данлоп». Забегая вперед, интересно отметить, что за все рекордные и тренировочные забеги, во время которых автомобиль прошел около 120 км, было затрачено 36 шин. При установлении рекордов их замена производилась после каждого заезда. Для торможения используются воздушный тормоз — большая выдвижная плоскость на заднем конце кузова — и два барабанных тормоза, охлаждаемых водой. Кузов не имеет съемных частей и для осмотра агрегатов снимается целиком несколькими механиками. Благодаря

остроумной компоновке масса автомобиля получилась равной около 3000 кг, вдвое меньше «Молнии».

В первых числах сентября Кобб опробовал свой автомобиль, а 12 сентября решился на рекордный заезд, но всего 5 км/ч ему не хватило, чтобы превзойти достижение Эйстона. Эйстон занервничал. Он понимал, что не такая мощная и тяжелая машина все-таки рано или поздно сможет победить его. Через три дня, 15 сентября 1938 года, Джон Кобб вновь устроился в своей серебристой машине, закрыл над собой прозрачный колпак, надел кислородную маску и начал свой первый заезд. Когда машина остановилась, она вся была покрыта кристаллической солью и нестерпимо блестела на ярком солнце. За тот неполный час, что был предоставлен правилами для устройства обратного заезда, с нее счистили около 200 кг соли, которую пришлось бы «катать» на себе впустую. Сменили покрышки, заполнили бак льдом. Когда закончился и второй заезд, Кобб узнал, что рекорд Эйстона покорен — 563,577 км/ч. Но и Эйстон на следующий день вышел на старт. Его машина вдруг преобразилась: за ночь механики сняли с нее киль стабилизатора, повышавший сопротивление воздуха и массу, радиаторы заменили баками со льдом, изменили регулировку двигателей. И Эйстон достиг на ней 575,325 км/ч. А Кобб из-за неустойчивости работы моторов вынужден был выйти из игры. К тому же у него не было запаса шин, чтобы продолжать борьбу.

Через год, 23 августа 1939 года, в прекрасный солнечный и теплый день Джон Кобб на своем «Непир-Рэйлтоне» поднимает рекорд до 594,958 км/ч. Эйстон ответить не успевает: в Европе начинается вторая мировая война. Спортивная жизнь замирает.

Когда пилот Королевского военно-воздушного флота Джон Кобб возвратился к мирной жизни, он увидел свой «Рэйлтон» в полном здравии, укрытым от авиационных налетов люфтваффе, а его главный соперник «Молния» хранился в еще более безопасном месте — в автомобильной коллекции в Новой Зеландии. Но не все реликвии британского автоспорта удалось сохранить. Под ударами фашистских стервятников погибла легендарная Бруклендская трасса. Еще в первые дни войны англичане устроили на ней взлетные полосы для своих военных самолетов. Конечно, немцы не могли долго терпеть это и разбомбили импровизированный аэродром. Правда, английские самолеты сумели благо-

получно улететь, но англичане лишились своего лучшего автодрома.

Автомобильная жизнь в Европе, опаленной новой войной, затихла. Но американские фирмы, снова почти не пострадавшие от войны, а, наоборот, поправившие свои дела на военных заказах, вновь, как и после первой мировой, решили опередить европейских соперников. Понимал эту ситуацию и Кобб, решивший на собственные средства и при содействии нефтяной компании «Мобайл» замахнуться на новый рекорд, напомнить автомобильному спортивному миру о былых победах и оживить суровые послевоенные годы. Он модернизировал свой болид, заказал к нему новые шины, переименовал его в «Рэйлтон-Мобайл-Спешизл» и, погрузив на пароход, отправился в Америку, на Бонневильскую трассу. Там и стал он первой послевоенной ласточкой. Август сорок седьмого выдался с сильными ливнями и грозами. Вода долго не сходила с трассы, а потом еще разбушевались ветры. Затем начались и другие заботы. Несколько лет за трассой никто не следил, и она покрылась ямками и холмиками. Пришлось спешно ее сравнивать. Когда завели двигатели, сломался распределительный вал одного из них. Новый заказали в Англии. Но и это было не все. От долгого застоя тяжелая машина погрузилась в соляную поверхность и как бы вледенела в нее. Пришлось колеса «вымачивать» из соляного плена. А потом... А потом прохудился бак с охлаждающей жидкостью. Как-никак, а ведь машине уже исполнилось десять лет. А для таких небезопасных и сложных конструкций это немало. Наконец Кобб залатал все дыры и, сев за руль, начал пробные заезды, но еще долго не решался выйти на рекорд. Боялся, машина не выдержит после долгого простоя. Наконец 14 сентября 1947 года решился. Достиг 604 км/ч, впервые перешагнув границу «600». И этого было уже достаточно, но гонщик видел, что его «Рэйлтон» способен чуть на большее. Два следующих дня сильнейшие ветры чуть не сдували машины и палатки с открытого места. Наконец 16 сентября ветер стих, и Кобб стал готовиться к заездам. Долго проверяли работу моторов, посматривая на заложенное грозowymi тучами небо, измеряли силу ветра. И вот автомобиль рванулся вперед. Порывы ветра пытались сорвать его с заданного направления, гонщик крепче сжимал штурвал: переходил с передачи на передачу, все наращивая

и наращивая скорость. Колеса пробуксовывали на влажной соли, но скорость неустанно росла. Пройден мерный отрезок, и Кобб начал притормаживать и остановил автомобиль лишь за несколько метров от видневшегося вдали крутого берега. Машину развернули на обратный путь, сменили шины, добавили лед. Она снова рванулась вперед навстречу рекорду. И новый рекорд состоялся. Это был шестой рекорд, шестой славный день после достижения Кэмпбелла в 1935 году. Кобб прошел одну милю с хода со средней скоростью 634,368 км/ч. 1 км с хода — 633,830 км/ч. Если принять в расчет лучший заезд, то максимальная скорость в нем впервые в мире превысила 400 миль в час. Как только Кобб закончил заезды установлением нового абсолютного рекорда, над озером разразилась гроза и дожди залили его слоем воды до 15 см.

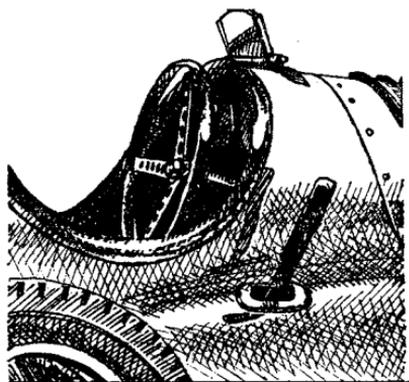
Так закончилась ожесточенная схватка за высшие достижения, развернувшаяся в 20-е и 30-е годы. За этот период скорость почти утроилась, а мир узнал удивительные конструкции рекордных машин и новые имена талантливых конструкторов и отважных спортсменов.

По-разному сложились судьбы последних обладателей абсолютных скоростей на суше. Джордж Эйстон еще долгие годы был директором фирмы «Кастроль», выпускающей автомобильные масла и смазки. Он часто входил в состав компетентных жюри на крупных соревнованиях, но сам уже никогда не рисковал за рулем скоростного монстра.

Конструктор Рэйд Рэйлтон, выпустив на фирме своего имени несколько неплохих машин, попал в зависимость от американской автомобильной фирмы «Хадсон» и с 1940 года потерял свою техническую независимость, а с нею и возможность создавать собственные удивительные машины. Умер он в 1977 году в возрасте 82 лет в Калифорнии. Лишь однажды он спроектировал для Кобба рекордную лодку «Крестonosец» с двигателем от военного истребителя.

Джон Кобб решил на ней побить абсолютный рекорд скорости на воде, сделав «золотой дубль». 29 сентября 1952 года на темной воде загадочного озера Лох-Несс, где, говорят, водится какое-то чудовище, Кобб развил на другом металлическом чудовище скорость 332,74 км/ч. Но когда он уже гасил скорость в конце дистанции, корпус лодки внезапно стал вибрировать с частотой 7 колебаний в секунду. Вибрация оказалась настолько

сильной, что «Крестоносец» выскакивал из воды на полметра и в конце концов, не выдержав, развалился. Так погиб 53-летний Джон Кобб, а с ним ушли и последние надежды англичан на дальнейшее повышение скорости на земле. Достижение Кобба на суше оставалось непокоренным рекордно долго — в течение 16 лет. Такого затяжного периода застоя в развитии абсолютного рекорда на автомобиле еще не знали. Понятно было и другое — автомобили с поршневыми двигателями внутреннего сгорания и с приводом на колеса почти исчерпали свои возможности, а создание каждого нового рекордсмена сопряжено с не менее рекордными затратами; от сенсационных рекламных рекордных достижений конструкторы перешли к кропотливому улучшению своих машин. И в этой работе рекорды тоже сослужили свою определенную службу.



# РЕКОРДЫ ВО ИМЯ ПРОГРЕССА

Советским автоконструкторам и спортсменам чужда сенсационная шумиха, разворачивающаяся на Западе каждый раз, когда речь заходит о покорении каких-либо рекордов. Западный спорт становится тем выгодным предприятием, на котором наживаются толстосумы, не задумывающиеся ни о каком техническом прогрессе автомобилизма. А там, где начинается бизнес, там кончается настоящий спорт.

Для наших специалистов рекордные заезды — это прежде всего эффективное средство испытания автомобильной техники в самое короткое время, в быстротечные мгновения максимального напряжения всех систем машины. В спрессованные минуты и секунды рекорда проверяется то, над чем инженеры и механики бились годами, становятся явными все их просчеты и удачи, исследуются максимальные возможности техники. По результатам испытания на скорость совершенствуются самые обыкновенные автомобили, с которыми мы каждый день встречаемся на улицах.

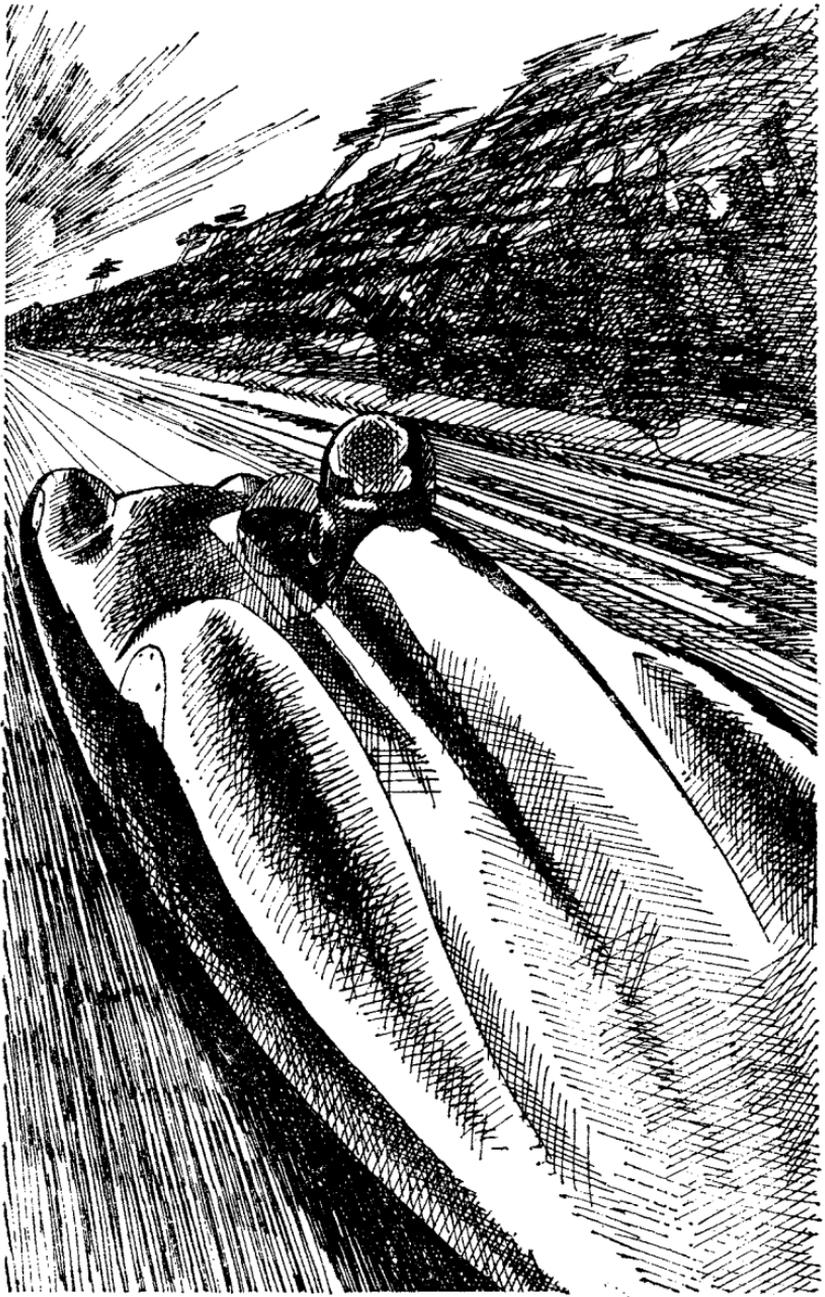
С первых лет после революции молодая Страна Советов стремилась испытывать свою автомобильную технику в предельно трудных условиях. Тогда полигоном стала вся страна: проводились беспримерно длинные испытательные пробеги, в них отечественные машины, часто обходя западных конкурентов, показывали рекорды выносливости и надежности. В наши дни такие испытания перенесены на полигоны научно-исследовательских институтов, а их прямыми продолжателями оста-

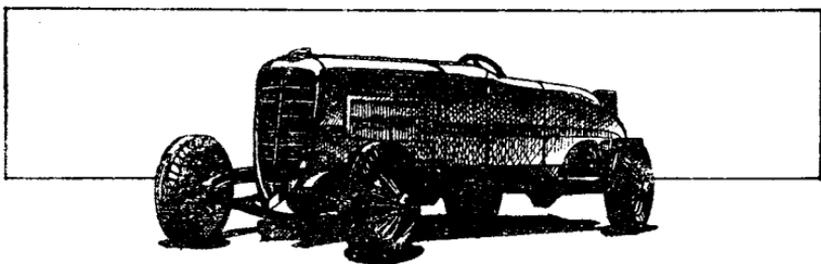
лись трансконтинентальные ралли, в которых советские спортсмены не раз доказывали высокие качества и надежность легковых автомобилей с марками «Москвич» и «Лада».

Прогресс автомобильной техники неразрывно связан с поисками новых мощных надежных и экономичных видов привода, способных оздоровить окружающую среду и экономить жидкое топливо. И в этом деле рекордные заезды снова стали испытательной лабораторией для оборудования перспективных средств транспорта. Для тяжелых междугородных грузовиков в будущем перспективны газовые турбины. И вот мы видим, как на рекордных машинах проходят испытания такие агрегаты. Заговорили недавно об электромобилях, способных оздоровить насыщенную токсичными газами атмосферу крупных городских центров. И вот на стремительных бесшумных машинах проверяется перспективное электрооборудование. Снова и снова испытываются отдельные узлы, системы, оценивается надежность, возможность их использования в будущем. Наши ученые и конструкторы могут гордиться тем, что одними из первых в мире создали скоростные автомобили с газотурбинными и электрическими двигателями, ставшие своеобразными испытательными лабораториями на колесах.

**1. КОМСОМОЛ ШТУРМУЕТ РЕКОРДЫ.** Харьков, улица Петровского, 25. Автомобильно-дорожный институт (ХАДИ). Студенческое проектно-конструкторское бюро скоростных автомобилей. Этот адрес хорошо известен многочисленным энтузиастам автомобильного спорта не только в СССР, но и далеко за пределами нашей страны. Отсюда вышли распластанные обтекаемые машины для установления рекордов и гоночные автомобили для шоссейно-кольцевых гонок, здесь на чертежных досках рождаются смелые проекты новых скоростных машин, способных покорять фантастические скорости, перегнать звук в его невидимом беге. Сюда обращаются за консультациями, просят помочь в создании новой скоростной автомобильной техники, сообщить данные о проектируемых здесь необычных машинах. СПКБ — кузница молодых кадров советских инженеров, дающая им путевку в самостоятельную жизнь.







*Спортивный двухместный автомобиль ГАЗ-А «Спорт» ленинградского гонщика А. Гереля, на котором он дважды улучшил всесоюзный рекорд скорости. В июле 1937 года он достиг 127,4 км/ч.*

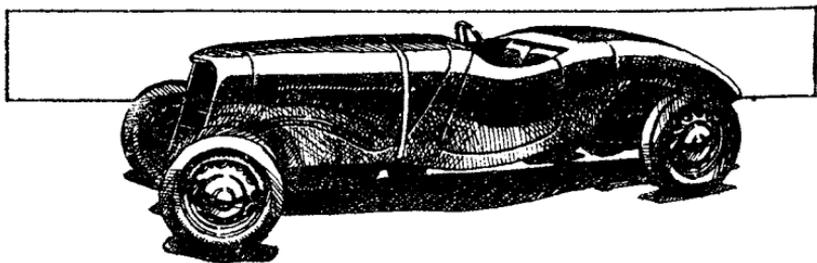
Просторный светлый зал студенческого КБ. На стенах портреты его активистов; лауреатов премий комсомола Украины и всесоюзных смотров научно-технического творчества молодежи, медалистов ВДНХ, мастеров спорта, чемпионов страны и мира. Зал украшен изображениями скоростных машин, созданных студентами под руководством главного конструктора СПКБ, заслуженного мастера спорта СССР Владимира Константиновича Никитина, неоднократного рекордсмена СССР и мира. «Еще в 1961 году, — рассказывает он, — вместе с ректором ХАДИ Борисом Владимировичем Решетниковым мы решили организовать в институте лабораторию скоростных автомобилей. Создание рекордно-гоночного автомобиля имеет большое практическое значение: проектируя и исследуя новое, мы учим завтрашних инженеров поискам нестандартных, оригинальных решений тех проблем, с которыми они столкнутся, придя в конструкторские бюро и исследовательские институты...» Сегодня уже можно было бы подвести некоторые итоги более чем двадцатилетней активной деятельности студентов во главе со своим опытным руководителем: построено почти два десятка необычных скоростных машин, на них установлено около сорока всесоюзных рекордов, из них четверть превышает международные достижения. Десятки членов КБ награждены медалями, грамотами, почетными наградами на различных соревнованиях, многие завоевали высокое звание мастера спорта СССР. Созданные комсомольцами машины удивляют даже специалистов своей целесообраз-

ностью, смелостью конструктивных решений и высокими возможностями, а их результаты подтверждают огромный коллективный талант КБ. Автомобили с силуэтом летящего буреветника и буквами ХАДИ на переднем обтекателе экспонировались не только в Москве, Киеве, Харькове, но и далеко за рубежом — на международных выставках в Софии, Праге, Берлине, Вашингтоне, Сан-Франциско, Монреале, Хьюстоне...

Да, итоги можно подводить, хотя деятельность бюро не утихает. Каждый день газеты могут принести короткое сообщение о том, что снова харьковские студенты на своем очередном гоночном автомобиле установили новый рекорд скорости. А начиналось все более 20 лет назад с простенькой машины ХАДИ-1, которая была способна только на 140 км/ч. Хотя это будет ошибкой, если историю СПКБ начинать с этого автомобиля. Она началась куда раньше — лет 35 назад. Началась с увлечения скоростными автомобилями харьковского шофера Никитина, которое переросло в дело всей его жизни. Этим он заразил своих подопечных, передал дело в надежные руки молодых энтузиастов. Да, история нынешних успехов целого коллектива началась с попыток одного человека построить собственный рекордно-гоночный автомобиль. Биография В. К. Никитина тесно связана с историей нашей страны и историей отечественного автоспорта, она типична для увлеченного, страстного человека.

Как-то жарким летом 1981 года В. К. Никитин, вспоминая свою жизнь, писал мне: «Я по самой своей натуре не авантюрист и не искатель приключений, славы, сенсаций и пр., а обыкновенный человек, влюбленный в автомобили до самозабвения. Вот только на днях мне стукнуло 70. Из этих семидесяти почти пятьдесят отдано им — автомобилям. А из этой полусотни более тридцати — автоспорту. И не вообще автоспорту, а именно достижению максимальных скоростей, то есть рекордам. Работая в этой области, я шел к цели, не обходя гор, не уподобляясь рептилиям, а лавируя между острыми углами, что, естественно, не прошло безнаказанно: получал с избытком и шишки, и синяки...»

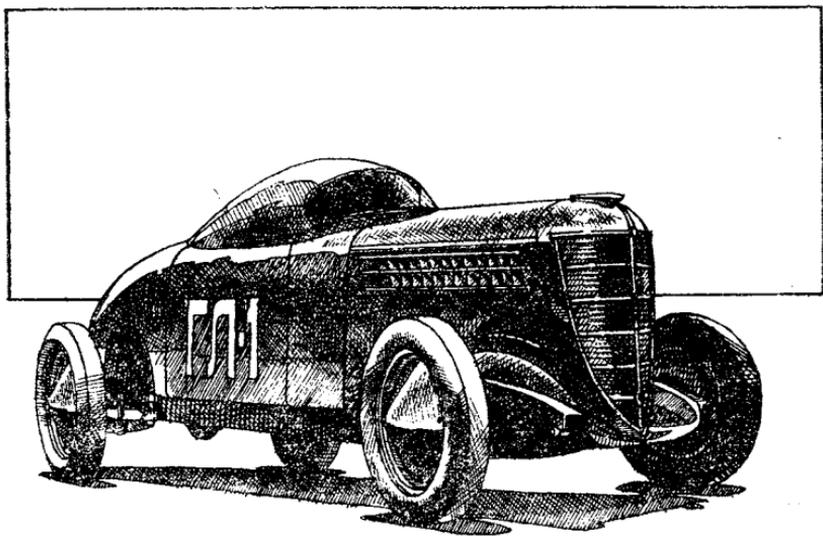
Родился Владимир Константинович в 1911 году в Ростове-на-Дону. Провел невероятно трудное детство, без родителей, беспризорничал. Но Советская власть подняла паренька, дала ему образование, вывела в жизнь. «Весною 1926 года был направлен на учебу в



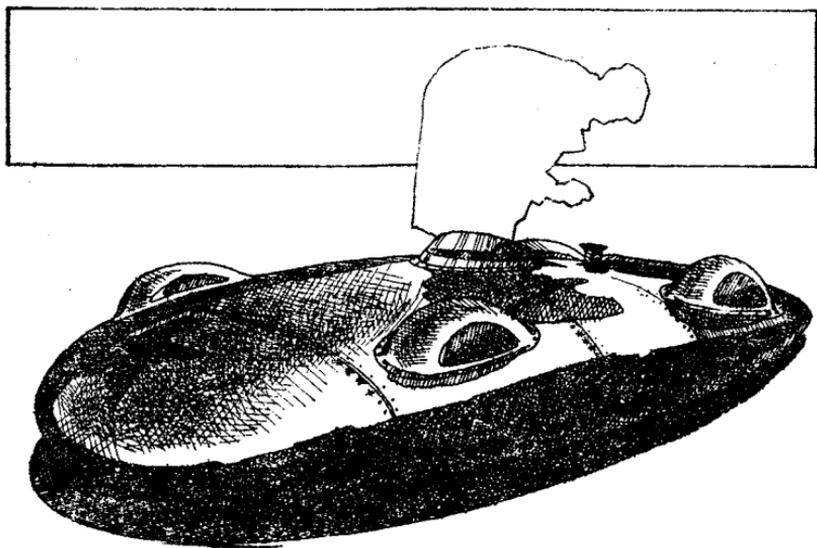
*Двухместный спортивный автомобиль ГАЗ-М1 «Спорт» ленинградца Г. Клещева. На нем в 1938 году всесоюзный рекорд скорости был доведен до 143,123 км/ч. На автомобиле стоит модернизированный двигатель от «эмки» рабочим объемом 3285 см<sup>3</sup>, мощностью 65 л. с.*

ФЗУ при Харьковском паровозостроительном заводе, — пишет Никитин в автобиографии. — После окончания ФЗУ в 1928 году работал резчиком по дереву на мебельном комбинате, откуда в 1932 году был призван в ряды Красной Армии». Не с тех ли лет и пошла непонятная многим жилка к художественному конструированию, к острому чувству формы? А любовь к скорости ему подарила армия. Здесь он осваивает еще одну специальность — водителя. Но, демобилизовавшись, он еще «примеряет» ряд других профессий, пока сердце не призвало его снова за руль. «Вторичное возвращение за баранку», — шутливо говорит Владимир Константинович. Оно состоялось в 1940 году, а через год 30-летний водитель пересел за баранку военного грузовика, где по-настоящему ощутил себя шофером. Труден был путь военного водителя. Сначала из Харькова до Сталинграда, а потом с Волги на запад — Ростов, Донбасс, Крым, Карпаты, Польша, Венгрия, Германия и, наконец, памятные майские дни освобождения Златой Праги. Не любит Никитин вспоминать о тех годах. Может быть, именно на огненных дорогах войны, под огнем вражеских самолетов и родились первые рекорды. Ведь сколько раз приходилось с головокружительной скоростью выскакивать на тяжело груженной полупортке из-под пуль фашистских стервятников, полагаясь лишь на надежность машины, свой опыт и дерзость. Отвага Владимира Константиновича, его боевые заслуги оценены орденами Красной Звезды и Славы III степени,

несколькими медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда». Иногда награды находили своего владельца с опозданием — слишком уж трудно было угнаться за ним на фронтовых дорогах. Вероятно, в те тяжелые годы, под огнем фашистов, родилась у него впервые мечта о захватывающих дух скоростях. Вернувшись в 1946 году в Харьков и поступив на свою автобазу, он приступил к ее осуществлению. Слышал о рекордных достижениях под Москвой микроавтомобилей конструкции Пельтцера, встречался со своим земляком Эдуардом Лорентом, тоже замышлявшим построить свой рекордный автомобиль. Но все они ориентировались на двигатели мотоциклетного типа малого объема, а Никитин решил идти своим путем — использовать стандартные двигатели и узлы от серийных машин. Это позволило бы снизить затраты на изготовление машины, а также доказать большие возможности серийных узлов, порой уже давно списанных. По такому же пути пошли земляки и друзья Никитина — Иван Помогайбо и Георгий Попов, построившие рекордные машины «Авангард» и «Шахтер».

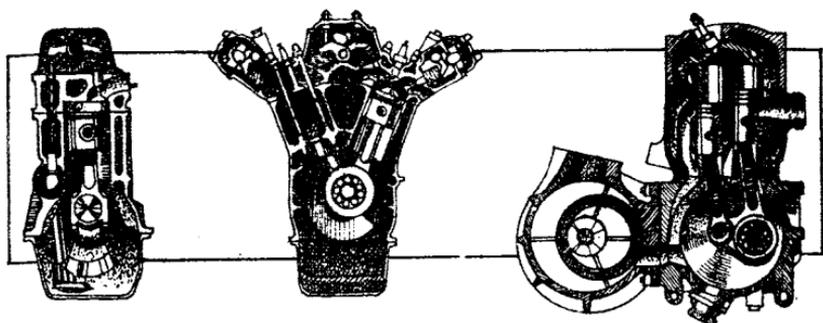


*Гоночный «лимузин» ГАЗ ГЛ-1 — первый советский гоночный автомобиль — построен на шасси «эмки» с двигателем мощностью 100 л. с. На нем в сентябре 1940 года максимальная скорость в нашей стране была доведена до 161,87 км/ч. Автомобиль весил 1100 кг.*



*Первый послевоенный специальный рекордный автомобиль «Звезда-1» конструкции А. И. Пельтцера. В ноябре 1946 года на нем в классе 350 см<sup>3</sup> установлен всесоюзный рекорд — 139,643 км/ч. На автомобиле установлен четырехцилиндровый двигатель объемом 342 см<sup>3</sup>, мощностью 31,5 л. с. с поршневым нагнетателем. Сцепление двухдисковое, коробка передач четырехступенчатая. Обращает на себя внимание совершенная каплеобразная форма кузова. База автомобиля 2150 мм. Колея передних колес 1105 мм, задних 900 мм. Длина 4200 мм, ширина 1700 мм, высота 720 мм. Собственная масса 600 кг.*

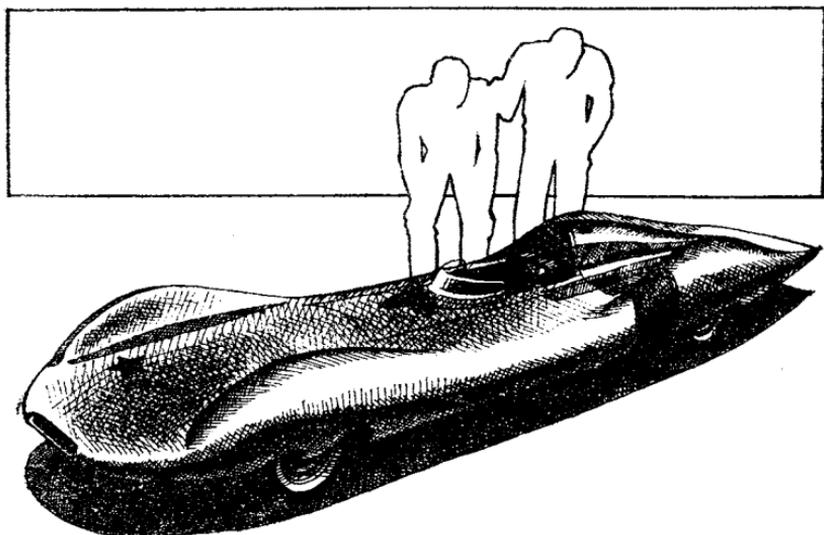
Первый автомобиль, названный по имени родного города «Харьков», родился в 1950 году. Это была двухместная приземистая машина с передним расположением 2,5-литрового двигателя в 70 л. с. Она была снабжена двумя кабинами для водителя и механика с отдельными прозрачными фонарями-обтекателями. В июле Никитин сел за руль «Харьков-1» и испытал его на дороге около тракторного завода, но неполадки заставили вновь сесть за чертежи, переделать узлы, понизить массу машины. Вторая модификация появилась в начале 1951 года и в апреле показала скорость около 180 км/ч. Это уже открывало конструктору дорогу на Всесоюзные соревнования, которые должны были состояться летом. Пришлось снова повозиться, чтобы довести машину «до кондиций». В мае 1951 года В. Никитин вы-



*Сравнительные схемы конструкции двигателей с различным расположением цилиндров. Слева направо — рядное, V-образное и П-образное. Двигатели последнего вида применялись на рекордных автомобилях «Звезда». Слева от двигателя виден роторный нагнетатель.*

водит свой новый «Харьков-3» на старт рекордных заездов, что состоялись под Москвой на Минском шоссе.

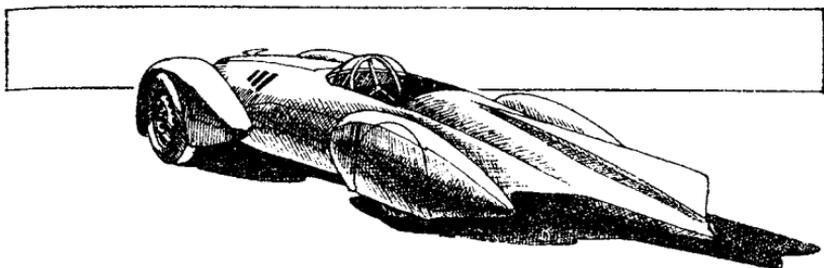
Новичок среди признанных мастеров и чемпионов. Многие тогда не восприняли его всерьез. Но первые старты и первые рекорды ввели его в круг именитых рекордсменов, заставили заговорить о ранее неизвестном харьковском шофере с почтением. «Давно все это было... Даже самому не верится. — Владимир Константинович лукаво улыбается. — Да и автомобиль-то был первый, еще не проверенный. Но нет, не подвел». Никитин использовал для него двигатель и все узлы от серийной легковой «Победы», снабдил машину закрытым обтекаемым кузовом. Машина весила на 250 кг меньше, чем первый «Харьков». Кропотливые доработки не прошли даром. На тех майских заездах «Харьков-3» показал среднюю скорость 186,51 км/ч в классе до 2500 см<sup>3</sup>. Вспоминая те дни, Никитин достает из письменного стола сложенный вчетверо листок — письмо авторигетного специалиста в области спортивного автомобилестроения, бывшего начальника лаборатории скоростных автомобилей ЗИЛа С. В. Глазунова, адресованное в Харьков: «Помните нашу первую встречу на Минском шоссе — на 41-м километре, когда впервые после войны выпустил на километровку свой автомобиль наш завод? Автомобиль показал скорость 162,5 километра в час. Ваша машина тогда развила, если мне не изменяет память, 186,5. Я хорошо запомнил Ваши слова,



*Последняя из «звезд»-рекордсменов — «Звезда-6». На ней в 1958 году был побит международный рекорд скорости в классе до 250 см<sup>3</sup> — 183,833 км/ч. Автомобиль отличается узким длинным обтекаемым кузовом с лобовой площадью всего 0,43 м<sup>2</sup>. На нем установлен двигатель 246 см<sup>3</sup>, 54 л. с. или 342 см<sup>3</sup>, 82 л. с. Подвеска всех колес независимая. База автомобиля 2500 мм. Длина 4500 мм, ширина 1000 мм, высота 700 мм. Масса в зависимости от исполнения 375—380 кг.*

сказанные при знакомстве: я понимаю, что заводы когда-нибудь меня обгонят, но пока... Так вот, прошло столько времени, кажется, эта встреча была в 1951 году, а заводы Вас так и не обогнали».

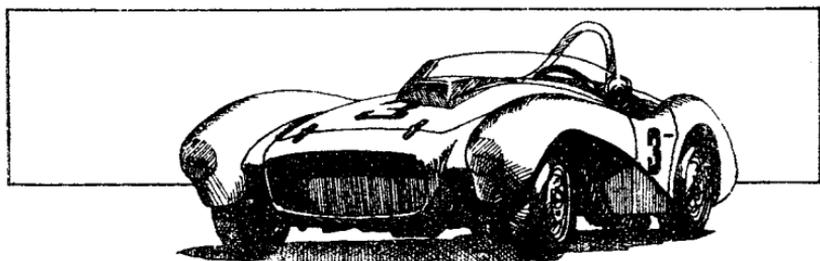
Сергей Васильевич вспоминает в своем письме о первом послевоенном спортивном автомобиле ЗИС-112/1, оснащенный 8-цилиндровым двигателем объемом 6 л с неизмеримо большей, чем у «Харькова», мощностью — 182 л. с. Но и эта мощная заводская машина не смогла тогда опередить быстрый и в общем-то самодельный автомобиль харьковского шофера. Как, впрочем, и ни один из последующих спортивных ЗИЛов, а их было выпущено семь вариантов мощностью до 300 л. с., не смог превысить достижения лишь одного следующего рекордного автомобиля В. К. Никитина, проект которого уже давно созрел в голове конструктора. Но тогда, летом 1951-го, он понимал, что его



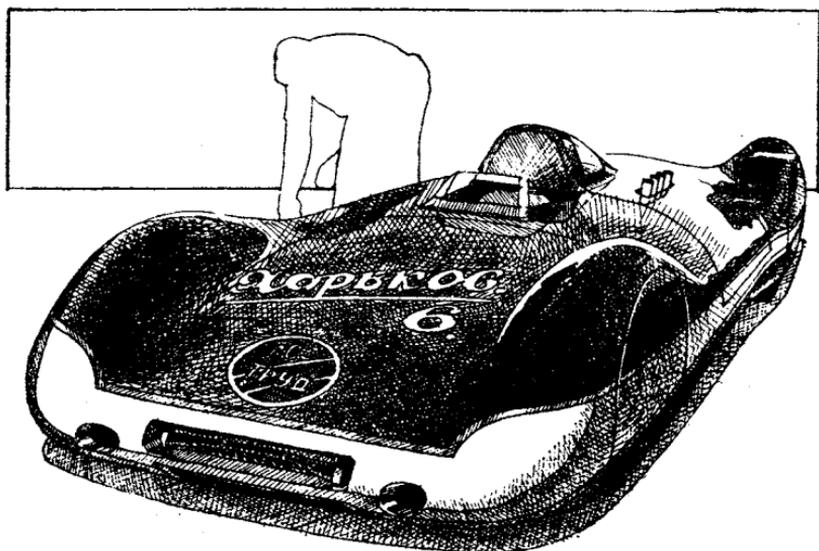
*Гоночный автомобиль «Шахтер» с частично закрытыми колесами. На нем в 1951 году было установлено 4 всесоюзных рекорда скорости. Двигатель от легкового «Москвича» объемом 1167 см<sup>3</sup>, мощность 30 л. с.*

«тройка» сможет еще показать себя. И он решает вновь замахнуться на рекорд.

В октябре того же года он проходит один километр с хода со средней скоростью 201,342 км/ч, а на дистанции 5 км развивает еще более высокую скорость — 202,179 км/ч, впервые в истории советского автоспорта перевалив двухсоткилометровый барьер. Одновременно установил всесоюзные рекорды на 50 и 100 км, развив скорость 184 км/ч. Вот тогда-то Владимир Констан-



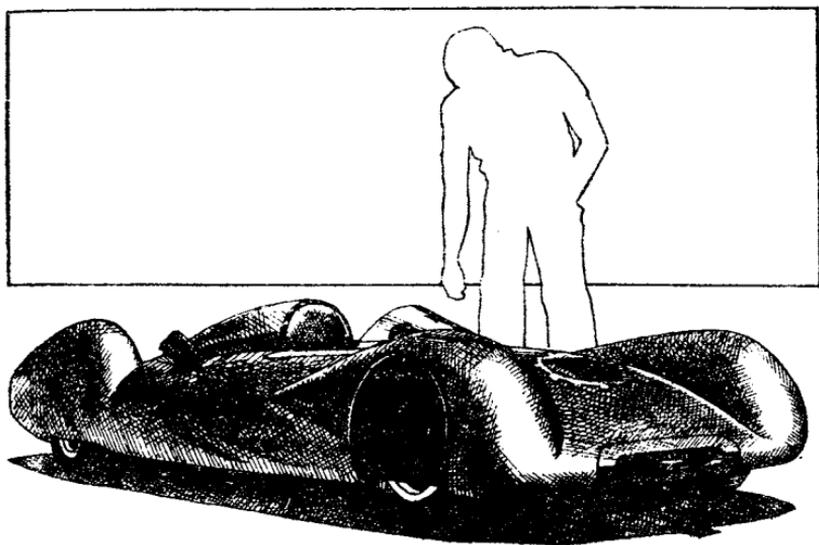
*Двухместный спортивный автомобиль ЗИЛ-112С, на котором впервые были опробованы некоторые новые технические решения: дисковые тормоза, самоблокирующийся дифференциал, задняя подвеска типа «Де Дион», шины с радиальным кордом и т. д. Имелось несколько модификаций автомобиля с восьмицилиндровыми двигателями мощностью до 300 л. с. На них в разные годы было установлено 5 всесоюзных рекордов.*



Самый быстроходный автомобиль 50-х годов — «Харьков-6» конструкции В. К. Никитина (1952 г.). На машине установлено 8 всесоюзных рекордов, из которых 4 превышали международные. Два из них не побиты и сегодня. Максимальное достижение — 280,156 км/ч (1953 г.). На автомобиле установлен четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель объемом 1970 см<sup>3</sup>, мощностью 200 л. с. В конструкции шасси использованы узлы от легкового автомобиля «Победа». База автомобиля 3200 мм. Длина 5900 мм, ширина 1300 мм, высота 950 мм. Масса 1000 кг.

тинович и понял, что на этом возможности его машины практически исчерпаны. И приступил к осуществлению своей мечты о новом рекордном автомобиле.

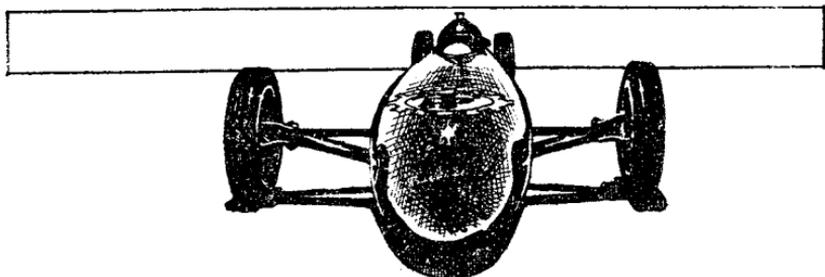
Бело-голубой приземистый «Харьков-6» появился в 1952 году. И стал самым быстроходным автомобилем 50-х годов, некоторые достижения которого не перекрыты еще и поныне. За базу был взят предыдущий автомобиль, а также двигатель и многие узлы от «Победы». На раме старенькой «эмки» Никитин установил полностью реконструированный мотор ГАЗ-М20. Головка блока была совершенно иная, чем у нижнеклапанного «победовского» мотора. Никитин установил в ней два распределительных вала, которые приводились цепными передачами. В системе питания был введен лопаточный нагнетатель горючей смеси и два карбюратора.



*Самый результативный автомобиль Эдуарда Лорента — «Харьков-Л2». На нем в 1955—1967 годах было установлено 27 всесоюзных рекордов скорости, из которых 14 превышали международные. В 1963 году Лорент достиг на нем высшего своего значения — 286,168 км/ч (класс до 750 см<sup>3</sup>). На автомобиле устанавливались различные двухцилиндровые двигатели объемом 239, 345, 484, 569 см<sup>3</sup>, мощность которых составляла 50, 60, 80, 100 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. Подвеска всех колес независимая. База автомобиля 2500 мм. Длина 3750 мм, ширина 1080 мм, высота 680 мм. Масса в различных вариантах 360—380 кг.*

Все это позволило при сокращении рабочего объема базового двигателя до 2 л увеличить его мощность до 200 л. с. Модификации сказались на увеличении массы автомобиля на 150 кг, но, несмотря на это, огромная мощность позволяла смело рассчитывать на рекорды.

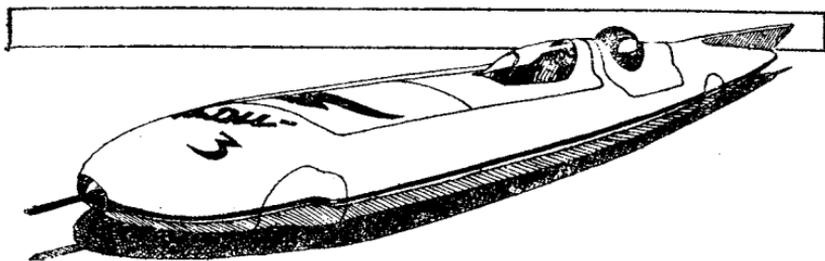
И надежды Никитина-конструктора подтвердил Никитин-гонщик. Следующие годы новый «Харьков-6» принес ему каскад рекордов в классе до 2000 см<sup>3</sup> на различных дистанциях. Уже в первых заездах, 11 сентября 1952 года, Никитин доводит свой «абсолютный» рекорд скорости до 203,274 км/ч, а 10 декабря 1953 года на шоссе Симферополь — Джанкой поднимает его до 280,156 км/ч, что является до сих пор непревзойденным всесоюзным достижением для автомобилей с поршневыми двигателями такого класса и максимальной



*Новый рекордный автомобиль Э. О. Лорента — дрегстер для гонок на короткие дистанции «Харьков-ЛЗ». В 1967—1977 годах Эдуард и Валерий Лоренты установили на нем несколько рекордов. Автомобиль отличается удлиненной базой, увеличенной нагрузкой на задние суженные колеса, отсутствием передних тормозов. На нем за задними колесами устанавливаются двигатели объемом от 245 до 556 см<sup>3</sup>, мощностью от 50 до 120 л. с. База автомобиля 2600 мм. Колея передних колес 1090 мм, задних 885 мм. Масса 240 кг. На варианте 1977 года применялись двигатели 1,5 и 2 л.*

скоростью, достигнутой в СССР на обычном шоссе. В 1954 году Никитин устанавливает всесоюзный рекорд на дистанции 5 км, в 1955 году побивает сразу несколько рекордов на длинные дистанции — 10 км и 50 км. Первый из них тогда превысил международное значение, а второй, оставшись всесоюзным, не побит еще и сегодня. Всего же за рулем «Харькова-6» В. К. Никитин установил 8 всесоюзных рекордов, из которых половина превышала международные результаты.

И вот в 1961 году Владимир Константинович с энтузиазмом взялся за создание при Харьковском автодорожном институте студенческого КБ, сплотил вокруг себя таких же энтузиастов, мечтающих об автомобилях и высоких скоростях. Скептики намекали на опасности, ожидающие ребят за рулем несущихся с головокружительной скоростью машин, на огромные непроизводительные расходы, возможную гибель людей. «Да и следует ли вообще не просто разрешать, но и поощрять, поддерживать такую опасную инициативу...» — нашептывали некоторые. Но все решило письмо известного авиаконструктора Олега Константиновича Антонова о создании студенческих групп по разработке летательных аппаратов, где он писал: «Создание собственными силами даже маленького технического сооружения дает бу-



*Самый маленький и легкий гоночный автомобиль в нашей стране — ХАДИ-3 (1963 г.). Сзади установлен одноцилиндровый двигатель от чехословацкого мотоцикла ЭСО объемом 498 см<sup>3</sup>, мощностью 36 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. Колеса выполнены из стеклопластика без шин. Длина автомобиля 4000 мм, ширина 670 мм, высота 500 мм. Масса 180 кг. Расчетная скорость 220 км/ч.*

дущему инженеру такие навыки и знания, такую возможность охватить в целом и притом в действительности, а не на бумаге сложный комплекс вопросов, пройти такую школу, которая не может быть заменена никакой практикой в условиях крупного предприятия... Попытки помешать нашим студентам проявлять инициативу ссылкой на непроизводительные расходы и «опасности» и т. п. неправильны и недопустимы...»

Тогда начинали почти на голом месте, взяв за основу дипломный проект студента Льва Кононова, который вскоре превратился в первенца ХАДИ-1. «Создавая лабораторию и студенческое КБ, — вспоминает большой ценитель и знаток автоспорта, ректор института Б. В. Решетников, — мы хотели увлечь студентов масштабностью задач, научить их видеть и оценивать перспективу их будущей профессии». И цель была достигнута. Через школу СПКБ прошли сотни ребят. Многие из них ушли после окончания института работать на другие предприятия, неся в себе частицу царящего в бюро творческого энтузиазма, другие — их немного — навсегда связали свою судьбу с рекордно-гоночными машинами, навсегда остались верными азарту освоения нового. И все благодаря энтузиазму, одержимости своего руководителя, который возглавляет студенческий коллектив не по штатной должности, а по велению сердца. Старший мастер В. К. Никитин воспитывает у своих питомцев одержимость, хладнокровие, точный расчет,

растит из них мастеров своего дела, развивает именно те качества, которые помогут выпускникам добиться успеха в своей работе, будь то цех завода, кульман, письменный стол или гоночная трасса.

Первые гоночные ХАДИ сегодня остались лишь на бумаге да на фотографиях. Создатели их разъехались по всей стране. Лев Кононов стал спортсменом, одним из зачинателей картинга в нашей стране. Каждая машина помнится. Каждая последующая разработка отличалась в корне от предыдущей, отражая смелые искания комсомольцев и их наставника.

Особенно всем дорога необычная малютка ХАДИ-3, прозванная за характерную форму «карандашом». Это была одна из первых и любимых работ лаборатории. Ее сконструировал Т. Утемов под руководством Никитина. Длинную и тонкую рыбку напоминала «тройка». Ее легко переносили два человека, настолько она легка и миниатюрна — весит 180 кг — меньше, чем любая другая гоночная машина. ХАДИ-3 построили в 1963 году. Сзади установили одноцилиндровый мотор от мотоцикла ЭСО объемом 498 см<sup>3</sup>, мощностью в 36 л. с., четырехступенчатую коробку передач и колеса как у детского самоката. Эти колеса тоже были необычны. Владимир Константинович решил претворить свою давнюю идею — отказаться не только от подвески, но и от пневматиков. Ведь рекордные трассы очень ровные, а обычные шины на высоких скоростях изнашиваются за один заезд. Вот и решил он установить на «тройке» вместо обычных шин конические диски из стеклопластика, которые затем заменил на стальные. Не верится, что в этом карлике может расположиться человек, настолько она узкая и хрупкая. Высота машины едва превышает 500 мм, длина составляет 4000 мм, а ширина всего 670 мм. Чтобы водителю устроиться внутри почти лежа, необходимо откинуть вперед верхнюю панель со смотровым окошком, которая, как крышка, закрывает всю «начинку». А чтобы машину удержать на прямой, сзади установили небольшой стабилизатор. До сих пор этот автомобиль не имеет себе равных как по массе, так и по мизерной лобовой площади кузова. К сожалению, ему так и не удалось показать все свои возможности, хотя он был рассчитан на 200—220 км/ч. Устойчивость слишком узкой машины все-таки оказалась недостаточной. Еще многие годы «тройка» продолжала удивлять знатоков и многочисленных посети-

телей выставок и всесоюзных, смотров технического творчества молодежи.

Однажды холодным октябрьским утром на Чугуевской трассе ее с удивлением рассматривали крепкие широкоплечие ребята — летчики. Они нерешительно остановились около машины, рассматривая с высоты своего роста просто игрушечный автомобильчик, стоявший на серой бетонке.

— Неужели в нее можно запихнуть человека? — услышал их вопрос Игорь Горбанев, один из создателей «тройки».

— Запихивать никого не надо. Гонщик свободно садится в кабину сам, — ответил он.

— Наверное, худосочный какой-нибудь?

— Да нет...

С этими словами Игорь поправил комбинезон и быстро устроился в кабине: «Видите, все просто».

— И она может поехать? — недоумевали летчики.

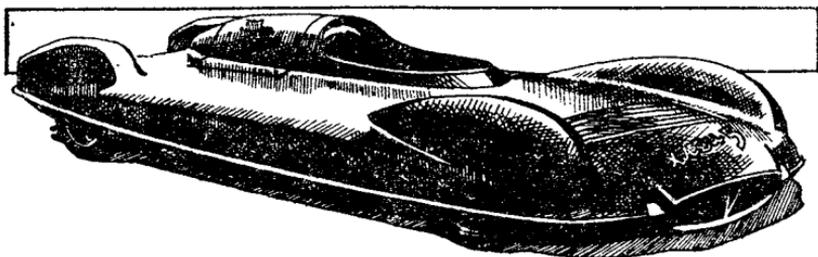
— Да, и со скоростью свыше двухсот километров в час.

— Смотри ты...

И теперь-то уже летчики не скупилась на похвалы автомобилистам, применившим приемы авиации для достижения высоких скоростей на земле.

ХАДИ-4 повезло меньше. Она послужила хорошим уроком для своих создателей, напомнив, что с огромными скоростями нельзя шутить. Может, были допущены ошибки в расчетах. Может, что-то попало под колесо, как когда-то небольшой камушек чуть не стоил жизни французу Марриотту. В первом заезде на озере Баскунчак ничто не предвещало беды. И вот «четверка» мчится на огромной скорости в обратном направлении. Вдруг на одном из колес лопнула шина. Машину понесло прямо на хронометристов. Лишь мгновения хватило Никитину, чтобы оценить опасность ситуации и успеть отвернуть руль в сторону. Потом об этом движении руля вспоминали как о чуде. Но чуда никакого не было. Просто сказался огромный опыт и не менее огромная сила воли смелого спортсмена, мгновенная реакция выдающегося гонщика. Но машину спасти не удалось. Она взмыла в воздух, перевернулась и, грохнувшись на твердую соляную корку, загорелась. Сам гонщик чудом остался в живых. И это действительно было чудо. Хотя он и надолго попал в больницу.

Следующему, ХАДИ-5 была суждена долгая спор-



*Рекордный автомобиль ХАДИ-5 с легким стеклопластиковым кузовом. Рабочий объем двигателя 3 л, мощность 126 л. с. при степени сжатия 10,5. В конструкции использованы узлы от легкового автомобиля «Волга». База 2900 мм. Масса 450 кг. Расчетная скорость 300 км/ч. Автомобиль установил ряд рекордов на короткие дистанции.*

тивная жизнь. Он также стал базой для очередных харьковских рекордсменов. Это была полностью закрытая машина с обтекаемым стеклопластиковым кузовом, собранным из двух половинок, за что получила прозвище «мыльница». Машина весила всего 450 кг, а кузов лишь 30 кг. «В конструкции ХАДИ-5 использованы многие узлы и агрегаты серийного автомобиля ГАЗ-21 «Волга» и экспериментальный 126-сильный двигатель, — рассказывает В. Никитин. — Мне не особенно удобно хвалить конструкции, тем более что я имею некоторое отношение к их созданию. Думается, все же есть основания считать компоновку машин удачной». В этой простоте, скромности весь Владимир Константинович. Он не любит выделять свою роль в бюро, перекладывая все успехи на плечи коллектива. «Машина спроектирована и подготовлена к рекордным заездам в лаборатории нашего института, — продолжает Никитин, — в нее, помимо меня, входят старший инженер В. А. Капшеев, старший научный сотрудник Т. В. Утемов, механик В. М. Осипенко, студенты. Всего свыше 40 будущих инженеров-автомобилистов, дорожников, экономистов. Каждый из них вложил немало труда в создание гоночных автомобилей. Это очень энергичные, любящие автомобильный спорт люди. Какого-либо строгого разделения труда в нашем коллективе нет. Исходим из того, что каждый должен уметь все, не гнушаться любой, даже самой черновой работы».

Владимир Константинович и его молодые друзья по-

настоящему преданы автоспорту. Они отдают ему все свое свободное время. Каждый день допоздна задерживаются они в лаборатории, работают по воскресеньям, в праздники. Живут одной мыслью: как можно лучше подготовить машину к старту. Бессонными ночами они мечтают сесть за руль новой машины. Ждут с нетерпением дня, когда можно будет все проверить в деле.

Первый старт ХАДИ-5 состоялся летом 1966 года на бетонке Чугуева, где присутствовали сотни зрителей. Снова слово В. К. Никитину: «С погодой нам повезло. День выдался ясным, ветра почти не было. Не скрою, я с трудом сдерживал волнение. Ведь на мою долю выпала честь — держать экзамен за всех товарищей. Они меня напутствовали теплыми словами. Их уверенность постепенно передалась и мне. Сел за руль ХАДИ-5. Дистанция 500 м с места. Она показалась мне очень длинной. Но результат оказался неплохим: 18,09 с при скорости 99,5 км/ч. Это выше международного достижения. Километровая дистанция пройдена за 25,17 с со средней скоростью 143 км/ч, причем на финише машина развила скорость порядка 290 км/ч. Результат — лучше всесоюзного рекорда».

На следующий год В. Никитин на «пятерке» превысил свое прежнее достижение на пятисотметровке, доведя его до 103,7 км/ч. В тех же соревнованиях успешно участвовал и новый необычный автомобиль харьковчан ХАДИ-7 с газотурбинным двигателем, а через несколько лет ХАДИ-5 послужил базой для создания другого необычного рекордного автомобиля, оснащенного электроприводом. Но об этих удивительных машинах рассказ еще впереди.

В 1967 году на старте появился и еще один первелец — ХАДИ-8. На этот раз это был обычный автомобиль для шоссейно-кольцевых гонок, с обтекаемым кузовом, похожим на нос утки. Тогда Владимир Капшеев установил на нем рекорд на дистанции 500 м в классе до 5000 см<sup>3</sup> — 96,5 км/ч. С того времени инженер Владимир Капшеев загорелся рекордно-гоночными машинами и, перейдя в автоклуб «Трудовые резервы» к Лоренту, вдохнул новую струю в его творчество, создавая гоночные автомобили, на которых равно можно было участвовать в обычных соревнованиях и ставить рекорды. Там он и побил в 1972 году свой рекорд пятилетней давности, а потом всерьез увлекся шоссейно-кольцевыми гонками в различных формулах.

Тем временем работа в СПКБ шла с особой энергией. На чертежных досках рождались необычные проекты автомобилей, рассчитанных на сотни километров в час и оснащенных газотурбинными, электрическими и даже турбореактивными двигателями. Члены бюро внимательно следят за достижениями конструкторов скоростной техники всего мира и стараются не отставать от хода истории. Но не рекорды ради рекордов, а технический прогресс в советском автостроении привлекает их в первую очередь. Здесь борются за скорость, видя в этом прежде всего простор конструкторской мысли для поиска новых технических решений. Не только рекордные скорости привлекают студентов. Здесь разработаны необычные и перспективные средства транспорта, о которых раньше не задумывались и профессиональные конструкторы. Например, микроавтобус «Старт» с кузовом из стеклопластика, запущенный в серийное производство, настолько он оказался удачным. А ранней весной 1975 года харьковчане с удивлением взирали на угловатый, бесшумно катившийся по улицам экипаж. Это была еще одна разработка студентов ХАДИ — веломобиль «Вита», приводимый в движение сидящим внутри человеком посредством педалей.

И все-таки «ген скорости» царит в этом коллективе. «Все они увлечены именно скоростью, — говорит их руководитель. — Не знаю, отдавали ли многие из них себе в этом ясный отчет, могли ли проанализировать свои увлечения. Ведь это как первая любовь, когда многое сначала и самому-то неясно. По моему твердому убеждению, скорость в век столь грандиозных технических свершений можно представить в трех измерениях. Первое — это увлеченность, без которой немыслима созидательная работа. Второе — конструктивная идея автомобиля и его научно-техническое воплощение. И третье — самое главное — та творческая атмосфера, тот коллективный труд, который позволяет преодолеть любые преграды. Опыт многолетней деятельности студенческого КБ убедительно доказал, что именно творческая направленность является надежным гарантом успеха студентов как в учебе, так и на гоночных трассах».

Прежний секретарь комитета ВЛКСМ ХАДИ Е. Лысиков говорит: «Комсомольский задор, горячая заинтересованность, глубокое знание дела — вот те черты, которые мы стараемся воспитывать у будущих командиров производства». А ректор Б. В. Решетников добав-

ляет: «Вся наша работа направлена на то, чтобы студенты уже с первых курсов приучались внимательно смотреть в свое будущее». И комсомольцы не подводят возложенного на них доверия. Они мечтают о покорении скорости звука, чертят на листах ватмана контуры будущего сверхзвукового болида. И постепенно его контуры обретают законченный вид, превращая фантастическую когда-то мечту своего руководителя в реальную «живую» машину будущего. Но это уже совсем другая история.

**2. САМЫЕ ВЫНОСЛИВЫЕ.** Через каждые несколько минут звенящую тишину леса нарушает отдаленный гул мотора. Он растет и постепенно заглушает шелест листвы и разноголосый гомон птиц. Приближаясь, превращается в ровный натруженный рокот мощного двигателя. Он растет с каждой секундой и вот уже превращается в нестерпимый рев, заглушающий все посторонние звуки. На ровной ленте бетонного полотна дороги, стелющейся в мягкой зелени леса, возникает и быстро увеличивается яркая точка, превращающаяся на глазах в быстро мчащийся автомобиль. Еще секунда, и он пронесется мимо, обдавая тугой волной теплого воздуха, запахом раскаленного масла, перемешанного с ароматом бензина и горячей резины, приятными только настоящему ценителю автомобилей. Еще секунда, и очертания быстрого автомобиля расплываются в струящейся над разгоряченным асфальтом туманной пелене. Уносится за ним и тает звуковой шлейф, легкий ветерок разносит запахи. И снова все погружается в тишину, ветер шелестит в листве, и слышится нарушенный на секунду гомон птиц. Появление в этой воцарившейся тишине ревушего четырехколесного механического существа кажется неправдоподобным и каким-то сказочным. Но через минуту-другую гул снова растет с невероятной быстротой, нарастает, стонет воздух, разрываемый стремительно несущимся автомобилем, который, подобно выпущенному из пушки снаряду, снова пронесется мимо и тает вдали. Это повторяется с методичной последовательностью, хоть проверяй часы, а он все так же, не уставая, разрезает плотную массу теплого воздуха, штурмует километры, которые покорно ложатся под бешено вращающиеся колеса. Проходят часы, наступает

вечер, ночь... И с той же периодичностью на дороге снова и снова появляется тот же автомобиль. В сумеречной дали он виден лишь неподвижной точкой, но по мере роста ровного гула мотора она вырастает в светящийся шар, дробится на несколько ослепительных пятен-фар, обрамленных разноцветным ореолом. Они отражаются во влажной глади шоссе, политого теплым ночным дождем. И кажется, что по дороге несется вовсе не рукотворное механическое сооружение, а какое-то фантастическое чудовище, рычащее, изрыгающее языки пламени, с ярко горящими глазами. Но чудовище, обратившись обычным автомобилем, снова пронесется мимо, в который раз обдавая всех мокрой пеленой, в которой смешались запахи летней ночи, разгоряченного масла, теплого металла и тонкий аромат горящей резины...

Ночь сменяется ярким утром. Проходит день, наступает снова ночь, и снова утро... А на шоссе с неустанной методичностью мчится автомобиль, за стеклом которого в доли секунды видно волевое напряженное лицо человека в шлеме гонщика, надежно сжимающего руль. А через несколько секунд автомобиль снова тает в мареве жаркого дня. Проходят дни, недели!.. Проходят месяцы!.. А машина все так же неустанно покоряет километры, часы, дни!.. Какой же должна быть эта машина, чтобы без усталости штурмовать пространство и время! Каким должны быть воля и мужество сидящего за рулем человека! Что это? Просто ли рекламное шоу способностей человека и машины? Желание удивить мир непрерывной гонкой в несколько месяцев? Нет! Это прежде всего уникальное испытание автомобиля. Испытания, каких не проходит автомобиль за всю свою жизнь при обычной эксплуатации. Испытания, когда сразу становятся ясны все успехи и просчеты конструкторов, ученых, технологов, сборщиков. Испытываются все возможности как машины, так и спортсмена — их выносливость, способности, качества. Человек, испытывая технику, проверяет и свой характер. А в результате рождаются новые рекордные достижения, удивляющие мир и подтверждающие высокие качества той или иной марки автомобиля.

В предыдущих главах мы говорили лишь о скоростных достижениях — абсолютных, международных, национальных рекордах, установленных на сравнительно небольших дистанциях. Упоминали и о рекордах ско-

рости на 5, 10 и 50 км. Но ими вовсе не ограничивается гигантский арсенал возможностей автомобильного спорта. Еще в 20-х годах решениями Международной автомобильной федерации был установлен регламент, по которому рекорды можно устанавливать и на более длинные дистанции — в 100, 200, 500, 1000 км и далее от 1000 до 5000 км и с интервалом в 1000 км, от 5000 до 50 000 км с интервалом в 5000 км, от 50 000 км до 300 000 км с интервалом в 10 000 км, а также на время 1, 3, 6, 12, 24 и 48 часов и далее от трех суток без ограничения до бесконечности. Помимо этого, фиксируются аналогичные рекорды в английских милях — от 1 до 180 000 миль с цифровыми интервалами, принятыми в метрической системе. Конечно, основным показателем в автомобильном спорте остается скорость, поэтому победителем гонок на выносливость, на длинную дистанцию или время считается автомобиль, развивший максимальную среднюю скорость, пройдя определенное число километров или миль, часов или дней. Для автомобилей-марафонцев — рекордсменов выносливости — применяется то же разделение на классы в зависимости от рабочего объема двигателя — от 250 см<sup>3</sup> до 8000 см<sup>3</sup> и более.

Рекорды на малые дистанции от 400—500 м до 1—5 км под силу лишь специальным рекордно-гоночным машинам, способным развивать огромные ускорения, мощности и скорости. Такой автомобиль можно было бы сравнить со спринтером — бегуном на короткие дистанции, где за несколько секунд надо выложиться полностью. Но и поддерживать такие огромные значения автомобиль, как и человек, может сравнительно недолго — лишь в течение нескольких минут, а то и секунд: из-за гигантского расхода топлива оно быстро кончается, истираются шины, выгорает масло. С удлинением дистанции или продолжительности заездов стирается грань между специальными машинами и обычными серийными легковыми автомобилями. Старты на выносливость даются только с места, и, проходя определенные дистанционные и временные нормативы, автомобиль может побить сразу несколько промежуточных международных или национальных рекордов. С увеличением дистанции и времени движения средняя скорость падает, но та сотая доля километров в час человеку и машине дается ценой огромных усилий, которые можно поставить, может быть, немного выше несколь-

ких секунд гигантского напряжения во время короткого скоростного заезда. И все-таки в основе любого рекорда лежит кропотливый, тяжелый труд десятков и сотен людей, мужество и воля одного человека — гонщика, надежность стального сердца машины — мотора.

По введенным требованиям ФИА к рекордным заездам на длинные дистанции и время допускаются некоторые переделки серийных автомобилей: повышение мощности двигателя, усиление узлов шасси, снижение собственной массы, установка дополнительных топливных баков и т. д. Такие заезды можно проводить как на обычных шоссе, так и на кольцевых трассах испытательных полигонов или треков. Первый вид заездов не так удобен и не дает возможности развить максимальные скорости, так как в конце прямых участков дороги автомобиль должен замедлить ход и развернуться. Недаром этот вид гонок получил название челночных. Более удобны соревнования по кольцу или на замкнутых трассах. Старт и финиш даются в одном месте, и проводится хронометраж каждого круга. Конечно, одному человеку не под силу выдержать бешеную гонку в несколько часов, не говоря уже о днях. Поэтому допускается смена экипажа в рекордной машине и возможность участия в заезде целой команды спортсменов. В то время как один из них продолжает гонку, другие отдыхают. Для пробега на огромные дистанции емкости топливного бака не хватает, хотя его и стараются сделать как можно больше, заняв даже пассажирский салон. Через тысячи километров истираются шины, не хватает жидкости для охлаждения и масла, разбалтываются некоторые соединения. В результате разрешены остановки автомобиля в момент установления рекорда, но они должны быть как можно короче: гонщики сменяют друг друга бегом, огромная бригада механиков в считанные секунды проверяет и регулирует узлы машины, заменяет шины, заправляет ее топливом, жидкостью, маслом. Разрешаются различные работы по ремонту узлов, включая применение сварки. Но время простоя автомобиля у пункта технического обслуживания ощутимо сказывается на снижении общей средней скорости, поэтому главным требованием к машине остается надежность, долговечность, качество.

После рекордного заезда ученые и конструкторы разбирают и тщательно исследуют все узлы, отмечают слабые места, совершенствуют агрегаты, чтобы затем

установить на серийных автомобилях, сделав их еще надежнее и долговечнее. Так рекорд служит ускорению прогресса в автостроении и удовлетворению потребностей человека в прочном, совершенном и надежном автомобиле.

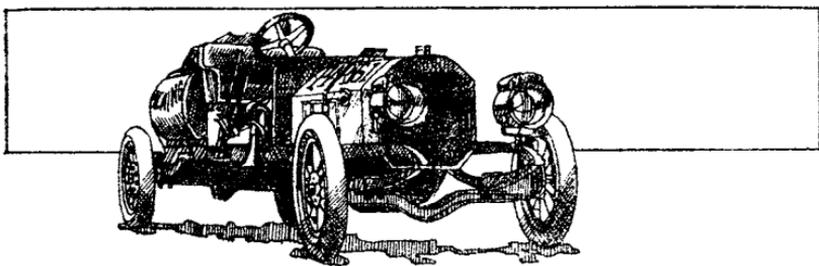
Первые рекорды на выносливость родились вовсе не для того, чтобы остаться только рекордами и поразить воображение публики, а чтобы прежде всего испытывать новую продукцию и популяризировать первые «безлошадные» экипажи. Не думая о наивысших достижениях, конструкторы проверяли свои решения, проделывая сотни и тысячи километров в дальних путешествиях и пробегах между городами и через несколько континентов, неожиданно для самих себя устанавливая рекорды, доказывавшие высокие возможности техники. Конечно, был и чисто спортивный интерес. Манили скорость, пространство, неизведанность новых дорог, жажда открытий и познания ранее отдаленных и неисследованных мест.

Первые пробеги, первые рекорды дальности родились почти одновременно с автомобилем. В 1886 году пионер автомобилестроения Карл Бенц построил свою первую трехколесную самобеглую тележку, а уже через два года, поздней осенью 1888 года, на третьей его модификации с моторчиком в 1,5 л. с. состоялся первый в мире пробег. Сам Бенц долго не отваживался выезжать на своих творениях за пределы родного Мангейма. Его жена Берта оказалась смелее и решила рискнуть: без ведома мужа она с двумя сыновьями-подростками предприняла большую поездку по сельским дорогам в городок Пфорцгейм, что был на огромном по тем понятиям отдалении — около 100 км. Все трудности первого автопробега были успешно преодолены. Когда, например, засорилась трубка подачи топлива, в ход была пущена длинная булавка от дамской шляпки. Испортившуюся изоляцию заменили резиновой дамской подвязкой, а первый путевой ремонт машины сделали с помощью одного сапожника. Дело в том, что после пробега в 20 км износ колодок тормозов достиг такой большой величины, что пришлось их заменить, купив у сапожника кусочек кожи. Дважды рвались приводные цепи, их отремонтировал по дороге кузнец. На подъемах пассажиры выходили из машины и толкали ее руками. Топливо покупали в пути... в аптеках. Это был легкий лигроин. Несмотря на все эти курьезы, первый дальний

пробег Берты Бенц имел немаловажное значение для популяризации автомобилизма. Карл Бенц извлек практические уроки из этой поездки и усовершенствовал свою машину. Так женщины впервые в мире заявили о своей роли в деле развития и совершенствования нового вида транспорта. И потом еще не раз доказывали свои высокие спортивные способности.

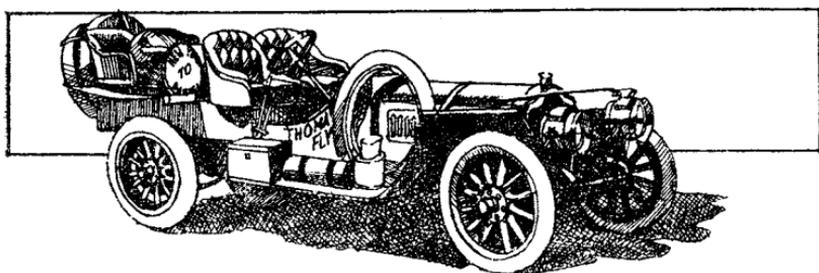
Так с легкой руки Берты Бенц началась эра знаменитых испытательных пробегов, начавшаяся в первые же годы XX века и продолжавшаяся добрых 40 лет, пока не были построены прекрасные испытательные центры и автодромы. Легендарные пробеги тех лет будоражили весь мир, за ними многие дни, месяцы и даже годы следили все люди земного шара, как сегодня мы ловим каждое сообщение, любое слово о подвигах наших космонавтов. А наши отцы и деды так же с замиранием сердца следили за романтическими приключениями «сухопутных бродяг», облаченных в тесные кожаные куртки и комбинезоны, с очками-консервами и кепками козырьком назад. Они немного напоминали капитанов пиратских парусников, возвышаясь на своих неказистых четырехколесных экипажах, открытых всем ветрам, на высоких тонких колесах с деревянными спицами. Автомобиль стал их волшебным ковром-самолетом, на котором «безумные автомобилисты» совершали дерзкие броски по бездорожью, болотам, через необозримые пустыни и степи на другие континенты, а то и вокруг «шарика».

Пионером дальних пробегов стал американец Чарльз Глидден, совершивший в 1902—1907 годах на английском автомобиле «Непир» путешествие в страны Азии, Австралию и Новую Зеландию. Он проехал 80 000 км, посетил 35 стран, а его средняя скорость составила 25 км/ч. В 1907 году по инициативе французской газеты «Матэн» состоялась гигантская гонка по маршруту Пекин—Париж, первое в мире ралли протяженностью 12 000 км. На старт вышли сорокасильный итальянский автомобиль «Итала», голландский «Спикер» и три французские вэтуюретки. На их долю выпали тяжелейшие испытания. Бескрайние монгольские степи они проезжали, держась телеграфной линии, тонули в болотах, проваливались под мосты, их чуть не сносили потоки быстрых рек. Однажды «Итала» погрузилась в трясины чуть ли не по радиатор, и только встречный караван помог ей выбраться на сухое место. Где-



*Итальянский автомобиль «Итала» — победитель пробега Пекин — Париж протяженностью 12 000 км (1907 г.). На нем установлен четырехцилиндровый двигатель объемом 7433 см<sup>3</sup>, мощностью 40 л. с. В целях облегчения автомобиль лишен кузова. За сиденьями установлены дополнительные топливные баки. Автомобиль хранится в Туринском автомобильном музее.*

то выручали лошади, вытягивавшие машины с бездорожья, где-то сами люди по пояс в грязи почти на руках выносили свои автомобили. Через Сибирь проехали по шпалам Транссибирской железной дороги. Моторы не выдерживали огромных нагрузок, ломались даже прочные рамы, на солнце рассыпались деревянные колеса, спицы свободно качались в гнездах. Их поливали водой, а в Перми сняли колеса и поместили их в бассейн бани. Но и это не помогло. Тогда нашли местного

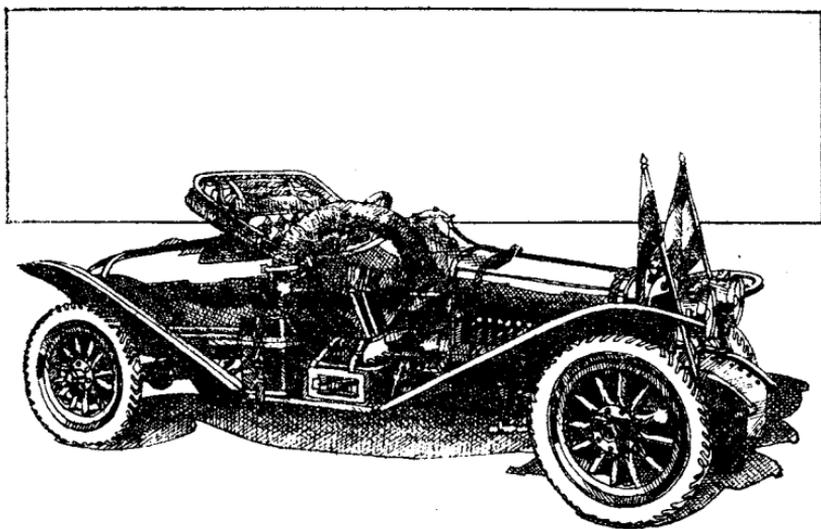


*Американский автомобиль «Томас-Флайер» — участник беспримерного 34 000-километрового пробега Нью-Йорк — Париж (1908 г.). На нем установлен четырехцилиндровый двигатель объемом 9362 см<sup>3</sup>, мощностью 72 л. с. Коробка передач четырехступенчатая. База 3560 мм. Автомобиль хранится в автомобильной коллекции Хара (США).*

бородатого тележных дел мастера, который и изготовил новое колесо. По свидетельству итальянцев, оно было надежнее, чем фирменное. Сегодня победитель тех гонок, легендарная «Итала» хранится в Туринском автомобильном музее. Позади машины большое фото: водитель машины князь Боргезе принимает от русского мастера новое колесо, без которого, вероятно, гонка не была бы успешно завершена. Так было положено начало первому сотрудничеству итальянцев и русских в области автомобилестроения. Первый опыт имел прекрасное продолжение, которое воплотилось в сотни тысяч «Жигулей», которые проносятся сегодня по дорогам всего мира.

На следующий год состоялась «самая большая автомобильная гонка всех времен» — пробег Нью-Йорк — Париж через всю Америку, Канаду, Аляску и Россию. В нем приняло участие шесть автомобилей разных стран. Через пять с лишним месяцев невероятных трудностей два из них — американский «Томас-Флайер» и немецкий «Протос» триумфально проследовали по Елисейским полям в Париже.

Когда в начале XX века Россия лишь налаживала мелкое производство автомобилей, для их всесторонних испытаний тоже было решено использовать дальние пробеги. Впервые «Руссо-Балты» приняли участие в пробеге Петербург — Рига — Петербург (1909 г.), где выступало 19 экипажей. Один из опытных автомобилей занял тогда третье место. Затем состоялся пробег Петербург — Севастополь (1911 г.). Даже на этой трассе в европейской части России мощные дороги попадались лишь изредка, а в остальном это было бездорожье. Автомобилисты брали с собой огромные запасы шин, камер, частей, рессор, а также изрядное количество ведер, лопат, веревок, цепей. Перед стартом сняли с машин все лишние детали, без которых можно было обойтись. На каждом километре пути смелых спортсменов подстерегали ухабы и выбоины. Машины подпрыгивали на горбатых мостиках, трубили клаксонами выбегавшим наперерез коровенкам и собакам, катили и катили в непроглядных облаках поднятой пыли. Речки преодолевали вброд, а за Харьковом до самого Крыма проселок терялся в глубоких песках. И все-таки первые отечественные машины выдержали эти тяжелые испытания, опередив именитых иностранцев. Гонку успешно завершил русский гонщик и журналист А. П. Нагель, высту-



*Двухместный спортивный автомобиль «Руссо-Балт» С24/58 «Монако», на котором русский экипаж занял почетное место в ралли «Монте-Карло» 1912 года. Построен в единственном экземпляре в 1911 году. Двигатель четырехцилиндровый объемом 4939 см<sup>3</sup>, мощностью 58 л. с. Коробка передач трехступенчатая. База 3305 мм. Длина 4435 мм, ширина 1544 мм, высота 1230 мм. Масса в снаряженном состоянии около 1500 кг. Максимальная скорость 113 км/ч. Летом 1912 года автомобиль переоборудован в гоночный вариант.*

павший на «Руссо-Балте» С24/30 и получивший первый приз в своем классе.

22 января 1912 года А. Нагель со своим напарником В. Михайловым стартовал в ралли «Монте-Карло» из Петербурга на двухместной открытой машине в 19-градусный мороз, а так ныне привычных отопителя и антифриза тогда не было и в помине. И все-таки русские гонщики довольно успешно выступили тогда на международной арене, заняв среди 87 участников почетное девятое место, а также приз за выносливость и трудность пути, пройдя из Петербурга до Монако 3520 км. Для этих ралли Русско-Балтийский завод изготовил специальный автомобиль С 24/58 «Монако».

В том же году Нагель выиграл Кубок выносливости и занял четвертое место на международных ралли «Сан-Себастьян» в Испании, покрыв путь в 4492 км.

Уже в те годы отечественные автомобили отличались от зарубежных высокой прочностью, надежностью, то есть качествами, которые особенно высоко ценились в России с ее тогдашними плохими дорогами. В 1913 году журнал «Автомобиль» провел анкету «Какой автомобиль Вы желаете иметь?». Характерно, что из 409 приславших ответы большинство высказались за «Руссо-Балт», прославившийся своей прочностью.

Рекорд долговечности и выносливости установила машина «Руссо-Балт» С24/30 с номером шасси 14 из первой серии завода. На ней А. П. Нагель проехал по дорогам России, Европы и Северной Африки с июня 1910 года по январь 1914 года, то есть менее чем за 4 года, в общей сложности 80 000 км без капитального ремонта. Он был первым поднявшимся на автомобиле на вершину вулкана Везувий, одним из первых посетил самые заброшенные районы Африки, где еще никогда не видывали не только автомобиль, но и белого человека. Только по бездорожью и пескам Северной Африки Нагель на «верной русской машине» исколесил до 20 000 км, став первым русским автомобилистом на Черном континенте. Везде, где бы ни появлялась открытая четырехфарная машина Нагеля и его спутников с национальным русским флажком на левом крыле, будь то в африканской Сахаре, на дорогах Испании или у Эйфелевой башни в Париже, «русская машина» была предметом особого внимания.

В первые годы становления молодой Советской Республики, развития автомобильной промышленности пробеги продолжали служить делу испытания новых образцов советских автомобилей. Идея первого автопробега возникла еще в конце 1921 года, однако осуществить ее удалось лишь через два года. Главной целью пробега было «получить всестороннюю технико-экономическую оценку автомобилей, проверить пригодность дорог и мостов для безрельсового транспорта». 16 сентября 1923 года на Красной площади 49 автомобилей 22 марок приняли старт. Среди них были и два советских первенца — фаэтоны «Руссо-Балт», изготовленные в конце 1922 года на 1-м бронетанкоремонтном заводе (БТАЗ) в Москве. Это были первые советские легковые автомобили, которые закончили дистанцию без всяких поломок. Трасса проходила через Смоленск, Псков и Петроград, составив около 2000 км. Затем начались всесоюзные и международные пробеги между городами на легковых и

грузовых машинах, на дизельных грузовиках и машинах с газогенераторными установками, которые дали большой толчок развитию отечественного автостроения, послужили прекрасной испытательной базой. В некоторых пробегах наряду с мужчинами успешно принимали участие и женщины-водители, а в 1936 году был проведен первый женский автопробег на дистанцию 10 000 км.

Первые советские автомобили держали строгий экзамен на булыжных мостовых и влажной топи, на бездорожье и на высокогорных трассах, но самым грандиозным был, безусловно, Всесоюзный автопробег летом 1933 года на 9400 км по маршруту Москва — Каракумы — Москва, ставший самым серьезным испытанием. В пробеге приняли участие 23 автомобиля, среди них новая продукция Горьковского автогиганта, а также новые грузовики московского завода. Пробег дал огромный материал для совершенствования отечественной автомобильной техники. О нем написаны десятки научных работ, несколько книг, созданы документальные и художественные кинофильмы. Каракумский пробег навсегда вошел в историю страны как непревзойденный технический и человеческий подвиг советского труженика.

Аналогичные состязания проводились в 20—30-е годы и за рубежом, где состоялись многочисленные пробеги между городами и континентами, по пескам Сахары, по странам Азии, Африки и Южной Америки, вокруг света. Все они ставили целью проверку возможностей стандартных автомобилей или новых конструктивных решений на опытных машинах. Сегодня «рекордсмены выносливости» тех лет хранятся в музеях мира. Но уже в те годы стало формироваться новое направление в развитии рекордных достижений на длительность движения. Этому послужило решение Международной автомобильной федерации в 1924 году о регистрации автомобильных рекордов на большие дистанции и время. К 20-м годам в Европе и Америке уже были построены прекрасные треки и испытательные полигоны, где стало возможным проверять машины, не выезжая за их территорию и не пускаясь в путешествия через города и страны.

Стоило лишь этому решению вступить в силу, как крупные автомобильные фирмы Старого и Нового Света бросились испытывать свою новую технику, заодно завоевав себе славу и неплохой сбыт продукции установле-

нием очередного рекорда. Одним из самых популярных стал так называемый «суточный» рекорд — на 24 часа движения. Начало ему положил еще в 1907 году гонщик Селвин Эдж, преодолев на 60-сильном «Непире» на бруклендском треке за сутки 2530 км.

С 20-х годов эпидемия марафонских рекордов охватила Европу, а ее центр расположился на только что построенном под Парижем автодроме Монлери со скоростным треком овальной формы длиной 2,5 км. В погоне за рекордами ежегодно туда съезжались команды гонщиков, автомобильные фирмы привозили свои специально подготовленные машины, напомилавшие серийные, но какие-то неказистые. Дело в том, что с них для облегчения снимали все лишнее, ненужное при заезде — крылья, бамперы, двери, а салон делали приземистым и более обтекаемым. В 1926 году одноместный 40-сильный «Рено» за сутки одолел 4162 км, показав среднюю скорость 172 км/ч. Через два года Габриэль Вуазэн привез в Монлери свой новый автомобиль с восьмицилиндровым двигателем, на котором гонщик Андрэ Морель прошел за 24 часа 4385 км со средней скоростью 182 км/ч. Так началась безудержная погоня за «суточным» рекордом, не утихавшая еще несколько лет.

Среди именитых претендентов на «длинные» рекорды вскоре появилась и громко заявила о себе малоизвестная тогда фирма, созданная в 1919 году Андрэ Ситроеном, бывшим главным инженером автомобильной компании «Морс». Он, как и Форд в Америке, быстро наладил во Франции серийное производство легких и дешевых автомобильчиков. Уже через два года после основания фирма выпустила 2 тысячи машин — непомерно много для тех трудных послевоенных времен. «Шли» эти машинки нарасхват, несмотря на их внешнюю простоту и неказистость. Успешно развиваясь, фирма в те годы решила добавить к своим производственным еще и спортивные успехи. Но в обычных дорожных гонках ее машины никогда не участвовали, поэтому оставалось надеяться лишь на рекордные заезды с использованием серийной техники. Заключив соглашение с изготовителем масел — фирмой «Иакко Ойл Компани», «Ситроен» приступил к подготовке. И вот в марте 1933 года на треке Монлери появилась узкая одноместная машина без крыльев, с прямоугольным капотом и пологой задней частью. Это была «Ля Петит Розали» — «Маленькая Розали», построенная полностью на базе стандартного

автомобиля с двигателем 1,5 л. И вот взмах стартового флажка, и «самая долгая гонка века» началась. Днем и ночью, неделя за неделей, месяц за месяцем, только короткие остановки на смену экипажа, не выключая мотора, — заправка, замена шин. И снова бешеная гонка под неусыпным оком членов АКФ. Бригаду гонщиков возглавил Цезарь Маршан, который провел за рулем «Маленькой Розали» не один месяц. Сколько раз за это время сменилась погода над треком, прошли весенние дожди и грозы, наступила жаркая солнечная погода, потом налетели вихри и снова пошли дожди, а машина все не останавливалась, штурмуя один рекорд за другим. Лишь когда лето перевалило на спад, на трек вышел сам Ситроен, поднял флаг и, когда «малышка Розали» — в который уж раз! — пролетела мимо, взмахнул им. «Гонка века» закончилась. Все облегченно вздохнули, вся Франция неотступно следила за каждым ее кругом, подсчитывая покоренные рекорды. И вот 4,5 месяца прошли — 133 дня непрерывного движения! Точнее, 133 дня 17 часов и 37 минут. Такого еще не знала автомобильная история! Это достижение так навсегда и осталось непокоренным! Пройдено свыше 300 000 км, точнее, 301 687 км, средняя скорость составила 93,45 км/ч. Побито сразу 106 мировых и 191 национальный рекорд на дистанцию и время в 128 классах. Пресса вздохнула начала расхваливать машины «Ситроен», обращая внимание покупателей на то, что все рекорды были установлены на стандартной машине, «самой выносливой в мире», а значит, и самой лучшей. И действительно, сбыт их резко возрос. Акции фирмы быстро возрастали. В последующие годы «Ситроен» еще не раз побивал рекорды дальности и времени в классах до 2 и 3 л, улучшил «начальные» рекорды «Маленькой Розали». Часть их была побита в 1953 году на автомобиле «Симка-Аронд», потом снова обновлена командой из девяти спортсменов в 1957 году на такой же машине. Однако все высшие достижения «Ситроена» так и остались непревзойденными.

С именем «Ситроена» связан и еще один неприступный мировой рекорд, который так и остался уникальнейшим в мире. Это «годовой» рекорд. Да, в течение целого года легковой «Ситроен-11» сновал челноком по маршруту Париж — Монте-Карло. За рулем был француз Франсуа Лекко. С 22 июля 1935 года по 26 июля 1936 года пройдено 400 000 км. Конечно, эта гонка была

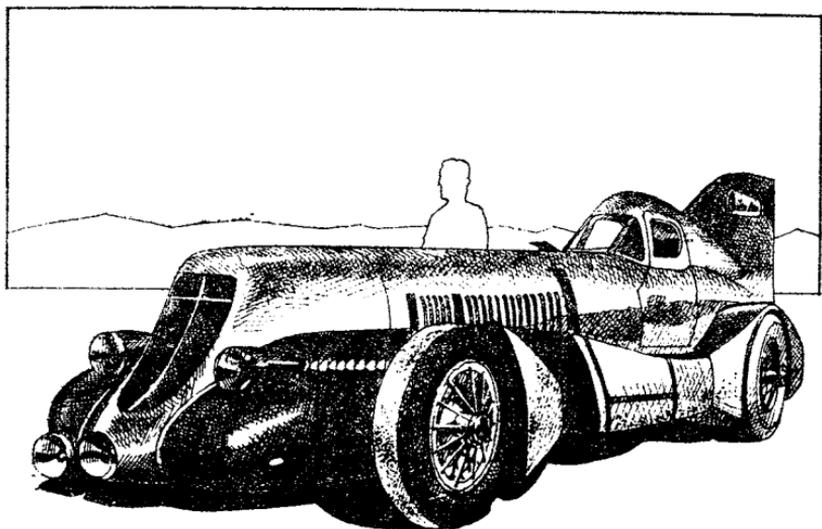
менее напряженной — она проходила только днем, случались целые дни отдыха, но тем не менее необычный рекорд был установлен и пока не покорен никем.

Калейдоскоп рекордов на дистанцию и время в различных классах не прекращается до сих пор, и рассказать обо всех просто невозможно.

При этом нельзя обойти знаменитого «рекордсмена выносливости» американского гонщика Эббота Дэвида Дженкинса, абсолютного рекордсмена, выступавшего в высших классах А и В (до 8000 см<sup>3</sup> и более). Его жизнь связана с автомобилями и трассой соляного озера Бонневиль, там родились его рекорды, его слава. Там прошла вся его бурная спортивная жизнь. Открытие этой трассы в 1926 году почти совпало с принятием решения о «длинных» рекордах. Американские фирмы ринулись создавать свои собственные машины, благо для этого подходили серийные автомобили. И, как все американское, они должны были быть самыми лучшими, надежными, быстрыми и выносливыми. Поэтому фирмы особенно привлекали высшие классы, в которых можно было бы рассчитывать не только на национальный рекорд, но и на наивысшее абсолютное достижение.

Карьера Дженкинса как гонщика началась в 1926 году, когда ему стукнуло уже 42 года, но еще только через 7 лет он добился первых крупных успехов. Известная фирма «Пирс-Эрроу» предоставила ему свой модернизированный легковой автомобиль «Сильвер-Эрроу». На нем Эббот, или просто Эб, превысил прежний рекорд французов, пройдя за сутки 4551,5 км со скоростью 189 км/ч. А еще через год увеличил это достижение до 4915 км. Эти новые победы американцев взбудоражили англичан, которые тогда царствовали в абсолютной скорости на суше. Инженер Рэйд Рэйлтон срочно построил тогда скоростную машину с 23-литровым авиационным мотором. На ней Джон Кобб со своими сменщиками Ричардсоном и Додсоном увеличил «суточный» рекорд до 5210 км и до 217,11 км/ч, побив при этом 21 промежуточное достижение. Кстати, именно эта машина и стала прототипом абсолютного рекордсмена «Непир-Рэйлтон».

Другая американская фирма — «Дюзенберг», жаждавшая рекордов, которые после успехов начала 20-х годов явно изменили ей, тоже успешно строила свой автомобиль «Мормон-Метеор-1». Уже через месяц после победы Кобба он был уже на трассе, но неудачи сопровождали новую, в спешке сделанную машину. Во время



*В июле 1940 года на автомобиле «Мормон-Метеор-3» «суточный» рекорд был доведен до 6225 км, а также установлен ряд других достижений на продолжительность движения. На нем ставился авиационный мотор «Кэртисс» объемом 25 л и мощностью 750 л. с.*

заезда вдруг на полной скорости разлетелся на куски двигатель. Его заменили, а на восемнадцатом часу гонки загорелась крышка и огонь перекинулся на машину. Чудом удалось спастись гонщику и погасить пожар. А тем временем секундомеры отсчитывали свой бег. Строгие судьи не скостили ни секунды на устранение неполадок и тушение огня. Уже темнело. На смену Дженкинсу со свежими силами пришел итальянец Гулотта, который помчался дальше без света — электропроводка сгорела еще при пожаре. Не верилось, что после таких перипетий можно будет рассчитывать на рекорд. Но остальные часы гонки прошли нормально, и судьба вознаградила людей за минуты переживаний: новый рекорд был 5234 км, доставшийся в труднейшем сражении. Средняя скорость была 218,029 км/ч. Одновременно были побиты прежние рекорды на 1, 3, 6 и 12 часов, на 2000, 3000, 4000 и 5000 км. Но и этому достижению не суждено было долго продержаться. Вскоре Джордж Эйстон с двумя напарниками поднял его до 226 км/ч, для чего пришлось предпринять три атаки.

Но американцы не унывали. Тем временем «Дюенберг» обанкротился, и Дженкинс самостоятельно построил «Метеор-2», за рулем которого в 1936—1939 годах он одержал множество новых побед. Так «суточный» рекорд в 1937 году достиг уже 253,10 км/ч, но и это еще не было пределом. В 1940 году появился самый совершенный автомобиль «Мормон-Метеор-3» с полностью закрытым кузовом и кабиной, колесами со спицами и килем-стабилизатором. По конструкции он уже приближался к абсолютным рекордсменам того времени. Единственное внешнее отличие состояло в наличии фар, ведь «гоняться» предстояло не на километр в светлое время, а на тысячи, днем и ночью, без остановок, без передышки. На новом «Метеоре» стоял авиационный мотор «Кэртисс» объемом 25 л, мощностью 750 л. с. На трассе Бонневиль новая машина появилась в июле 1940 года и рано утром 22-го числа была готова к атаке на рекорды. Посменно с гонщиком Б. Стаппом 57-летний Дженкинс довел 24-часовой рекорд до 6225 км (259,58 км/ч) и 48-часовой — до 11 500 км. Одновременно были установлены рекорды на 2, 3, 4 и 5 тысяч километров, а наивысшая скорость на 1 час составила 293,64 км/ч, на 1000 км — 291,12 км/ч и на 500 км — 294,20 км/ч. Представьте, двое суток мчаться без передышки со скоростью под триста километров в час! Не это ли доказательство высоких качеств человека и вedomой его руками техники? Эти достижения остались высшими и последними в спортивной карьере «быстрого Эба». Он умер в 1957 году в возрасте 73 лет, оставшись в истории автоспорта самым результативным гонщиком на длинные дистанции. Многие из его рекордов не превышены и сегодня. Например, действующий сегодня рекорд 24-часовых гонок специальных спортивных машин в Ле-Мане (Франция) составляет всего 5335,3 км.

В наши дни, чтобы проверить все узлы машины, не нужно проводить рекордные заезды или пускаться в дальние пробеги. Автомобили испытываются на специальных полигонах, созданных по последнему слову техники. Один из них расположен близ Дмитрова. Это сложный инженерный комплекс, где имеется скоростное кольцо, несколько испытательных дорожек и участков с различными покрытиями, бассейны, пылевые камеры, где работы ведутся в любое время года и в любую погоду. Скоростное кольцо длиной 14 км позволяет испытывать автомобили при скорости до 200 км/ч и «накатать»

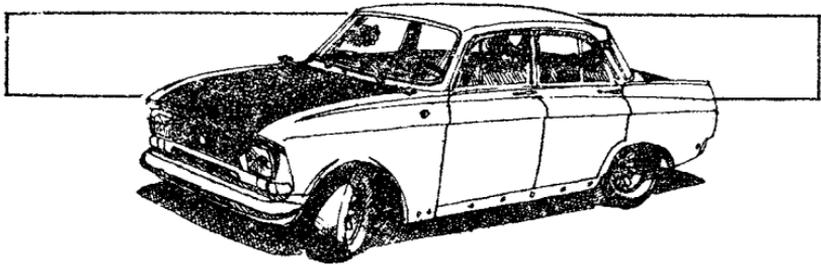
100 000 км за месяц, а 300 000 — за полгода, что в обычных условиях потребовало бы несколько лет.

И тем не менее это вовсе не исключает дальних путешествий, в которых спортсмены-водители могут ощутить аромат тех далеких легендарных пробегов. Недаром некоторые из них повторяют прежние маршруты. Так, в 1977 году был повторен Каракумский пробег, на этот раз на четырех автомобилях «Жигули» и «Нива», и завершился он в три раза быстрее, чем 44 года назад. 60-летию Великого Октября был посвящен 13 000-километровый пробег «Москвичей» по маршруту Москва — БАМ — Москва. В честь Московской олимпиады было совершено несколько пробегов легковых машин через всю нашу страну: из Москвы до Якутии длиной 15 000 км и из далекой Камчатки до Бреста, а затем через Польшу и ГДР обратно, общей протяженностью 27 000 км.

А чуть раньше, в 1974 году, три ульяновских водителя на серийных УАЗах-469Б штурмовали заснеженный Эльбрус, поднявшись на высоту четырех тысяч метров и посвятив этот своеобразный мировой рекорд 50-летию советского автостроения.

Всем памятные и крупные победы наших спортсменов в «ралли века» по маршруту Лондон — Сидней (1968 г.) и Лондон — Мехико (1970 г.), которые показали, что советские «Москвичи» ничуть не уступают лучшим зарубежным автомобилям того же класса. Выносливость наших машин в этих соревнованиях на гигантские дистанции в 16 и 26 тысяч километров еще раз доказала их отличные качества, что открыло им дорогу на зарубежные рынки. Об этих убедительных победах написано уже немало. Мы же хотим рассказать о некоторых менее известных рекордах советских спортсменов и их коллег из социалистических стран.

Лето 1972 года. Скоростная кольцевая трасса Центрального научно-исследовательского полигона в Дмитрове. Здесь впервые в отечественной практике советские спортсмены решили побить рекорды на 500 и 1000 км, а также на 6 часов. Инициатором явился Юрий Лесовский, гонщик международного класса, мастер спорта, участник крупнейших автомобильных марафонов. Он долго вынашивал эту идею, тщетно пытался ее воплотить, пока не встретил наконец деятельного и увлеченного сподвижника Николая Шевченко. И вот тут-то все и завертелось с головокружительной быстротой. На помощь пришли конструкторы и гонщики АЗЛК, сре-



*«Москвич-412», подготовленный для установления рекордов продолжительности движения. Летом 1972 года советские гонщики Ю. Лесовский и Н. Шевченко установили на нем 6 всесоюзных рекордов выносливости. На автомобиле устанавливались четырехцилиндровые двигатели объемом 1480 и 1823 см<sup>3</sup>, мощностью 110 и 125 л. с., с двумя верхними распределительными валами.*

ди них был и мастер спорта Юлий Абрамович Клеманов, известный советский раллист, участник и победитель крупнейших международных соревнований. Было решено подготовить серийную машину «Москвич-412» и оснастить ее моторами различного рабочего объема в классах 6 и 7 (до 1500 и 2000 см<sup>3</sup>). Эти двигатели уже были разработаны и построены на заводе под руководством заместителя главного конструктора И. А. Гладиллина. Оба имели двухкамерные карбюраторы и два распределительных вала в головке блока. Один имел объем 1480 см<sup>3</sup> и мощность 110 л. с., другой 1823 см<sup>3</sup> и 125 л. с. Серийный «Москвич» тоже модернизировали: понизили центр тяжести, сняли задний бампер, заднее и переднее правое сиденья, а на их месте разместили дополнительный топливный бак на 125 л и радиостанцию.

И вот 1 июля новый рекордно-гоночный «Москвич» вышел на стартовую линию подмосковного полигона. Поначалу решили испытать более мощный двигатель и опробовать дистанцию в 500 км. Все очень волновались. Еще бы! Впервые шли в атаку на рекорд дальности. Только однажды в 1956 году гонщик Ю. Чвиров на гоночной машине прошел 500 км, установив всесоюзный рекорд в классе до 1100 см<sup>3</sup> — 160 км/ч. Теперь, чтобы перекрыть установленный норматив, требовалось проходить каждый круг не больше чем за 4 минуты 44 секунды. И вот дан старт, и машина стрелой полетела вдоль

шеренги белоствольных березок и елей. Круг за кругом — скорость все возрастает, но хронометристы сообщают, что Лесовский пока не укладывается в норматив. С каждым витком должок накапливается. Только с одиннадцатого круга Юрий превосходит норму, и тут-то время начинает работать на рекорд. Постепенно должок сходит на нет, отсчитывая секунду за секундой в обратную сторону. А Лесовский все увеличивает бег машины и с двадцатого круга укладывается в 4.42, а последние круги помчался еще резвее, добываясь порой отметки 4.41. Вот последний, 36-й круг позади, и главный судья председатель комитета ФАС СССР В. А. Стеллиферовский фиксирует время — 2 часа 50 минут 5,5 секунды. Есть первый рекорд! Дистанция пройдена со средней скоростью 177,82 км/ч, почти на 3 км/ч выше всесоюзного норматива. В лучшем круге Юрий развил более 180 км/ч. Это была уже серьезная заявка на другие достижения.

Было решено тут же продолжить штурм следующего рекорда, но движок что-то забарахлил, и все отложили на завтра. Ночью прогромыхла гроза, а механики усердно заменяли забастовавший мотор на новый. 2 июля Ю. Лесовский и Н. Шевченко попеременно вели «Москвич» уже на 1000 км. И снова рекорд в классе 6 — 163,79 км/ч, а шестичасовое достижение составило 163,72 км/ч. На том июльские атаки на скорость были завершены, но спортсмены твердо решили еще раз вернуться сюда. Ведь оставались еще не покоренными три рубежа: в классе 7 — 1000 км и 6 часов, в классе 6 — 500 км.

19 августа снова судьбы и хронометристы заняли свои места, механики в последний раз проверили «Москвич» с двигателем 1500 см<sup>3</sup>, заправили его, и Юрий Лесовский устроился за рулем, надел каску, пристегнул ремни. 500-километровая дистанция уже досталась легко. Сказывался полученный в июле опыт, да и уверенность в своих силах и в возможностях машины добавляла энергии. Новый рекорд составил 175,18 км/ч, выше нормы. На следующий день решили замахнуться на оставшиеся два норматива в классе 2000 см<sup>3</sup>.

Тот день выдался особенно жарким и солнечным. Он принес немало волнений всем участникам. Сначала все как будто шло хорошо. Первые 500 км Николай Шевченко прошел за 2 часа 52 минуты, создав добрый задел времени, которого должно было хватить, чтобы

смениться с Юрием Лесовским, а механикам быстро проверить все механизмы и заправить бак. На следующую «пятисотку» Лесовский ушел, имея в запасе целую минуту.

Солнце стояло почти в зените. Припекает. Каково там Юрию в таком пекле? Почти не чувствуется дуновения ветерка, слышен лишь гомон птиц и стрекотание кузнечиков в высокой траве. А машина «печатает» круг за кругом. Методично, примерно через пять минут она возникает за лесом, растет гул мотора, и вскоре машина проносится перед судьями и немногочисленными зрителями, сотрудниками полигона. Все провожают ее взглядом, и снова воцаряется тишина. Лишь отмахиваются от взявшихся невесь откуда ос. Подходит Николай. Его спрашивают:

— Устал?

— Не то слово, — вздыхает он и с наслаждением растягивается на зеленой травке.

— Волнуешься?

— А то нет... — усмехается Николай и вспоминает, как тогда, в июле, из-за досадной неисправности чуть было все не сорвалось. Ему пришлось сойти с трассы на той же дистанции. Твердым орешком стала тысяча километров. И вот сейчас все повторяется снова. Как-во-то теперь будет? Сможет ли теперь Юрий справиться с непокорным рекордом? .

Измученный, уставший Николай блаженно раскинулся на самом солнцепеке, отмахиваясь от назойливых ос. А они стали донимать все сильнее. Тем временем Юрий так же монотонно появляется перед судейским пунктом и мгновенно исчезает в августовском горячем мареве, чтобы через несколько минут вновь с завидным постоянством показаться с другой стороны. Близится финиш. И тут на последних витках случилось совершенно непредвиденное, что поставило труд десятков людей под серьезную угрозу неудачи. Вот как описывает дальнейшие события Ю. А. Клеманов в своей книге «Москвичи на «Москвичах»:

«Вдруг Шевченко вскочил. Лицо его побелело, в глазах мелькнула тревога и боль. Я, грешным делом, подумал сначала, что его оса ужалила. Но нет... Он стоял, дико вперив глаза туда, откуда должен был снова появиться Лесовский. Наконец выдохнул:

— Ты... видел?!.

Когда Лесовский показался на трассе снова, я кое-

что начал соображать. Уже издали увидел, что у него выключены оба стеклоочистителя, а вблизи понял окончательно, что происходит. Все ветровое стекло было покрыто каким-то полупрозрачным, желтым, словно жировым, слоем!.. Осы, которые вели с нами свои безобидные игры, там, на трассе, не успевали уклоняться от мчащегося во весь опор металлического чудовища. И хотя стеклоочистители отбрасывали их в стороны, следы побоища все явственнее отпечатывались на стекле.

Шевченко прямо-таки застонал от увиденного. Вернее, от беспомощности, невозможности хоть что-нибудь предпринять, хоть как-то прийти на выручку товарищу. Не бросишься же на дорогу, чтобы разогнать этот глупый жужжащий рой или перенять его удар на себя. Можно себе представить, как переживал гонщик в эти минуты. Сильно пожелтевший мир сквозь ветровое стекло вряд ли представлялся ему в розовом свете. Видимость заметно ухудшилась и при такой скорости становилась критической. Рекорд повис на волоске.

К тому же мы заметили другое: не только стекло, но и облицовка радиатора были покрыты осами. Значит, они набились в соты радиатора (для ос что дом родной!), и двигатель, по всей вероятности, начинает уже перегреваться. Неужели же Юре, чтобы избежать этого, придется включить на машине отопитель? При такой-то жарнице! Не сговариваясь, мы побежали с Николаем к стоявшей неподалеку переговорной рации.

— Все нормально, все нормально! — прозвучал в микрофоне хорошо знакомый голос Юры. — Включил отопитель... А то ведь зябко, продрог весь...

Мы с Николаем понимающе переглянулись.

— Я «Роза»!.. Я «Роза»!.. У меня все отлично! — слышалось вскоре вновь из несущегося с бешеной скоростью автомобиля.

Лесовский все накручивал и накручивал километры. 64-й и 65-й круги. Почти при отсутствии видимости! 68-й. Рекорд был практически обеспечен. На 72-м круге — через 5 часов 47 минут 12 секунд после старта — один из судей торжественно поздравил по радио Юрия Лесовского с установлением нового рекорда на дистанции 1000 км в классе автомобилей до 2000 см<sup>3</sup>. Затем подошел к нам поздравить с тем же соавтора рекорда Николая Шевченко. Он был в полном изнеможении, струйка пота стекала с его лба по щеке. Николай едва шевельнул губами в ответ на поздравление...»

А тем временем второй рекордсмен мчался на штурм следующего достижения — до истечения 6 часов почти беспрерывной гонки оставалось всего 13 минут. Еще несколько кругов в том же темпе — и еще один барьер будет побежден. Мчался уже почти вслепую, боясь, что строгие судьи прекратят соревнование из-за серьезной опасности. Отважный спортсмен чудом удерживал машину на трассе, ориентируясь только по ведомым ему одному приметам и не забывая бодро докладывать по радио: «Я «Роза»... У меня все нормально! Продолжаю движение!..» Двигатель перегревался, нестерпимо жарил «печка». Наконец последний, 75-й виток позади, и Юрий пошел на сверхплановый круг под аплодисменты немногих свидетелей этого примечательного события в истории советского спорта. Когда Юрий остановил машину, выйти уже не было сил. Он буквально вывалился на руки своих товарищей...

Трудно дался новый рекорд. Но рекорд был: на дистанции 1000 км средняя скорость составила 174,23 км/ч, на 6 часов — 174,32 км/ч. Советские спортсмены вписали еще несколько строк в таблицу всесоюзных рекордов.

Табель рекордов ФИА продолжает пополняться новыми и новыми достижениями, намного превосходящими предыдущие. Трудности освоения новых рубежей не страшат отважных спортсменов и конструкторов. Советские гонщики не отстают от своих зарубежных коллег и готовятся к новым атакам на время и пространство, которым все мы в скором будущем станем свидетелями.

**3. ИСПЫТАНИЕ РЕКОРДОМ.** Около трехсот лет минуло с тех пор, как профессор математики Марбургского университета Дени Папэн изобрел свою знаменитую «атмосферную машину», где впервые применил ныне хорошо знакомую всем систему «цилиндр — поршень». С тех пор она стала неотъемлемой частью почти любого двигателя внутреннего сгорания, нагнетателя, компрессора, насоса... И столько же, сколько она существует, одни изобретатели пытаются ее усовершенствовать, а другие... Другие наотрез отказываются от этой древней схемы и предлагают, предлагают, предлагают... Поршневые моторы представляются им слишком ненадежными и сложными. Их «ахиллесовой пятой» как раз

и становится шатунно-поршневая группа. Нельзя ли отказаться от этого громоздкого и тяжеловесного устройства? И вот изобретатели предлагают на суд общественности свои конструкции с вращающимся поршнем, напрямую приводящим вал двигателя.

Этой идеей еще в 1934 году загорелся молодой штутгартский инженер Феликс Ванкель и многими десятилетиями оттачивал ее. В конце 1958 года западногерманские газеты, захлебываясь от национальной гордости, расписывали новое сенсационное изобретение Ванкеля, работавшего в то время на автомобильной фирме НСУ. Изобретение преподносилось как «крупнейшее открытие в современной технике, обещающее произвести революцию в автомобилестроении». Действительно, Ванкель пошел дальше многих изобретателей беспоршневых моторов. Ему одному из первых удалось, решив множество технических задач, воплотить в жизнь давно не дававшую покоя конструкторам идею двигателя без кривошипно-шатунного механизма, названного роторно-поршневым или просто роторным. Его конструкция довольно подробно была описана в специальных статьях и книгах, поэтому не будем возвращаться к рассмотрению устройства этого мотора.

Новый двигатель в 1963 году получил путевку в жизнь, когда его впервые установили на легкий двухместный спортивный автомобиль «НСУ Принц-Спидер», который мог развивать скорость до 160 км/ч. Им всерьез заинтересовались американские, японские и многие европейские компании. Так, в 60-х годах началась лихорадочная погоня за созданием новых моделей роторных машин. Вскоре в «клуб Ванкеля» вошла фирма «Даймлер-Бенц», о которой стоит рассказать подробнее, так как ее разработки вплотную примыкают к нашему рассказу об автомобильных рекордах.

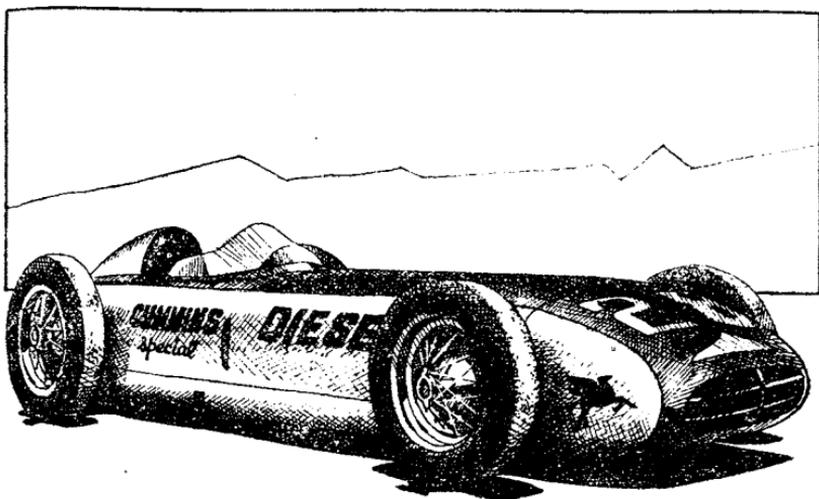
В 1969 году ею был выпущен спортивный автомобиль «Мерседес-Бенц С111» с двухместным закрытым кузовом купе слегка клиновидной формы, с огромной трехконечной звездой на капоте. Еще несколько лет назад фирма «Даймлер-Бенц» выделила 3 миллиона марок на, как ей казалось, весьма перспективное дело — внедрение роторных двигателей. И вот опытный образец автомобиля был готов. На нем стоял четырехсекционный мотор мощностью 350 л. с. Пластмассовый кузов имел две откидывающиеся вверх двери, которые напоминали крылья огромной стальной птицы, приготовившейся к по-

лету. На испытаниях машины, проведенных на полигоне в Хокенгейме, она показала максимальную скорость 300 км/ч, что является неофициальным «абсолютным» достижением среди роторных машин. Оно не превзойдено до сих пор. Почему? Оказалось, роторные двигатели все-таки не оправдали полностью многих надежд, несмотря на их рекордно малые габариты и массу. Как ни мудрят конструкторы, до сих пор не удается добиться надежности уплотнений вращающегося ротора. Но настоящий приговор им вынесли новые, более жесткие нормы на токсичность отработавших газов — по этому параметру двигателя Ванкеля пока не могут превзойти и даже сравняться с обычными поршневыми моторами. В результате «мода на Ванкеля» быстро сошла, и многие солидные фирмы, выбросив на ветер миллионы, вообще прекратили работу над ними.

Выпустив 13 роторных автомобилей C111, фирма «Даймлер-Бенц» тоже прекратила их разработку, но базовой машине еще была суждена долгая жизнь и новые рекорды. Шасси C111 стало подвижной лабораторией для испытания различных видов двигателей и автомобильных агрегатов. И часто такие испытания проводились в тяжелых условиях рекордных заездов с их несравнимо более высокими нагрузками.

В последние годы, когда всерьез заговорили о загазованности атмосферы, вспомнили об одном важном преимуществе двигателей с воспламенением от сжатия — дизелей — их низкой токсичности, а также высокой экономичности. Ранее применявшиеся только на грузовиках, дизели привлекли внимание и создателей легковых машин. Действительно, немаловажно, если ваша дизельная машина расходует на 20—30 процентов топлива меньше, да какого топлива — самого дешевого — простой солярки! А окиси углерода, наиболее опасного компонента выхлопных газов, хороший дизель выбрасывает в 10 раз меньше, чем бензиновый мотор! Так нельзя ли путем полной «дизелизации» автомобильного парка решить наконец такую злободневную проблему загрязнения городской атмосферы?

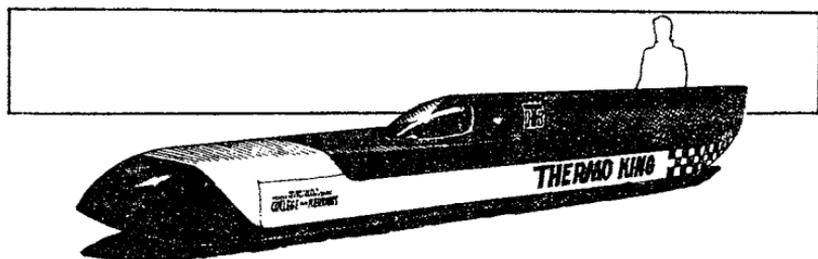
Сегодня многие крупнейшие автомобильные компании мира — «Даймлер-Бенц», «Опель», «Дженерал моторс», «Пежо», «Ситроен» — наряду со своей обычной продукцией выпускают дизельные модификации, подвергая их всесторонним испытаниям. Они участвуют в длительных пробегах и ралли, а для еще более серьез-



*Дизельный рекордно-гоночный автомобиль «Камминз-Дизел-Спешиэл» — обладатель первого рекорда скорости в классе дизельных машин — 272 км/ч (1953 г.). На нем установлен шестцилиндровый дизель объемом 6568 см<sup>3</sup>, мощностью 400 л. с. База 2650 кг. Масса 711 кг.*

ных проверок строятся специальные рекордные варианты, оснащаемые хотя и модернизированными, но все же самыми обычными серийными двигателями. Рекорд лишь доказательство верности избранного конструктивного направления, итог многолетней кропотливой работы.

Как и рекордные автомобили с карбюраторными двигателями, дизельные машины также делятся на классы в зависимости от рабочего объема мотора. Одной из первых испытать рекордом свои моторы решила американская компания «Камминз», известный производитель дизелей для грузовиков. Она взяла обычный серийный шестцилиндровый двигатель объемом 6568 см<sup>3</sup> и, увеличив его мощность до 400 л. с., установила его на шасси трекового автомобиля, который получил название «Камминз-Дизел-Спешиэл». В 1953 году гонщик Фаллер на трассе Соляного озера установил на нем рекорд скорости, пройдя 1 км с хода со средней скоростью 272,1 км/ч. Один из первых «суточных» рекордов на дизельной машине АСЕ со специальным полностью закрытым кузовом и с передними ведущими колесами установил еще в 1936 году гонщик Дж. Эйстон. С тех пор



*Один из многочисленных претендентов на завоевание «дизельного рекорда скорости» — американский автомобиль «Термо-Кинг» С-201 (1974 г.).*

«дизельные» рекорды не спеша растут. Медленнее, чем у автомобилей с карбюраторными двигателями, но и дизельные моторы доказывают свои большие «быстроходные» возможности, а также долговечность и надежность. Ежегодно среди огромного числа претендентов на рекорды, выезжающих на гладкое плато Бонневиль, появляются несколько вариантов с надписью на бортах: «Дизель». Один из последних «дизельных» рекордов — 306,328 км/ч — установил американец Роберт Хейвмен на машине «Корвэйр» с шестицилиндровым двигателем фирмы «Дженерал моторс».

И на европейских скоростных трассах и полигонах проходят опробование новые моторы-дизели, после чего их рекомендуют устанавливать на серийные легковые автомобили.

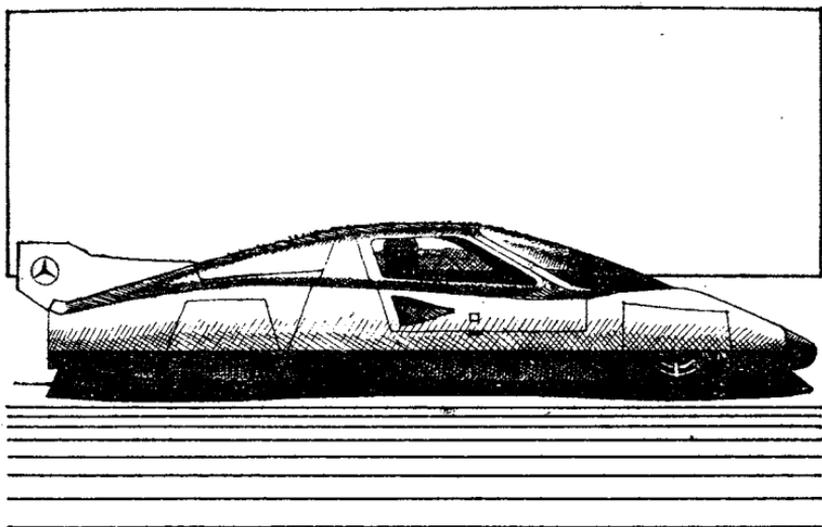
Фирма «Даймлер-Бенц» с 30-х годов постоянно совершенствует свои «легковые варианты» дизельных двигателей, среди которых основная ставка в последние годы делалась на новый пятицилиндровый мотор 300Д объемом 3000 см<sup>3</sup> с турбонагнетателем. После всесторонних испытаний фирма предполагала запустить его в серию и установить на новой гамме своих легковых автомобилей. Но предварительно следовало испытать его и доказать скептикам высокую надежность не только самой концепции «воспламенения от сжатия», но и необычной компоновки с пятью цилиндрами. Мощность первого варианта составила 190 л. с. — на 110 л. с. выше, чем у стандартного. Его установили на опытном шасси С111, и в 1976 году на испытательном полигоне фирмы ФИАТ в городе Нардо в Южной Италии за не-

сколько дней подряд ярко-оранжевый автомобиль установил сразу несколько рекордов в классе до 3000 см<sup>3</sup>. 60 часов непрерывной гонки на скоростях свыше 250 км/ч он выдержал прекрасно. Лишь краткие, на 20—30 секунд, остановки у депо через каждые 2,5 часа, чтобы сменить экипаж и шины, заправить бак. И снова бешеная езда. В результате — 16 международных рекордов, из них 3 мировых — на дистанциях 5000 миль, 10 000 км и 10 000 миль автомобиль показал наивысшие достижения — более 252 км/ч. В том же году американский автомобильный журналист и коллекционер старинных машин Фриц Баш построил свой автомобиль «Дизельстар» («Дизельная звезда») с клиновидным кузовом, оснастив его тем же мотором. Он установил 5 мировых рекордов на дистанциях  $\frac{1}{4}$  мили, 500 м, 1 км и 1 миля со стартами с места и с хода, показав максимальную скорость 253,7 км/ч. Так еще раз были подтверждены высокие способности нового дизеля, рекомендованного в серийное производство и получившего признание.

Фирма «Даймлер-Бенц» всегда видела в высоких спортивных достижениях хорошую возможность не только для испытания техники, но и средство рекламы своей продукции. С углублением энергетического кризиса она еще раз решила поднять интерес покупателей к быстроходным дизельным вариантам. Благо, что для этого уже имелись все предпосылки.

В конце апреля 1978 года на скоростной дорожке полигона в Нардо снова появился скоростной «Мерседес» с новым, 3-литровым дизелем. Это был низкий, будто распластанный по земле, напоминающий неизвестную глубоководную рыбу, серебристый С111-III. Взвились, будто крылья, вверх двери, закопошились вокруг механики. Невдалеке громоздились запасные шины, откуда-то сверху свисали заправочные шланги. Все должно было обеспечить мгновенное обслуживание машины, пока один водитель сменит другого. Их было четверо. Возглавлял команду Ганс Либольд, руководитель всех работ и главный инженер проекта.

И вот рано утром 29 апреля «рекордная карусель» закружилась. Слаженно работали люди, не подвела и машина. Как серебристая стрела, она молнией носилась по ровной бетонке, регулярно появляясь перед судьями и вновь с ревом исчезая вдали, печатая круг за кругом, штурмуя один рекорд за другим. Гонщики через 2,5 часа сменяли друг друга. И каждый, садясь за руль, видел на



*Спортивно-рекордный автомобиль «Мерседес-Бенц С111-III» в 1978 году установил 20 рекордов скорости в классе дизельных машин до 3000 см<sup>3</sup>. Мощность его пятицилиндрового дизеля 230 л. с. База автомобиля 2720 мм. Длина 5380 мм, ширина 1715 мм, высота 1045 мм. Масса 2720 кг. Максимальная достигнутая скорость 327 км/ч.*

электронном табло свои показатели и среднюю скорость, число кругов, время движения. С каждым кругом цифры эти возрастали, один за другим падали прежние рекорды и рождались новые. Они множатся с каждым очередным витком. Через 20 минут пройдено 100 км — рекорд, 100 миль — снова рекорд. Затем рекорд на 1 час, на 6 часов. А потом снова калейдоскоп высших достижений — 500 км, 500 миль, 1000 км, 1000 миль. Лишь через 12 часов погони за скоростью и секундами автомобиль надолго остался у депо. Побито 11 международных и 9 мировых рекордов скорости на дистанцию и время. Средние скорости колебались от 260 до 322 км/ч, что осталось неофициальным абсолютным достижением для дизельных спортивных машин. Причем на этой гигантской скорости было израсходовано не так уж много горючего — всего 16 л на каждые 100 км. Так дизель еще раз доказал не только свою надежность, но и несравнимо высокую экономичность. Это позволило фирме расширить сбыт своих дизельных модифика-

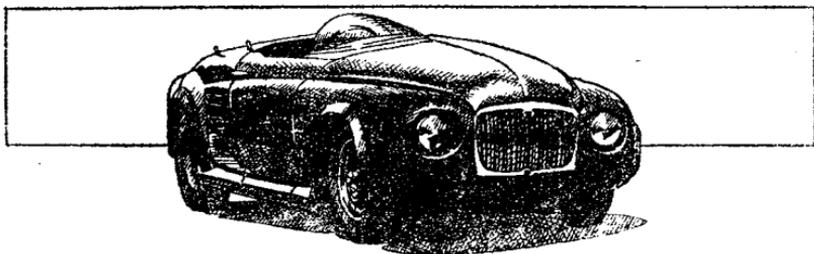
ций, которые стали самыми популярными в мире. Ни за одним автомобилем нет таких длинных очередей на несколько лет, как за «Мерседесами» с дополнительной хромированной буквой Д на крышке багажника. А их выпускается около половины от общего производства.

На этом судьба опытного шасси С111 не завершилась. В 1979 году появилась следующая модификация «С111-IV», снабженная новым обтекаемым серебристым кузовом из пластика с передним и задним антикрыльями, двумя стабилизаторами, полностью закрытыми колесами. Он снова стал подвижной лабораторией. На этот раз на нем испытывают V-образный восьмицилиндровый бензиновый двигатель объемом 4,5 л, оснащенный системой непосредственного впрыска топлива, которая после успешных испытаний обосновалась на стандартных легковых машинах «Мерседес-Бенц». На испытаниях 5 мая автомобиль достиг максимальной скорости 403,98 км/ч, когда-то заветного барьера для специальных рекордных машин, а также установил ряд рекордов на дистанции 10 км, 10 миль, 100 км и 100 миль в классе В.

О каком бы двигателе ни шла речь: о карбюраторном, дизельном, роторном — у каждого из них то или иное число цилиндров и поршней, разных по виду, расположению, форме, но все-таки они остаются верны древней схеме «цилиндр — поршень». От них так или иначе движение через механические устройства передается на рабочий вал. А нельзя ли отказаться от этой «жесткой» схемы? Оказалось, можно! Речь идет о газотурбинном двигателе (ГТД), который постепенно приходит на смену поршневым моторам в некоторых видах транспорта. Пока лишь в очень ограниченной области — на тяжелых внедорожных автомобилях-самосвалах, междугородных грузовиках и автобусах.

В ГТД нет надобности в установке сложной и тяжелой трансмиссии: турбина сама автоматически приспосабливается к условиям движения и обеспечивает плавное трогание с места. Для управления служит только педаль газа, при помощи которой регулируется скорость выхода газов из камер сгорания.

Другим важным качеством является полное отсутствие возвратно-поступательного движения частей, что могло бы стать источником недолговечности и повышенных износов. В турбине все детали лишь вращаются в подшипниках — это залог надежной и долговечной работы. ГТД неприхотливы к топливу и дают очень мало-



*Первый обладатель максимального достижения в классе газотурбинных автомобилей — английский «Ровер Джет-1» (1952 г.) мощностью 200 л. с. Максимальное достижение 244,5 км/ч.*

токсичные отработавшие газы. Все эти положительные качества ГТД давно привлекали к ним внимание конструкторов. Сегодня 120-тонные БелАЗы оснащаются такими двигателями. Созданы газовые турбины для междугородных автобусов и нового семейства МАЗов.

Немалую роль в совершенствовании ГТД сыграли и рекордные заезды, в которых прошли проверку принципы использования этого рода двигателей на автомобилях. Ученые получили практический материал по совершенствованию газовых турбин для серийных машин. Одним из первых был продемонстрирован в 1950 году газотурбинный двухместный автомобиль Т-1 английской фирмы «Ровер» с двигателем в 150 л. с. В 1952 году в Бельгии были проведены скоростные испытания усовершенствованного образца «Джет-1» с двигателем мощностью 200 л. с. при 40 000 об/мин. На дистанции 1 км с хода он развил скорость 244,5 км/ч, что и стало первым «абсолютным» рекордом среди газотурбинных машин. Затем появилась целая гамма автомобилей, оснащенных ГТД, — легковых, грузовых, автобусов, а также спортивных и гоночных машин. Не забывая о герое нашего повествования, расскажем лишь о специальных скоростных автомобилях. При этом следует упомянуть, что деление газотурбинных спортивных машин по классам производится, конечно, не по объему двигателя, а по массе снаряженной машины. Для рекордных машин утверждены три класса: до 500 кг, 500—1000 кг и свыше 1000 кг.

Впервые машину для рекордных заездов построила в 1954 году американская компания «Дженерал моторс». Это была «Файрбирд-1» («Огненная птица»), напоми-

навшая своим заостренным кузовом с небольшими крыльями и высоким стабилизатором легкий истребитель. На ней стояла газовая турбина в 300 л. с., однако недоработки некоторых узлов и ее неустойчивость не позволили этой «птице» взлететь к рекордным вершинам. Больше повезло французской фирме «Рено», на долю которой выпали и первые официальные рекордные достижения. В 1956 году она строит низкий обтекаемый автомобиль «Этуаль филиант» («Падающая звезда») с закрытым, полностью обтекаемым кузовом с двумя стабилизаторами за задними колесами. Газовая турбина «Турмо-1» мощностью 270 л. с. при 35 000 об/мин стояла за сиденьем гонщика и через систему редукторов и карданных валов вращала все колеса машины, обеспечивая стопроцентное использование сцепного веса. В том же году на озере Бонневиль гонщик Эрбер показал на ней высшее достижение — 306,9 км/ч в классе до 1000 км/ч. Другой рекорд среди газотурбинных автомобилей установил легковой автомобиль «Додж Турбо-Дарт III». В 1962 году он стал «рекордсменом выносливости»: за пять дней Артур Баум пересек на нем территорию США, проделав 5000 км со средней скоростью 88 км/ч.

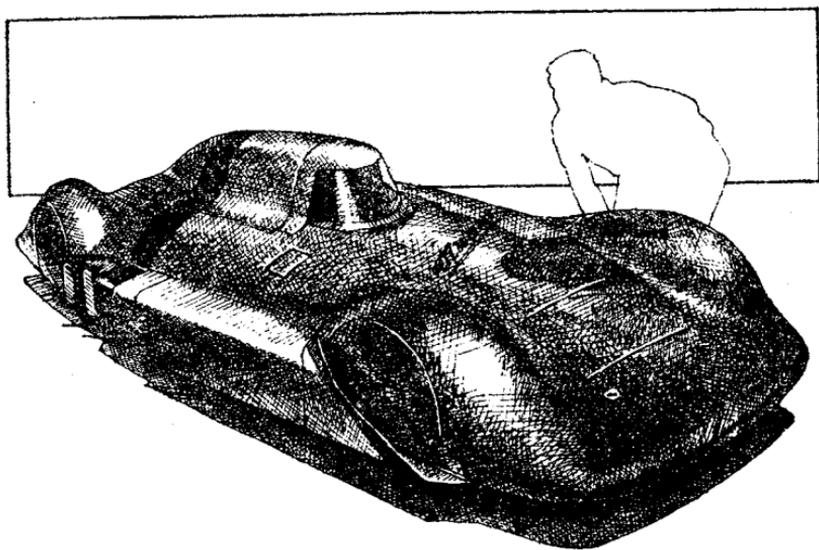
Создателем первого советского рекордного газотурбинного автомобиля «Пионер» стал ныне абсолютный рекордсмен СССР, заслуженный мастер спорта международного класса, московский инженер-испытатель Илья Александрович Тихомиров. Вся его жизнь связана с автомобилями и мотоциклами. Он их создавал, испытывал, разбирал до винтика и вновь собирал, вникая в конструкцию и назначение каждой детали. С 1946 года за рулем — так на всю жизнь его душа сроднилась с автомобилем, прикипела к стальной душе механического существа. Окончив в 1953 году Московский автомеханический институт, Илья Тихомиров еще долгие годы выбирает свою дорогу в необъятном просторе автомобильного мира: работает в бюро скоростных автомобилей НАМИ у А. И. Пельтцера, затем в конструкторском бюро мотостроения в Серпухове, испытывает автомобили, мотоциклы и даже скоростные моторные лодки, участвует в линейных автогонках. А чтобы глубже узнать все стороны жизни, становится главным инженером одного из совхозов, а потом пересаживается за руль такси. И все же азарт скорости был у него в крови. Он еще долго не мог найти выхода, пока наконец Э. Лорент не передал ему свой первый рекордный «Харьков-Л1», приступив к

созданию «Харькова-Л2». Так появилась основа, к которой были приложены золотые руки, смекалка, жизненный опыт и помощь друзей. Тогда Тихомиров решил не идти по проторенной дорожке харьковчан, не «отбирать» у них с таким трудом завоеванные рекорды в «младших» классах. Решил создать до того времени неизведанный рекордный автомобиль с газотурбинной установкой. Так родилась идея, но до ее воплощения было еще далеко. Где-то нашли отработавшие свой ресурс в авиации две маленькие турбины-пускатчи. Московский автоклуб предоставил помещение... И сегодня Илья Александрович усмехается, вспоминая то ветхое строение в Нижне-Кисловском переулке: «Когда-то там помещался каретный сарай. А работы над газотурбинным «Пионером» мы начали с того, что сделали в наших хоромаш... новые ворота. Ведь старых-то практически не было, а то, что от них оставалось, постоянно падало на нас. А новые лет десять простояли. Стоял там еще старенький, кажется, дореволюционный, не то фрезерный, не то токарный станок. На том и кончалось все наше оснащение. Зато желания и энтузиазма было вдоволь. Почти все делали сами, в основном вручную, по вечерам после работы. Установили шасси на подпорки и принялись возиться с ним, а для испытания и доводки турбин соорудили свой балансировочный стенд. Вообще турбина отличается прекрасной уравновешенностью. Мы впервые убедились в этом, когда, разогнав ее до 50 000 об/мин, поставили на нее доверху наполненный водой стакан. И ни капли не пролилось!..» Дни бежали за днями, месяцы за месяцами. И стали все явственнее вырисовываться обтекаемые контуры новой машины. От «Харькова» разве что база в 2500 мм осталась. А остальное было переделано, модернизировано, установлен новый кузов из алюминиевых панелей. Две двухвальные турбинки мощностью по 50 л. с. поместили по бокам от гонщика. Узкие воздухозаборники выполнили в боковинах обтекателей за передними колесами, а выхлоп — через широкие боковые отверстия перед задними колесами. Обе турбины связаны друг с другом шестеренчатым редуктором, стоящим поперек за сиденьем гонщика. От него крутящий момент коротким валом передается на задний мост. Подвеска всех колес независимая торсионная. Снаряженная масса 496 кг, что позволяет выступать в классе до 500 кг. При установке дополнительного подкачивающего насоса, контрольной аппаратуры и генератора

масса увеличивается килограммов на тридцать, что позволяет на той же машине соревноваться и в классе 500—1000 кг.

Легко ли было сделать такую машину? Взять почти готовое шасси, турбины... «Взять-то может любой, — говорит Тихомиров, — а вот сделать из этого серьезную вещь — не каждый! Не моя в том заслуга, что именно на мою долю выпало стать «самым быстрым автомобилистом в стране». Все время мне помогали мои товарищи, такие же энтузиасты автомобильной техники и высокой скорости. Всех перечислять трудно — их было человек пятнадцать-двадцать, а говорить только о некоторых не могу, обижу других. Все помогали кто как мог. Не жалели для этого своих вечеров, воскресений, отпусков. Главная заслуга принадлежит всему коллективу, не могу не выразить все-таки благодарность Московскому автоклубу, его тогдашнему руководителю Петру Семеновичу Жукову, который в меру своих возможностей всячески старался помочь нам». Илья Александрович подчеркивает еще и еще раз, что главное — это работа коллектива, трудная, напряженная каждодневная работа большого коллектива энтузиастов и специалистов, в котором полностью выражаются талант и умение каждого из них. «Главные черты? Залог успеха? — Тихомиров задумывается. — Работа и снова работа! В придачу к ней — организованность и аккуратность, точность, дисциплинированность — это не только основа большого спорта, это основа любого серьезного дела», — повторяет Илья Александрович, скромный коренастый человек с волевым обветренным лицом и трудовыми руками. «В спорте нет мелочей независимо от того, где спортсмен выступает — на воде, в воздухе или на земле. Конечно, важны и опыт, мастерство, да и чутье играет не последнюю роль», — считает прославленный советский гонщик. Все эти качества есть и у самого Тихомирова, и у всего возглавляемого им коллектива. И результаты не замедлили сказаться.

Первый старт «Пионер-1» принял на соляном озере Баскунчак в 1961 году. Первые же заезды показали, что газотурбинный первенец способен бить зарубежные рекорды. Автомобиль вплотную приблизился к заветному 300-километровому барьеру, который на советской земле еще не покорялся никому. А на более длинных дистанциях в 5 и 10 км «Пионер» легко выжимал двести пятьдесят. Тогда на Баскунчаке Тихомиров твердо задался



*Самый быстроходный автомобиль СССР — газотурбинный «Пионер-2», на котором на озере Баскунчак в 1963 году гонщик Илья Тихомиров установил высшее достижение страны, не покоренное до сих пор, — 311,419 км/ч. Всего на автомобиле установлено 14 всесоюзных рекордов. На автомобиле установлены две газовые турбины общей мощностью 136 л. с. База 2500 мм. Длина 4300 мм, ширина 1250 мм, высота 700 мм. Масса 485 кг.*

целью покорить «три сотни», но для этого требовалось усовершенствовать машину. Почти год ушел на ее доводку. Мощность турбин довели до 68 л. с. при 50 000 об/мин, что дало суммарную мощность в 136 л. с. Установили дополнительные дуги безопасности и фонарь над местом гонщика. На следующий год модернизированный автомобиль «Пионер-2» снова на озере. И снова каскад рекордов, которые перемежались с высшими достижениями Э. Лорента и В. Никитина. Тогда И. Тихомиров впервые в стране наконец перевалил заветный рубеж «300», достигнув в классе до 500 кг скорости 302,5 км/ч и в классе до 1000 кг — 306,6 км/ч, вплотную приблизившись к рекорду французов. Но в тот год он не покорился. Его Илья Александрович побил лишь на следующий, 1963 год: в классе до 1000 кг он показал 310,280 км/ч, в классе до 500 кг — 311,419 км/ч. Первый до сих пор остается непревзойденным международным

достижением, второй — «абсолютным» рекордом — высшим результатом на автомобиле в нашей стране, тоже пока не превышенным. Французы пытались взять приоритет в свои руки, но в одной из очередных попыток у «Падающей звезды» сгорела турбина, и она навсегда выбыла из дальнейшей борьбы за скорость.

Когда, показав свой жестокий нрав, природа заставила наших спортсменов приостановить борьбу за высшие скорости на прекрасной трассе озера Баскунчак, Илья Тихомиров, модернизировав свою машину, снова регулярно выходил на старт на бетонной дорожке в Чугуеве и снова ставил там новые рекорды. Теперь уже они были поскромнее. Ведь разогнаться было негде, и дистанции 500 и 1000 м машины брали с места, чтобы успеть притормозить у конца бетонки. На новом «Пионере-2М» чуть модернизировали кузов, укоротили воздухозаборники, оставив все другие узлы без изменения. В классе до 500 кг в 1967 году Тихомиров проходит «пятысотку» со скоростью 105,63 км/ч; через четыре года устанавливает рекорд 109,30 км/ч, а в 1972 году 1 км проходит со скоростью 140,5 км/ч. Эти всесоюзные результаты не превышены до сих пор. Всего же на счету талантливого гонщика 14 всесоюзных рекордов, из которых 8 превышают международные. Плюс к этому неофициальное высокое звание абсолютного рекордсмена страны по автомобильному спорту. Таков итог многолетней работы коллектива энтузиастов во главе с опытным и трудолюбивым мастером своего дела.

Говоря о москвиче, заслуженном мастере спорта Илье Александровиче Тихомирове и его газотурбинном «Пионере», невозможно снова и снова не вспомнить этапы большого пути человека и его стального творения, равно знаменитых и уважаемых.

Тихомирова часто спрашивают:

— Что было главным в завоевании тех высоких скоростей, не подвластных ни одному другому человеку в стране?

И он снова и снова повторяет:

— Труд, только труд главное! Девяносто девять процентов и еще две, нет, три девятки — это работа. тяжелая и изнурительная. А воплощается она в те доли секунды, когда труд многих людей проверяет один. Мне часто задают вопрос о том героизме труда и смелости гонщика, — продолжает Тихомиров. — Не представляю себе, что такое героизм. Для меня это хотя и опасная,

увлекательная, но будничная, повседневная работа, прерываемая лишь минутами радости и ликования, когда приходит успех на трассе. Но больше помнится, как кропотливо подгоняли все узлы, отлаживали турбины, балансировали их, только один наклон шкворней меняли пять раз... Это вот запомнилось на всю жизнь! А мгновения радости после удачного заезда — только как естественный результат, которого давно ждешь и к которому долго готовишься.

— А как проходил заезд на такой необычной машине?

— Все было куда проще, чем на автомобиле с поршневым двигателем. Ведь здесь нет ни педали сцепления, ни рычага переключения передач, только педаль газа и тормоза да две кнопки на руле для включения и выключения правой и левой турбин. Все очень просто. Сажусь за руль, нажимаю кнопку, и электростартер заводит одну из турбин, нажимаю вторую и слышу удвоенный свист рядом с собой. Обе турбины разгоняются, и свист их все больше и больше напоминает рев реактивного самолета. Потом все идет само по себе. Специальное реле регулирует режим работы турбин, а мне остается только следить за их работой по термометрам и жать на газ. Машина плавно трогается и быстро разгоняется. Стоит сбросить газ, и можно тормозить. Вот и весь рекордный заезд. Что запомнилось? Только лишь как мчалась под колеса серая лента трассы да как на колене лежала бумажка, чтобы сразу после остановки внести туда показания приборов. Работа есть работа. Взаимопомощь? Конечно, мы все помогали друг другу как могли, оставаясь друзьями и волнуясь за своих товарищей, радовались вместе успехам. Запомнилось, как все вместе ночью ремонтировали двигатель на одной из машин Никитина — в открытый патрубок нагнетателя нерадивый студент умудрился уронить гайку. Объявилась она, конечно, только на дистанции...

— Что вы ощущали во время заездов, было ли у вас чувство значимости, испытали ли вы когда-нибудь страх?

— Что ощущал? Не хочу вас огорчать — ничего. Крепче держал руль и целился туда, где на горизонте края трассы сходились в одну точку. На «Пионере» ездить было легко. «Держал» дорогу он хорошо. Да и страха ощутить как-то не довелось, хотя такие возможности представлялись. Первая — когда на Баскунчаке подул ветер из-за горы, а во второй раз — когда шел

под четыреста и рвануло заднюю покрышку. Хорошо еще заднюю! А то бы... Интуитивно выключил турбины и совершенно ясно осознал, что в такой ситуации нельзя со страху жать на тормоз. Иначе в «юз» автомобиль занесет и перевернет. Плавно нажимая на педаль тормоза, остановил машину и, только взглянув на то, что осталось от шины, понял всю опасность, грозившую мне. О многих же других мелочах и не вспомнить. Припоминаю, однажды начальник трассы огородил ее «колышками» сантиметров восемь на восемь толщиной. Ну я и сшиб один из них на скорости километров в триста, снес себе воздухозаборник. Развернулся, прихватил с земли остаток этого самого «колышка» и поехал выяснять отношения с виновником... Многие аварийные ситуации мы имитировали еще в своем сарайчике близ Арбата, когда машина стояла на подставках. Отраженное в белой соли солнце нам заменяли тысячеваттные лампы. Отрабатывались приемы управления автомобилем, которые впоследствии пригодились. Помню, на тренировке где-то на скорости двести километров в час почувствовал, что руль что-то свободно вращается. Оказывается, он соскочил со шлицов и машина несколько секунд мчалась неуправляемая. А что это значит на такой скорости, объяснять не приходится. Но «Пионер» не подвел. Отключив турбины, осторожно насадил руль на прежнее место и остановился.

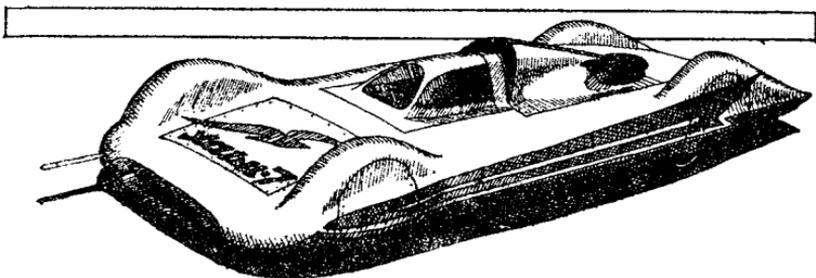
Илья Александрович со свойственной ему простотой умаляет свои заслуги и ту опасность, которой он постоянно подвергался. Как нелегко было ставить рекорды, даже не говоря об аварийных ситуациях, можно понять на таком небольшом примере. Во время заездов весной 1972 года он точно уложился в нормативное время, но ошибка судей всего лишь на одну десятую секунды заставила Тихомирова стартовать снова. Казалось, стоит ли волноваться из-за такого пустяка, не проще ли сесть и повторить заезды? Гонщик так и сделал, но тут-то и начались неполадки, и рекордов долго не получалось. Старт третий, пятый, восьмой, одиннадцатый... Атака на скорость длилась около шести часов! Солнце уже клонилось к закату, болельщики и другие спортсмены стали расходиться, но Тихомиров не сдавался, повторяя и повторяя заезды, — и победил. Это был его последний рекорд — 140,5 км/ч на дистанции 1 км. Где, в каком виде спорта штурм рекорда может продолжаться шесть часов подряд? Какое самообладание, муже-

ство, вера в успех нужны человеку, чтобы выйти победителем в этой схватке со скоростью? Где, как не в таких многочасовых испытаниях, проверяется стойкость и смелость гонщика, идущего с каждым новым стартом на новый огромный риск? Тут-то и проверяется надежность машины и качество работы всего коллектива, создавшего ее.

Недавно последняя модель «Пионера» была передана таким же энтузиастам — членам Рижского клуба антикварных автомобилей, где он бережно сохраняется. А ее создатель, как и в прежние годы, полон сил и энергии, он мечтает о новом рекордном автомобиле.

В 1966 году у ставшего тогда уже знаменитым «Пионера» появился собрат — газотурбинный ХАДИ-7, одна из самых известных рекордных машин, созданных СПКБ под руководством В. К. Никитина. Для него базой тоже послужил автомобиль с поршневым мотором. Это был «Харьков-7», построенный Никитиным. На нем стоял опытный 8-цилиндровый V-образный двигатель мощностью 340 л. с. Этот автомобиль был рассчитан на 350—400 км/ч, но показать эту скорость ему тогда было уже негде, да и мотор что-то барахлил, поэтому его решили переделать на газотурбинный вариант. Поршневой двигатель заменила газовая турбина от вертолета. Но предоставим слово Никитину: «Это газотурбинный автомобиль класса до 1000 кг. Двигатель двухвальный с максимальной мощностью 400 л. с. Здесь можно обойтись без сцепления и коробки передач. Кузов из алюминиевых панелей на трубчатой раме. В соответствии с международными требованиями мы вывели выхлопную трубу вверх за задним обтекателем, чтобы исключить хотя и малую, но незаконную подмогу. Ведь, отработав на турбине, раскаленные газы могли бы создать дополнительную тягу, прибавив к рекордным километрам в час еще чуток лишних, так сказать, бесплатных. Но правилами это запрещено. На колесах мы установили специальные шины, изготовленные по нашему заказу институтом шинной промышленности. При необходимости автомобиль можно переоснастить для участия в заездах также и в классе более 1000 кг».

Впервые серебристый газотурбинный ХАДИ-7 с голубым силуэтом буреизвестника на переднем обтекателе появился на бетонке под Чугуевом в 1966 году. Те летние дни выдались солнечными и ясными. Дважды Никитин стартовал с места и дважды устанавливал новые рекор-



*Газотурбинный автомобиль ХАДИ-7. На нем установлено 4 всесоюзных рекорда, из них 2 выше международных. Применяется газовая турбина мощностью 400 л. с. Собственная масса 760 кг. Расчетная скорость 400 км/ч.*

ды: 500 м он преодолел за 17,8 с со скоростью 101,1 км/ч, 1 км — за 22,4 с — 160,6 км/ч. На финише автомобиль развил скорость 350 км/ч. После гонок В. К. Никитин говорил окружившим его корреспондентам: «Следующий год юбилейный. Наш маленький коллектив очень хочет отметить праздник 50-летия Советской власти новыми рекордами. Поэтому мы рассматриваем эти гонки как репетицию перед большими стартами 1967 года, которых ждем не дождемся».

Следующий год наступил скоро, и харьковчане снова вывели на старт свое газотурбинное детище. Снова на бетонке Чугуева был парад рекордной техники, парад новых имен и большой праздник всех советских спортсменов. Какой гордостью светились лица студентов при одном только упоминании об их красавице «семерке»! С легкой руки тогдашнего председателя СПКБ Димы Сильчака, за ней сразу утвердилось гордое имя «Буревестник». По ее плавным стремительным обводам сразу угадывалась мощь спрятанного под обтекателем мотора, казалось, машина стала сплавом металла и скорости. «Семерка» оправдала возлагаемые на нее надежды: на пятисотке она показала среднюю скорость 112,85 км/ч, развив в конце дистанции 360 км/ч. Об одном из заездов институтская многотиражка «Автомобилист» писала: «Прижавшись почти вплотную к бетону трассы близ Харькова, к финишу рекордного заезда мчится белая, как чайка, с красными однозубыми стрелками по бокам гоночная машина. Достигнутый ею рекорд выше международного! Как только гонщик остановил маши-

ну, мы подбегаем и, вытащив его из кабины, подбрасываем высоко вверх, передаем из рук в руки. Нашей радости нет границ, ведь это плод наших раздумий, поисков, споров, бессонных ночей и, не скроем, колебаний, сомнений».

Это был 29-й всесоюзный рекорд харьковских студентов, а всего ХАДИ-7 установил 4 всесоюзных и 2 международных рекорда, один из них не покорен до сих пор. С машиной познакомились посетители советских выставок во многих странах мира.

**4. ВЕЛЕНИЕ ВРЕМЕНИ.** «Дома, воздух, небо — все было грязных серо-коричневых тонов. Стояла вонь от бензиновых испарений. На автостраде царил истошный гул от мчащихся с бешеной скоростью автомобилей. Водители вели себя как «настоящие мужчины»: никто не придерживался своего ряда движения, старался обогнать соседа...» Это картина вовсе не из фантастического романа ужасов, а реальная каждодневная жизнь одного из крупнейших городов мира — Мехико, описанная западногерманским журналом «Гео». Время действия — наши дни. Но только ли Мехико может «похвастаться» таким городским воздухом или таким хаосом на дорогах? Жители Токио рассказывают туристам о своих транспортных проблемах как об одной из выдающихся достопримечательностей города. Над японскими городами висит дурманящий запах выхлопных газов миллионов автомобилей, недаром местные полицейские на наиболее напряженных перекрестках вынуждены надевать противогазы, а в магазинах можно купить в бумажных пакетах чистый воздух с вершины Фудзиямы и с удовольствием сделать несколько живительных вдохов. Облака удушливого токсичного смога опускаются на многие крупные города мира. Миллионы людей становятся жертвами, даже древние произведения зодчества не могут устоять в этой насквозь пропитанной вредными испарениями атмосфере. Говоря о чрезвычайной важности проблемы очистки окружающей среды, журнал «Курьер ЮНЕСКО» писал: «Одно из двух — или люди делают так, что в воздухе станет меньше дыма, или дым сделает так, что на Земле станет меньше людей». Вряд ли человечество устроит второй вариант.

Зачем, спросит читатель, в рассказе об автомобильных рекордах вдруг эти давно многим известные и пока

полностью неразрешимые проблемы крупных городов? На этот вопрос мы ответим чуть позже, а пока придется вспомнить еще об одной серьезной проблеме современного мира — нехватки жидкого нефтяного топлива, обусловившей глубокий энергетический кризис на Западе. Суть проблемы всем ясна: добываемые количества нефти уже не способны удовлетворить повышенные потребности человечества в ней. К тому же запасы нефти не бесконечны. Ученые приводят настораживающие цифры: даже с учетом еще не открытых на сегодня запасов нефти ее хватит лишь на 30—40 лет!

Одним из наиболее реальных путей разрешения этих проблем является широкое внедрение электротранспорта в городах, и прежде всего электромобилей, простых, дешевых, бесшумных и безвредных транспортных средств. У них пока еще масса неразрешимых проблем, и говорить об их широком использовании пока слишком рано. Все современные автомобили не вышли из стадии опытных образцов, а по своим эксплуатационным параметрам едва превосходят своих предков 70—80-летней давности. В этом важном деле совершенствования так нужного крупным городам вида транспорта большую роль играют и специальные скоростные электромобили, на которых в условиях повышенных скоростей и нагрузок проверяются новые электрические материалы и конструктивные решения. Одним из средств экстремальных испытаний, как вы уже поняли, становятся рекордные заезды. Здесь за секунды электрооборудование испытывается на огромные нагрузки, свойственные пробегу машины на несколько десятков и даже сотен километров. Рекордные заезды становятся прекрасным средством исследования различных узлов «электрической надежды» городов. В рекордах бесшумных электромобилей отражаются те огромные возможности, которые таит в себе новый вид транспорта, которому свойственны в основном неспешные развозные операции мелких грузов.

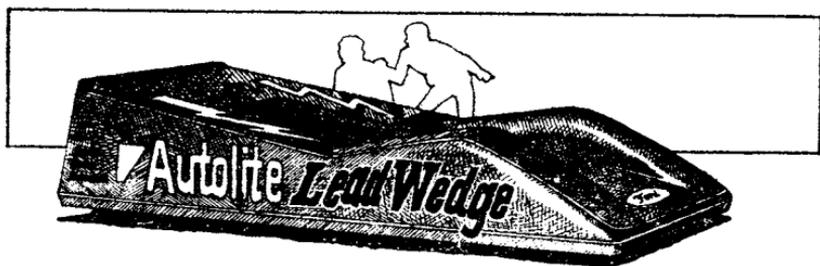
После первых громких рекордов бесшумных электромобилей Жанто и Женатци в 1898—1899 годах уже никому не удавалось на электрическом экипаже побить эти достижения.

Следующие 50—60 лет работы над электромобилями почти не проводились. Вновь о них вспомнили только в 60-х годах, когда на города все чаще стали спускаться тучи удушливого тумана, насыщенного токсичными газами двигателей внутреннего сгорания автомобилей. С тех

пор переживают свою вторую молодость и скоростные электромобили. Помимо чисто технических исследований, многие их создатели испытывают простое любопытство первооткрывателей, не представляя себе, на что же действительно способен электроэкипаж. Ведь последний официально признанный «электрический» рекорд в 106 км/ч был установлен еще в прошлом веке, в апреле 1899 года! И никто — никто! — за целых семь десятилетий не смог его побить! Как это ни парадоксально, один из первых абсолютных рекордов на суше оказался наиболее стойким. Правда, и попыток таких до недавнего времени почти не было. Дорогу новым «электрическим» рекордам открыли вновь начавшиеся работы по совершенствованию так нужного человечеству нового вида транспорта.

Вот уже второй десяток лет на регулярно проводимых на Бонневиле заездах на побитие рекордов среди автомобилей с различными типами двигателей появляются и обтекаемые машины с надписью на бортах: «Электро». Они не имеют привычных воздухозаборников и выхлопных труб, за ними не вьется сизое облачко дыма, они легко и бесшумно трогаются с места, и лишь легкое жужжание электромоторов сопровождает их быстрый бег по ярко-белой соляной корке озера. На них стоят самые совершенные энергоемкие аккумуляторы, электродвигатели новых конструкций, особое электрооборудование и специальные электротехнические материалы. Но... Как и почти век назад, «силенки» батарей хватает едва на то, чтобы одолеть милю в одном направлении и создать высокое ускорение. Так велики нагрузки и расход энергии, так еще оказываются несовершенными источники тока. Даже современный высокий уровень науки и техники не позволяет электромобилям встать в один ряд с автомобилями, поэтому пока «электрические» рекорды намного ниже «бензиновых», причем, как и всех остальных. Однако принятые требования к таким машинам как раз и призваны содействовать их быстрому развитию, а также стимулировать поисковые научно-исследовательские работы в этой области.

По международной классификации, принятой и у нас, рекордные электромобили подразделяются на несколько классов — по полной массе, включая все батареи в работоспособном состоянии, — до 500 кг, 500—1000 кг и более 1000 кг. ФАС СССР разработала и



*Рекордный электромобиль «Аутолайт Лед Ведж», показавший в 1968 году скорость 223 км/ч. Гонщик — Джерри Кугель. На машине установлен тяговый электродвигатель постоянного тока мощностью 120 л. с. Масса машины с батареями (20 штук) 925 кг.*

утвердила для них временные нормативы на различные дистанции от 500 м и до 1000 км. С первого взгляда может показаться странным, что для электромобилей с запасом хода в несколько десятков километров введены такие дистанции, как 500 и 1000 км. Дело в том, что для электромобилей допускаются промежуточные зарядки и смена батарей, как и заправка рекордного автомобиля-марафонца на дальней дистанции. Эти-то рекорды на длительность как раз и должны стимулировать поиски новых способов быстрой «заправки» электромобилей, что преследует в конечном итоге цель увеличения эксплуатационных пробегов стандартных городских машин.

Осенью 1968 года на трассу соляного озера в штате Юта выехал низкий клиновидный автомобиль, по бортам которого проходила огромными буквами надпись: «Аутолайт Лед Ведж». Она расшифровывалась просто: «Аутолайт» — название электротехнической фирмы, подчиненной американской компании «Форд»; «Лед Ведж» дословно переводится «свинцовый клин». Это был один из первых рекордных электромобилей. Под легким пластмассовым кузовом-кожухом скрывались 20 свинцовых аккумуляторов. Они располагались в два ряда по бортам машины между осями. Электродвигатель «Дженерал Электрик» максимальной мощностью 120 л. с. помещался позади гонщика и вращал задние колеса. Благодаря применению алюминиевой рамы и легкого кузова масса электромобиля с батареями составляла 925 кг. Этому электрическому экипажу в ноябре 1968 года и было

суждено установить новый абсолютный рекорд среди электромобилей: гонщик Джерри Кугель показал на нем 223 км/ч. Огромный вклад в развитие перспективного вида транспорта вносят и советские конструкторы и спортсмены.

Весна 1972 года под Харьковом выдалась на редкость ранней, ласковой и солнечной. Степь преобразилась, покрывшись мягкой зеленью, которая слегка раскачивалась под легким ветерком. Всем собравшимся в те майские дни на серой дорожке известной трассы в Чугуеве дышалось легко. Все предвещало новые высокие достижения. Природа будто подбадривала людей. И их руки тянулись к штурвалам своих низких быстрых машин. Но среди них опытный глаз обнаруживал какое-то незаметное обновление. Вот с виду прежний серебристо-красный автомобиль харьковских студентов. Но эта непонятная буква «э» на капоте? Что-то новенькое привезли с собой питомцы В. К. Никитина? Действительно, это была примечательная машина — первый отечественный скоростной электромобиль, да и вообще один из первенцев советского электромобилестроения — своеобразная передвижная лаборатория.

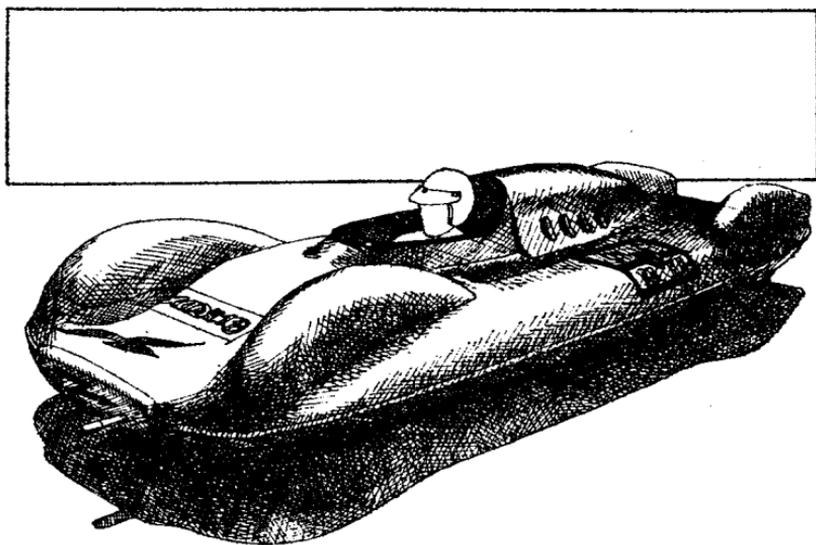
Перед харьковскими студентами, как и перед всеми первооткрывателями, сразу встало бесконечное число проблем. Предлагали строить сразу городской электромобиль, но Никитин на студсовете запротестовал: «Я понимаю, что электромобили помогут нашим городам избежать многих бед. Но для этого, наверное, в нашем институте надо создать именно такое студенческое КБ. И собрать в него всех, кто увлечен этой идеей. А мы все и еще десятки и сотни студентов, которые работали в СПКБ и давно уже стали инженерами, — все увлечены именно скоростью!..» Этот спор, состоявшийся осенью 1971 года, разрешил ассистент кафедры электротехники ХАДИ Юрий Стебченко, случайно заглянувший в лабораторию скоростных автомобилей. Заглянул и не смог уйти из этого коллектива одержимых. Воспитанник клуба «Трудовые резервы», Стебченко был влюблен в мотоциклы с юных лет. Еще мальчишкой, удивляя знакомых, мастерил диковинные самокаты, а позже — необычного вида мотоциклы. Любовь к скорости была у него в крови, и можно было без преувеличения сказать, что Юрий был гонщиком по натуре. Но не только скорость увлекала Стебченко. В равной мере любил он и сам процесс создания машины, в котором все стремится сделать сво-

ими руками, заражая безграничным энтузиазмом окружающих. Тогда, осенью, он и зажег всех своей идеей создания рекордно-гоночного электромобиля.

Единогласно было решено — строить. Строить на базе рекордной «пятерки», исчерпавшей свои возможности. Так в истории лаборатории и СПКБ начались дни, когда ребята, опережая учебную программу, надолго засели за учебники по электротехнике. Немало научных работ, патентов и изобретений изучили они, прежде чем взяться за дело. Чертежи машины и ее узлов рождались прямо на учебных столах лабораторий, на ступеньках кафедр в перерывах между лекциями. Дни бежали за днями, работа кипела. И постепенно машина принимала законченную форму. На боковых кронштейнах трубчатой рамы появились 8 свинцовых аккумуляторов. Место прежнего карбюраторного двигателя занял серийный электромотор постоянного тока мощностью 10 кВт. Как и любой электромобиль, новый ХАДИ-11Э не имел ни сцепления, ни коробки передач, а управление осуществлялось лишь педалью газа, на этот раз связанной с электронной системой управления, и педалью тормоза. Стеклопластиковый кузов был сделан разъемным, состоящим из двух половинок, как мыльница. Собственная масса машины достигала 490 кг, что позволяло участвовать в заездах в классе до 500 кг, а затем при переоборудовании также и в более «старшем» классе.

В мае 1972 года новый электромобиль из ХАДИ вызвал не только восхищение у знатоков, но и растерянность у строгих и беспристрастных судей. Они оказались не подготовленными к встрече с электрической рекордной машиной, так как в правилах ФАС тогда еще пункта о регистрации рекордов среди машин такого типа не было. Поэтому первое боевое крещение электромобиля состоялось неофициально, но не огорчило ни Юрия Стебченко, ни его друзей. Новая машина порадовала своих создателей: 500 м с места она прошла со средней скоростью 60,7 км/ч, а на 1 км показала 94,66 км/ч. Ее максимальная скорость превышала 120 км/ч. Так успешно прошел дебют первого отечественного скоростного электромобиля, а на следующий год Федерация автоспорта СССР ввела в свои нормы новую графу «Электромобили».

В августе 1973 года ХАДИ-11Э уже вполне официально стартовал на динамометрической дорожке автополигона в Дмитрове. Замерли в ожидании не только

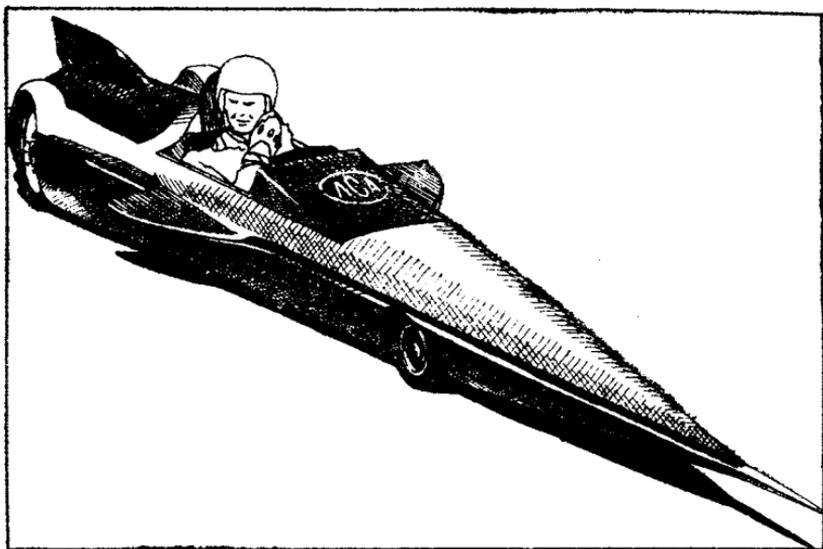


*Рекордный электромобиль харьковских студентов ХАДИ-11Э. На нем установлено 3 всесоюзных рекорда скорости в 1973 году на короткие дистанции. Максимальное достижение 145,7 км/ч. На электромобиле установлено 8 свинцовых аккумуляторов, мощность тягового мотора 10 кВт. Масса 490 кг.*

члены студенческого КБ, но и приехавшие сюда ученые, инженеры, электротехники, а также многочисленные зрители, врачи, пожарные. Как поведет себя в заезде машина? И что же это вообще такое, электромобиль, о котором так много говорят? Тем более рекордный! Выдержит ли он огромные мгновенные перегрузки? Как будет вести себя на трассе, какова его управляемость, устойчивость? На все эти вопросы пока ответить никто не мог. Это были всего лишь испытания первенца.

И вот старт! Но какой необычный! Бесшумно, без привычного рокота мотора и клубов дыма, мигом сорвалась с места машина. Электронные хронометры фиксируют на перфоленте с точностью до сотой доли секунды время прохождения трассы.

Тогда первый электромобиль стал обладателем сразу трех всесоюзных рекордов, один из них был выше международного. Юрий Стебченко на дистанции 500 м показал 93,7 км/ч, побив установленный еще в мае 1971 года рекорд американцев — 92,98 км/ч. Старто-



*Последний рекордный электромобиль из Харькова — ХА-ДИ-13Э. На нем в 1977 году установлено 3 всесоюзных рекорда. Максимальное достижение — 161,7 км/ч. На электромобиле установлено 10 серебряно-цинковых аккумуляторов. Мощность тягового мотора 10 кВт. Длина 6000 мм, ширина 950 мм, высота 730 мм. Колея передних колес 360 мм, задних — 700 мм. Масса 390 кг. Расчетная скорость 265 км/ч.*

вав снова, Юрий проходит 1 км с хода со скоростью 145,7 км/ч, а студент Владимир Гавриленко покрывает эту дистанцию с места, показывая 109,1 км/ч. Это были 30, 31 и 32-й рекорды харьковских студентов, из которых 8 в разное время превышали международные. С них началось триумфальное шествие электромобилей по всесоюзным и международным выставкам, где он неизменно вызывал огромный интерес.

Вернувшись из-под Москвы победителями, студенты начали подготовку своей машины на выставку в ГДР, а Стебченко заразился новой идеей — построить электрокарт, который был готов уже через год. Еще годом позже он выехал на улицы родного города, крутя педали своего нового детища — велосипеда «Вита», а в 1977 году построил еще и дорожно-гоночный электромобиль «Харьков-Электро-2» с двумя двигателями и коробкой передач.

«Так что же дальше?» — снова беспокоила тогда

Владимира Константиновича Никитина неотступная мысль.

— Я так думаю, хлопцы, — сказал он однажды, — наша задача сейчас создать машину для шоссейно-кольцевых гонок. А электромобили? За машинами, которые не отравляют атмосферу выхлопными газами, за ними будущее. И вы должны себе это ясно представлять.

— Тогда надо построить новый электромобиль! Правильно я говорю, Владимир Константинович? — отозвался Анатолий Витер.

— Так, значит, «тринадцатый», с приставочкой «Э»? А несчастливое число не пугает?..

— Помните, что авиаконструктор Антонов писал? Надо строить! Надо идти на штурм рекордов. Надо учиться преодолевать трудности и всегда идти вперед! Тем более электромобиль — будущее наших городов. И мы должны внести в это большое дело частичку своего труда. Итак, за работу?

Так ребята из лаборатории Никитина снова с энтузиазмом взялись за дело, в который уж раз создавая новое, являясь первопроходцами не только в области высших скоростей, но и в конструкторских решениях. С тех пор прошло еще несколько лет, насыщенных творчеством созидания. В 1976 году на ВДНХ в Москве проходила выставка научно-технического творчества молодежи (НТТМ). Одним из самых популярных был стенд ХАДИ, где среди необычных моделей колесных и шагающих вездеходов рядом с полированным макетом сверхзвукового болида распростерся стреловидный серебристо-желтый автомобиль с острым носом-иглой. Многие из посетителей не принимали его за автомобиль. Лишь знатоки, прочитав на бортах надпись «ХАДИ-13Э», многозначительно качали головами и с интересом обходили вокруг, рассматривая, осторожно прикасаясь к нему руками, подробно спрашивая студентов-гидов. Свою форму новый электромобиль унаследовал у знаменитого «карандаша» — такой же узкий и длинный, будто игла, низкий и остроносый, но теперь все формы стали еще более рациональными и обоснованными. Сказалась «кооперация» СПКБ со студентами авиационного института и специалистами по технической эстетике. Для увеличения устойчивости машины колею расширили, сзади сделали стабилизатор, а по бокам небольшие, похожие на плавники крылья. Новый автомобиль был построен в честь XXV съезда

КПСС, а целью его изготовления было, как указано в стоявшей перед ним табличке: «Установление рекордов скорости на различных дистанциях. Исследование динамических качеств для дальнейшей разработки конструкции скоростных электромобилей. Разработка рекомендаций по проектированию электромобилей для нужд народного хозяйства».

Прошел еще год, который ушел на доводку новой машины. И вот настало то сентябрьское воскресенье 1977 года, когда все дорожки Дмитровского полигона опустели. Испытатели и испытуемые машины отдыхают. Только на ровной динамометрической трассе собралась кучка людей, окружив остроносую стрелу на почти самокатных колесиках — «ХАДИ-13Э». Дмитрий Сильчик с привычным для опытного гонщика-испытателя спокойствием и выдержкой медленно открыл крышку кабины. Толпа быстро рассеялась. Остался только Ангули Абшилава. Пройдет некоторое время, и он займет место Дмитрия. А пока помогает ему пристегнуть привязные ремни. Дима натягивает очки и, распластавшись вдоль корпуса своей машины, ждет последней судейской команды. И вот приказ: «Приготовиться!» Бешено завизжал мотор, и шестиметровая махина вмиг превратилась в едва заметную точку у горизонта. «Земля мчится на тебя с небывалой быстротой. Только успел опомниться да один раз мельком взглянуть на свой «хвост», как примчался к финишу», — возбужденно рассказывал потом Дмитрий.

Полкилометра с места ему удалось пройти со скоростью 96,2 км/ч. Но это не все. В этот же день были установлены еще два рекорда: на дистанцию 1 км с места с результатом 115,8 км/ч прошел студент пятого курса А. Абшилава, на километре с хода Дмитрий показал 161,7 км/ч. Все три результата «одиннадцатого», установленные здесь же ровно 4 года назад, покорены. А общее число рекордов машин ХАДИ дошло до 36, только международных достижений теперь 9. Все присутствующие на финише тепло поздравляют новых рекордсменов и их наставника Владимира Константиновича Никитина. Свои достижения харьковчане посвятили 60-летию Великого Октября.

«Электромобили электромобилями, но когда-то они еще появятся? У них еще предостаточно проблем, — заявляют приверженцы двигателей внутреннего сгорания. — Так что не стоит сбрасывать со счетов бензино-

вые и дизельные движки. Ведь их можно так модернизировать, что они станут менее токсичными и будут расходовать меньше топлива». Все правильно. Электромобили — это, может, лишь отдаленное будущее транспорта, а обычные моторы пока и не думают сдавать своих позиций. Их сегодня столько же в мире, сколько и автомобилей, — около 400 миллионов! Так что приходится конструкторам крепко поломать голову, как повысить их экономичность. Несколько литров экономии на один двигатель, помноженные на сотни миллионов, окажут солидную поддержку энергетическому потенциалу планеты. И автомобильный спорт предоставил специалистам широкую возможность проявить свои способности и проверить новые решения.

Первые соревнования на экономию горючего проводились уже в начале века, когда еще и представления не имели, что такое энергетический кризис. В любое время не стоит проявлять излишнюю расточительность. Так появились и первые рекорды экономичности, пока еще весьма скромные, но возрастающие из года в год. Точнее было бы сказать, со временем абсолютные значения этих достижений неуклонно уменьшились, так как победителем становилась каждый раз наиболее экономичная машина.

В нашей стране популярные массовые соревнования на экономичное вождение проводились еще в 30-е годы в Москве, Казани, Харькове. Послевоенное развитие нашего автотранспорта начиналось именно с них. Это было ровно через год после Победы — 9 мая 1946 года, когда на старт в Москве вышли 33 спортсмена на легковых автомобилях. Сегодня эти соревнования заняли почетное место в программах Всесоюзных спартакиад по техническим видам спорта. Участники выступают на серийных машинах без каких-либо переделок, за исключением лишь системы питания, в которой разрешается делать различные усовершенствования. Победителем считается тот, кто на установленной дистанции израсходует наименьшее количество топлива. Его результат пересчитывается на число литров топлива, затраченных на путь в 100 км, что является установленным техническим параметром. Обязательным условием является движение со скоростью, не менее указанной правилами. Количество израсходованного горючего определяется по весу или объему при помощи легкоъемных бачков, подсоединяемых к топливному насосу двигателя, или по

изменению уровня бензина в баке. В любом случае эти соревнования элементарно просты, не требуют больших затрат и стимулируют водителей и конструкторов к повышению экономичности двигателей. Во время соревнований выявляют также наиболее экономичные приемы вождения, а опыт лучших спортсменов-водителей распространяется на целые автотранспортные коллективы.

За рубежом соревнования на экономию топлива проводятся по такому же принципу, однако для более наглядного представления результат победителя устанавливается не в количестве израсходованного горючего на определенный путь, а, наоборот, высчитывается тот теоретический путь, который автомобиль мог бы пройти на определенном запасе топлива. Например, в странах с метрической системой мер этот результат указывается в числе пройденных километров на одном литре горючего (км/л), в странах с дюймовой системой — в «милях на одном галлоне» (1 галлон равен 3,78 л). В дальнейшем рассказе о «рекордсменах экономичности» мы будем переводить эти значения в более всем нам привычные литры на 100 км, а для сравнения цифр следует вспомнить, что средний эксплуатационный расход топлива современных легковых автомобилей типа «Жигулей» и «Москвичей» находится в пределах 8—9 л на 100 км. При модификации системы питания и отдельных узлов автомобиля в соревнованиях на экономичность в нашей стране эти значения можно понизить на 20—30 процентов. Но для рекордсменов это не предел.

Давайте разберемся, какими же путями возможно повысить экономичность автомобиля. При этом следует заметить, что речь пойдет о специально подготовленных рекордсменах, а применяемые для них методы не всегда можно использовать на практике. Прежде всего максимально снижается мощность двигателя, а система питания подвергается особой доводке: устанавливаются специальные карбюраторы, подающие в цилиндры крайне скудную смесь; применяются особые свечи зажигания, ужесточается режим мотора; на более современных машинах используются электронные системы питания и зажигания, обеспечивающие минимальный расход топлива. В результате применения особых масел, подшипников и шин с высоким внутренним давлением снижаются потери на трение отдельных частей. Сама машина предельно упрощается, с целью сокращения ее массы с нее снимают все лишнее. Для сокращения сопротивления

встречного воздушного потока улучшается ее аэродинамика. Повышению экономичности способствуют и принятые на Западе правила соревнований: сокращение минимальной скорости движения до 15—30 км/ч, разрешение движения «накатом» и остановок для проведения регулировок. Разрешено также не прогревать мотор на старте, дабы не расходовать зря горючее. Никаких ограничений на динамичность разгона не вводится, поэтому некоторые рекордсмены, вообще едва способные сдвинуться с места, набирают установленную скорость в течение десятков минут. Заметим, что ни одна из западных «звезд экономичности» не способна долго поддерживать тех же значений в реальных эксплуатационных условиях. Такие гонки превращаются в рекламное шоу экономических возможностей автомобиля, однако, несмотря на абсурдность некоторых конструктивных решений, в целом такие состязания способствуют прогрессу в деле снижения расхода топлива и экономии ценных нефтяных ресурсов. Во время гонок проверяются новые системы питания и другие узлы, способствующие снижению расхода горючего, которые вскоре перекачевывают и на стандартные легковые и грузовые автомобили.

Первые соревнования на экономичность, так называемые «экономи ран», провела в 1939 году американская нефтяная компания «Шелл». И с тех пор они проводятся почти ежегодно, привлекая каждый раз десятки участников. На первых порах разрешалось участие только серийных машин, однако к производимым в них модификациям особых ограничений не предъявляли. Первым победителем стал американец Р. Гриншилд, израсходовавший всего 5,6 л топлива на 100 км.

В 1949 году победителем вышел легковой «Студебеккер-Чемпион» выпуска 1947 года с двигателем объемом 2,7 л. На нем Гриншилд добился результата 149,95 мили на галлон, израсходовав 1,567 л на 100 км. Для серийного автомобиля это было небывало низкое значение. Гриншилд смог добиться его путем многочисленных ухищрений и широко используя движение накатом. К стандартной трехступенчатой коробке передач был прилажен маховик с механизмом свободного хода с электрическим управлением. Энергия раскрученного маховика служила дополнительным источником «жизнеспособности» машины, которая часть пути могла катиться с выключенным мотором по инерции. Для снижения сопротивления воздуха, а скорость

на тех соревнованиях доходила до 80 км/ч, на капоте перед ветровым стеклом стоял прозрачный плексигласовый обтекатель, а угловые элементы передней облицовки были сглажены напыленным пенистым материалом, напоминавшим снег. Мощность двигателя снизили настолько, что он едва мог сдвинуть машину с места и еле-еле разогнать ее, но зато расходовал меньше горючего. Повышению экономичности также способствовал специальный подбор передаточных отношений в трансмиссии, применение в подшипниках высококачественных масел, использование узких шин с внутренним давлением до 8 кгс/см<sup>2</sup>. Все эти ухищрения во имя рекордов экономичности были использованы и развиты в последующие годы. В 1952 году победителем «экономии ран» вышел спортивный «Шевроле» образца... 1924 года, специально подготовленный и максимально облегченный для этих гонок. На него тоже установили маховик, а движок утеплили пенопластовыми щитками, вообще лишив его системы жидкостного охлаждения и вентилятора. При малой мощности и невысокой скорости мотор не успевал перегреваться и расходовал намного меньше горючего. Этот рекордсмен показал результат 168,5 мили на галлон, или 1,394 л на 100 км.

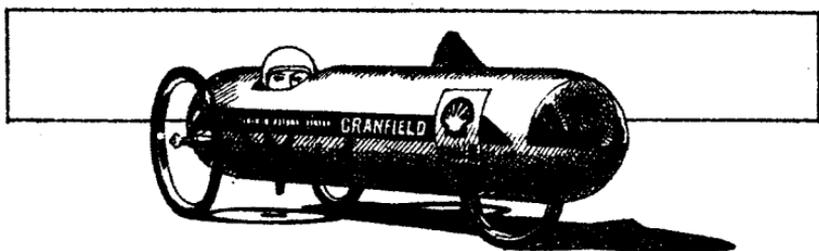
Один из последних рекордов с использованием серийного легкового автомобиля был установлен в 1973 году. Для этого взяли старенький пикап «Опель-Рекорд», выпущенный еще в 1959 году, развернули на 90° мотор, установили его поперек, а заодно заднюю ось заменили единственным колесом, стоявшим под кузовом. Всю трансмиссию сняли, заменив ее только цепной передачей прямо с коленчатого вала двигателя на единственное колесо. Установили узкие авиационные шины с огромным внутренним давлением 14 кгс/см<sup>2</sup>. На такой едва способной передвигаться машине Мартин Виссер установил новый абсолютный для «настоящих» автомобилей рекорд — 376 миль на галлон, или 0,625 л на 100 км.

Огромный толчок соревнованиям на экономичность дал небывалый экономический кризис, разразившийся за рубежом с середины 70-х годов. Не прекращавшаяся десятилетиями погоня за «лошадиными силами» привела к гигантскому потреблению четырехколесными монстрами жидкого топлива. Кризис заставил многие фирмы схватиться за голову, призадуматься и начать новую погоню. На этот раз за экономичностью. Сегодня уже

не лошадиные силы, а экономичность определяет престиж фирмы, размеры сбыта продукции и вообще ее благополучие. Во многих странах мира введены или готовятся к вступлению в силу новые законопроекты, ограничивающие расход топлива. В этой гонке за «литрами» большое значение имели современные «экономисты». Их целью стало не только содействовать прогрессу в этой области, но и доказать высокие экономические возможности современных двигателей внутреннего сгорания. В последние годы мы стали свидетелями новых удивительных рекордов экономичности. Эти цифры мизерных расходов горючего просто не укладываются в голове людей, привыкших к литрам и десяткам литров, израсходованных на 100 км пути. И все же эти рекорды приоткрывают дверь в новый мир будущего, где жидкое топливо расходуется рационально, эффективно, расчетливо...

Новый тур погони за рекордной экономичностью открыл английский филиал компании «Шелл», которая с 1969 года проводит соревнования «Супер-Шелл-марафон». С 1973 года в них было разрешено участие не только стандартных автомобилей, но и специальных экипажей, основной целью которых было показать новые абсолютные достижения. Машины могли быть любой конструкции, лишь бы имели не менее трех колес и бензиновый моторчик на базе серийного. Участники должны были пройти за один час определенное расстояние, что уже определяло минимальную скорость.

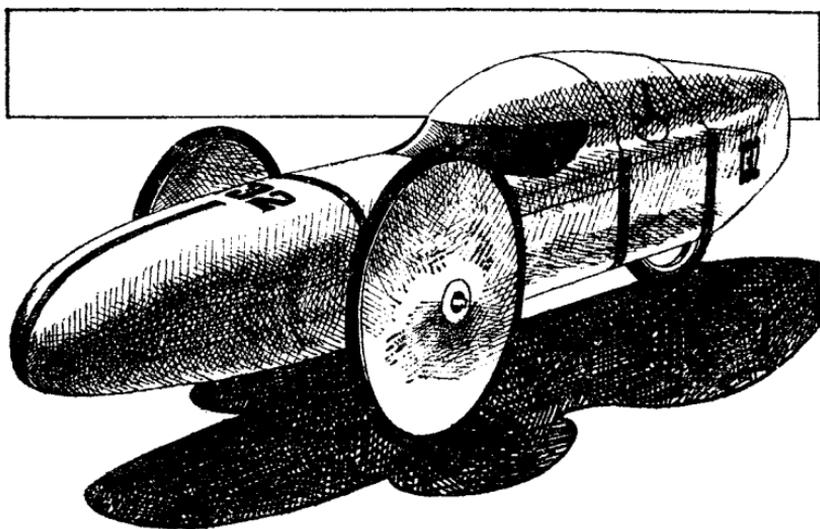
В августе 1977 года эти соревнования привлекли многих самодеятельных конструкторов — учащихся техникумов, студентов, инженеров, а также многие автомобильные, мотоциклетные и велосипедные фирмы. Участники должны были пройти за час по дорожкам Мэллори-парка 10 кругов длиной по одной миле, что обусловило среднюю скорость 16 км/ч. Каково же было удивление зрителей, увидевших, как на старт выкатили каких-то деформированных чудиков, на которых неизменно красовалась розовая морская раковина — эмблема фирмы «Шелл». Чего тут только не было: обтекаемые высокие сигарообразные сооружения и клиновидные низкие экипажи, похожие на детские гоночные машины полностью закрытые конструкции, а рядом нечто недоступное привычному восприятию — невероятные сооружения из старых велосипедов. Этим-то «гадким утятам» и было суждено продолжать борьбу за экономичность.



*Один из чемпионов «Супер-Шелл-марафона» — обтекаемый сигароподобный трехколесный экипаж студентов Крэнфилдского института. В 1977 году на нем установлен рекорд экономичности — 0,214 л на 100 км.*

Вот дана команда занять места. И тут снова зрителям пришлось поудивляться. А как же! Разве не вызовут усмешек упрямые потуги новоиспеченных гонщиков проникнуть внутрь своих узких сооружений? С трудом они втискивались внутрь, расположившись почти лежа так, что только глаза да огромная каска торчат над обтекателем. Смешнее всего выглядят открытые машины, на которых, к всеобщему обозрению гордо расположившись в самой невероятной позе, устроились их водители. Одни возлежали на спине, растянувшись во всю длину своего велоэкипажа и выставив пятки далеко вперед, которые, по идее, должны были, вероятно, играть роль обтекателя. Другие пристроились на животе на боковом прицепчике к велосипеду, свесив ноги назад. Когда стихли смешки и рассеялся гул толпы, дали старт. И все необыкновенные сооружения вдруг ожили: громко затарахтели движки, выбросив сизые облачка дыма, машины дернулись и еле-еле поползли вперед, раскачиваясь на высоких колесах. Казалось, еще метр, и они рассыплются, так воздушны были эти создания. Снова гул удивления пронесся над толпой зрителей, привыкших к динамичным и стремительным стартам мощных автомобилей на гонках. А тут все развивалось как в замедленной киносъемке.

На этих легких экипажах, их даже невозможно было величать автомобилями, стоят одноцилиндровые моторчики от мопедов или мотовелосипедов преимущественно производства японской фирмы «Хонда» с предельной малой мощностью и специальной регулировкой. Рама и



*Абсолютный рекордсмен экономичности — немецкий экипаж, построенный учащимися технической школы фирмы «Даймлер-Бенц» в Унтертюркхейме в 1979 году. На нем 17-летний Франк Майер показал достижение 0,0778 л на 100 км, что эквивалентно пробегу 1284,13 км на одном литре топлива. На экипаже установлен одноцилиндровый дизель объемом 200 см<sup>3</sup>. Его мощность всего 0,5 л. с. Длина машины 3030 мм, ширина 600 мм, высота 600 мм. Масса без заправки 49 кг.*

обтекаемый кузов для облегчения сделаны пластмассовыми или из легких сплавов. Коробка передач заменена простой цепной передачей на ведущие колеса. Применяются легкие и простые велосипедные атрибуты: колеса со спицами, ручные тормоза, рули. В таких соревнованиях большое значение стал иметь и собственный вес гонщика, поэтому ими управляют 15—17-летние ребята невысокого роста — учащиеся или студенты.

В 1977 году в Мэллори-парке отличилась команда студентов и преподавателей Крэнфилдского технологического института, израсходовав 0,214 л бензина на 100 км, что соответствовало пробегу 1097 миль на одном галлоне. Создатели рекордсмена уделили основное внимание аэродинамике своего сигарообразного детища. Водитель помещался лежа на спине внутри пластмассового корпуса и наблюдал за дорогой через прозрачную переднюю часть обтекателя. Движком служила одноцилиндровая пятидесятикубовая «Хонда» от мопе-

да. Рекордсменом 1977 года стала собственная разработка фирмы — организатора соревнования — трехколесный экипаж «Шелл-А» с клиновидным пластмассовым кузовом с пятидесятикубовым моторчиком. От него привод на задние колеса осуществлялся гибким валом, переднее колесо было управляемым. Рекорд составил 0,181 л на 100 км, что соответствовало пробегу 1298 миль на галлоне, причем экипаж мог развивать максимальную скорость 35 км/ч.

С каждым годом соревнования на экономичность все больше популяризировались и привлекали десятки новых участников, выезжавших на дорожку на необычных сооружениях, снова и снова удивлявших выдавшую виды публику. Но и бить рекорды становилось все труднее. Даже тысячная доля литра доставалась с огромным трудом. 2 июня 1979 года такие соревнования состоялись на гоночной трассе Сильверстоун в Англии. На них прибыли 40 участников. Очередным победителем стал трехколесный экипаж учащихся Королевского колледжа в Лондоне. А новый рекорд составил 1684 мили на галлоне топлива, или 0,139 л на 100 км.

Неоднократный рекордсмен в различных соревнованиях немецкая фирма «Даймлер-Бенц» — одна из немногих автомобильных фирм, которые включились в борьбу за рекорды экономичности. Своей целью она избрала доказательство высоких возможностей дизельных двигателей, которые по экономичности опережают карбюраторные. В 1978 году она построила свой трехколесный экипаж с одиночным передним управляемым и двумя задними ведущими колесами. Водитель располагается в нем лежа на спине и полностью закрыт низким клиновидным пластмассовым кузовом с прозрачным фонарем. Сзади стоит одноцилиндровый дизель объемом 200 см<sup>3</sup>, мощностью 0,75 л. с. с электронной системой зажигания. Он приводит узкие колеса-диски посредством цепной и шестеренчатой передач. Первая машина принесла и очередной мировой рекорд в копилку фирмы: на одном литре солярки Юрген Рапп преодолел 674 км, что соответствовало среднему расходу топлива 0,148 л на 100 км. Это было рекордом среди дизельных машин, но бензиновые рекордсмены все-таки чуть-чуть опережали их.

На следующий год автомобильный мир узнал сразу о двух претендентах на звание «рекордсмена экономичности», носивших на своих туповато округлых носках

звезду с тремя расходящимися в разные стороны лучами. Один из них представлял собой эфемерное длинноносое сооружение с закрытым кузовом на трех узких колесах, чуть похожее на рекордно-гоночные «лимузины» 30-х годов. Спереди у него два сплошных колеса с резиновыми жгутами-шинами, а сзади — велосипедное колесико, приводимое одноцилиндровым дизелем объемом 200 см<sup>3</sup>, мощностью в половину лошадиной силы, оснащенным тем не менее электронным зажиганием. Собственная масса экипажа 49 кг, из них только 7 кг весит кузов и 24 кг — силовой блок. Второй экипаж напоминал легкий истребитель с вынесенным в сторону поддерживающим колесом. В 1979 году на соревнованиях в Швейцарии на первом из них 17-летний учащийся технической школы фирмы «Даймлер-Бенц» Франк Майер установил абсолютный рекорд экономичности для любых видов термических двигателей внутреннего сгорания — 1284,13 км/л, или 0,0778 л на 100 км. В 1980 году к этому рубежу вплотную приблизились бензиновые движки: юная чертежница Ютта Ланге на аналогичном автомобильчике с моторчиком в 144 см<sup>3</sup> на одном литре преодолела 1267 км.

Недавно и студенты Московского автодорожного института взялись за создание советского чемпиона экономичности.

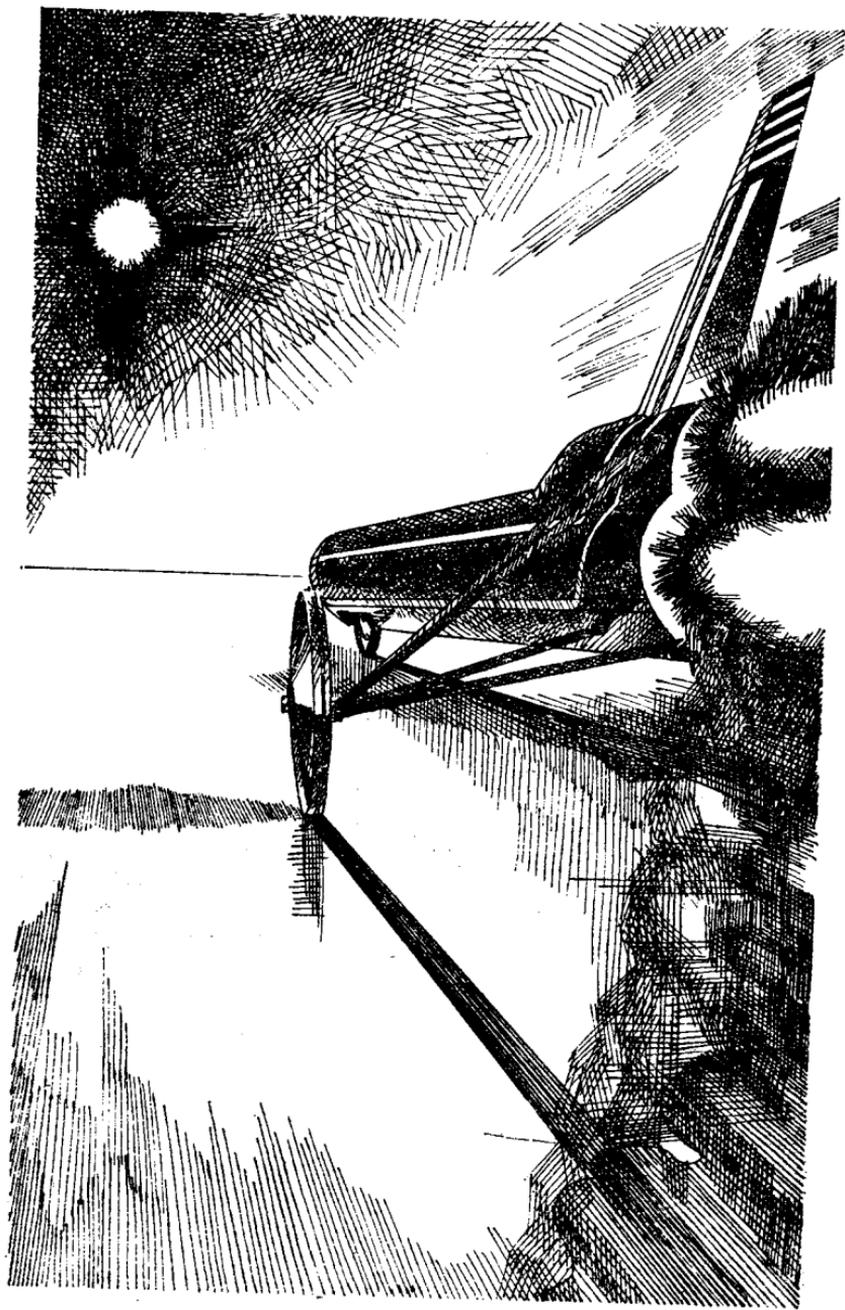
Каждый день может принести новые сообщения о новых, небывалых рекордах, которые устанавливают смелые люди-одиночки, но за ними стоят большие коллективы, гигантская целеустремленность, огромная сила воли, трудолюбие, смелость и настойчивость, желание приблизить будущее и ускорить прогресс всего человечества,



# АТАКА НА „ЗВУКОВОЙ БАРЬЕР“

Самым заманчивым, самым престижным из многих тысяч автомобильных рекордов всегда было и остается высшее достижение скорости на суше. Именно абсолютный рекорд доказывает огромные возможности современной науки и техники, испытывает не только способности машины, но и качества человека, сидящего за рулем. Борьба за абсолютную скорость на планете стимулирует научные поиски и конструкторские работы и в то же время выворачивает наизнанку все пороки капиталистического общества с его алчной жадной наживы всеми дозволенными, а подчас и недозволенными методами. Вокруг рекордных соревнований разворачивается безудержная рекламная шумиха, на которой дельцы от спорта не прочь погреть руки, соблюдая главную заповедь западного бизнеса «Без рекламы нет процветания». В острой схватке за лавры мирового рекордсмена сталкиваются интересы отдельных спортсменов и гигантских монополий, стремящихся задушить конкурента, обеспечить собственное благополучие.

В первые годы со времени последнего описанного нами абсолютного достижения Джона Кобба 1947 года за рубежом предпринимались довольно вялые попытки превысить этот результат. Становилось все более очевидным, что автомобили с поршневыми моторами и ведущими колесами почти исчерпали свои возможности. Новая эра в борьбе за высшую скорость наступила лишь с появлением реактивных машин без привода на колеса. Один из создателей рекордных автомобилей, анг-





личанин Рэйлтон, писал, что за все время развития абсолютного рекорда «платформа на колесах превратилась из маленькой неустойчивой машины, на которой водитель сидел, подобно ковбою на мустанге, в распластанное по земле чудовище, куда водитель вставлен, как рука в перчатку».

Именно на таких чудовищах — полуракетах-полусамолетах с гигантской реактивной тягой гонщики лишь через 16 лет смогли превзойти знаменитый рекорд Кобба, а потом и увеличить скорости почти вдвое, впервые превывсив на земле скорость звука. Конечно, такие головокружительные скорости пока не имеют практического применения на суше. Реактивные машины с технической точки зрения не представляют большого интереса, являясь всего лишь ракетами на колесах, да и за те несколько секунд рекордного заезда находящийся внутри автомобиля-снаряда смельчак ничего не способен предпринять, тем более управлять такой авторакетой, оставаясь в ней чисто формально — машиной управляет «электронный мозг». И тем не менее покорение «звукового барьера» на суше остается огромным завоеванием человеческого разума и духа, крупным техническим свершением.

Наши молодые специалисты также включились недавно в борьбу за высшую скорость на планете.

**1. ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ «СИНЕЙ ПТИЦЫ».** Началом нового раунда борьбы за абсолютные достижения на суше можно было бы считать небольшую заметку в одной из лондонских газет, появившуюся в начале 1956 года. Дональд Кэмпбелл, сын некогда известного «властелина скорости в двух сферах» — на земле и на воде, знаменитого Малькольма Кэмпбелла, объявлял, что начал проектировать новую машину и готов в ближайшее время побить рекорд Джона Кобба, установленный им около 10 лет назад и составлявший 634,4 км/ч. Впрочем, это было бы неточным отсчетом новой эры скорости на земле. Одержимостью автомобилистами и скоростью маленький Дональд заболел еще в детстве, сопровождая отца во время его триумфальных поездок, из которых он неизменно возвращался чемпионом мира, еще немного продвинув вперед верхнюю грань достижений человека на своей родной планете. Еще в те годы Дональд стал боготворить отца и втайне мечтал о

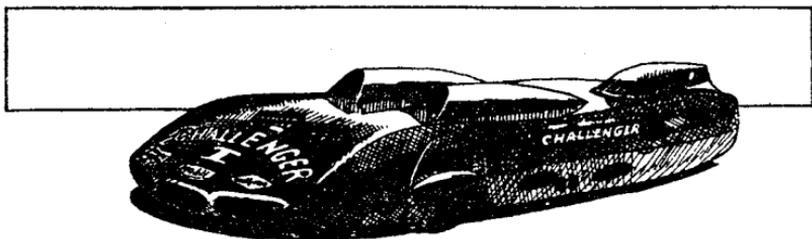
его карьере. Неизвестно, что завещал Малькольм сыну, но одно было очевидно — «Синяя птица» в наследстве не значилась: отец не желал сыну лавров «короля скорости». Слишком тяжело и опасно они доставались. Он любил часто повторять: «В семье я должен быть первым и последним рекордсменом». При жизни отца Дональд не мог и помышлять, чтобы сесть за руль рекордного болида, но сразу после смерти Кэмпбелла-старшего одно обстоятельство толкнуло его на этот тернистый и рискованный путь. Буквально на следующий день после кончины отца американцы провозгласили, что превысят его рекорд на воде. И через несколько дней они привели угрозу в исполнение. Дональд без колебаний поднял перчатку, брошенную памяти его отца. Он снова собрал былых механиков Кэмпбелла-старшего и вывел на гладь озера Конистон в Ланкашире осиротевшую было «Синюю птицу» отца. Так в 1949 году началась многолетняя гонка Кэмпбелла-младшего за скоростью, которую он с переменным успехом покорял на суше и на воде, надеясь на собственное самообладание, инженерный талант и чуть-чуть на счастье сказочной синей птицы, ни разу не изменившей отцу.

Что же руководило сыном, принявшим эстафету вопреки заветам отца? Да та же любовь к отцу! К родине, науке, к автомобилям и скорости! Не многочисленные отцовские трофеи, которыми был уставлен дом Кэмпбеллов в Сассексе, повлияли на судьбу сына. Конечно, и он не был равнодушен к славе, познав сладость спортивного азарта и радость побед. Но не это было главным. Кэмпбелл-младший вышел на трассу не бить рекорды отца, а защищать их. Впрочем, как и честь своей родины, где пока не находилось другого такого смельчака, способного принести Англии новые лавры «страны королевы скорости». Несколько раз он штурмует скорость на воде, с поразительным упрямством выжимая из «водоплавающих синих птиц» отца все новые рекордные километры. Первая катастрофа произошла на озере Конистон в 1951 году, когда лодка на гигантской скорости ударилась о полузатопленное бревно. А до рекорда оставалось лишь доли секунды. Так до самого последнего заезда Кэмпбеллу не будет хватать минут и секунд, метров и километров в час... Счастье к нему не было так благосклонно, как к бывшему главе семейства. Но и сын перенял от отца стойкость, терпение, упорство. Он всегда считал, что дух отца незримо

живет в нем. После первой неудачи Дональд взъярился, и это, как он утверждал, помогло ему быстрее выйти из больницы. Как это ни парадоксально, но «конистонское бревно» стало счастливой вехой: Кэмпбелл построил очередную «Синюю птицу» — лодку с реактивным двигателем. С 1955 до 1964 года он семь раз бил на ней мировые рекорды скорости, повысив их с 320 до 445 км/ч. «Это была жизнь на вершине курящегося вулкана», — говорила его жена Тоня. А Дональд уже мечтал о рекорде на суше. Он хорошо усвоил слова Кэмпбелла-старшего: «Как только достигнешь одной цели, ставь перед собою новую и смело добивайся ее, никогда не останавливайся на достигнутом!»

В 1955 году он заказал английской фирме «Братья Норрис», строившей ему реактивные суда, новую машину для покорения земной скорости. На следующий год проект обрел общие очертания, и вездесущие журналисты не преминули объявить о намерениях Кэмпбелла-сына во многих газетах. Тем временем, пока новая сухопутная «Синяя птица» в муках рождалась в металле, встрепнулись профессиональные американские автогонщики и конструкторы скоростных машин. Некогда наводившее на них оцепенение имя непобедимого шотландца вновь взбудоражило их и подхлестнуло. Борьба между англичанами и американцами за «корону скорости» грозила разыграться с новой силой. В 30-х годах она закончилась полным превосходством англичан. Каков будет ее исход теперь? Сможет ли старушка Англия удержать свои позиции?

В Америке у Д. Кэмпбелла сразу же объявилась целая когорта претендентов и соперников. В большинстве это были автогонщики-профессионалы, завоевывавшие высокие награды в крупнейших автогонках Нового Света и не раз становившиеся чемпионами Соединенных Штатов. Таким был главный претендент Майкл Томпсон, бывший корреспондент «Таймс миррор» в Лос-Анджелесе. Еще в 40-х годах он поменял перо журналиста на руль скоростного болида. Одержал победу в Пан-Американских гонках, установил 118 национальных рекордов. Десять лет строил он свой «Челленджер-1» («Бросающий вызов»). Применил на нем два двигателя «Крайслер» общей мощностью 800 л. с. и в 1958 году установил национальный рекорд скорости 473 км/ч. Но до заветного достижения Кобба его отделяли еще целых 160 км/ч. Томпсон понял, что его машина уже

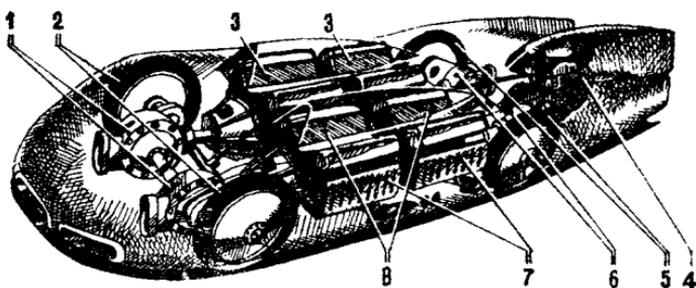


*Модернизированный вариант рекордного автомобиля «Челленджер-1» с четырьмя восьмицилиндровыми двигателями общим объемом 26,9 л, мощностью 2400 л. с. В сентябре 1960 года гонщик Микки Томпсон на нем достиг скорости 639,150 км/ч. Длина автомобиля 6 м. Масса 2080 кг.*

не способна на большее, и спешно начал совершенствовать ее. Не давал покоя Кэмпбелл, где-то за океаном заканчивавший небывалую машину с газовой турбиной; не давали спокойно спать и соотечественники, тоже что-то тайно соорудившие в своих мастерских. Работал Микки день и ночь, по двадцать часов ежедневно. И к лету следующего года новый «Челленджер-1» был готов. На нем попарно стояли четыре двигателя «Понтиак» — восьмицилиндровые моторы автомобильного типа мощностью 2400 л. с.

В августе 1959 года на новом «Челленджере» Микки Томпсон доводит скорость до 532 км/ч, устанавливая новый рекорд США, однако до рекорда Кобба было еще далековато. Через два месяца, поколдовав в чреве машины, Томпсон снова на озере Бонневиль и показывает на этот раз 585 км/ч. Он готов уже пойти в атаку и на достижение англичанина, но вдруг отказывает система подачи топлива, и на полной скорости Микки пришлось выбросить тормозные парашюты, как белый флаг побежденного. Уехав с озера, он твердо решает на следующий год перекрыть абсолютный рекорд, к которому уже был близок. Томпсон снова с головой забирается в свой четырехмоторный болид. Стартовавшему в тот год следом за ним Эрми Иммерсу на своей машине с двумя двигателями в 1800 л. с. удалось достичь лишь 465 км/ч.

Основная борьба за абсолютную корону должна была разгореться в следующем, 1960 году. Уже в июле на бесконечную ослепительно белую соляную поверхность



*Схема устройства рекордного автомобиля «Челленджер-1» (1959—1960 гг.): 1 — передние главные передачи, 2 — передние колеса, 3 — тяговые двигатели правой стороны, 4 — кабина гонщика, 5 — задние колеса, 6 — задние главные передачи, 7 — боковые топливные баки, 8 — тяговые двигатели левой стороны.*

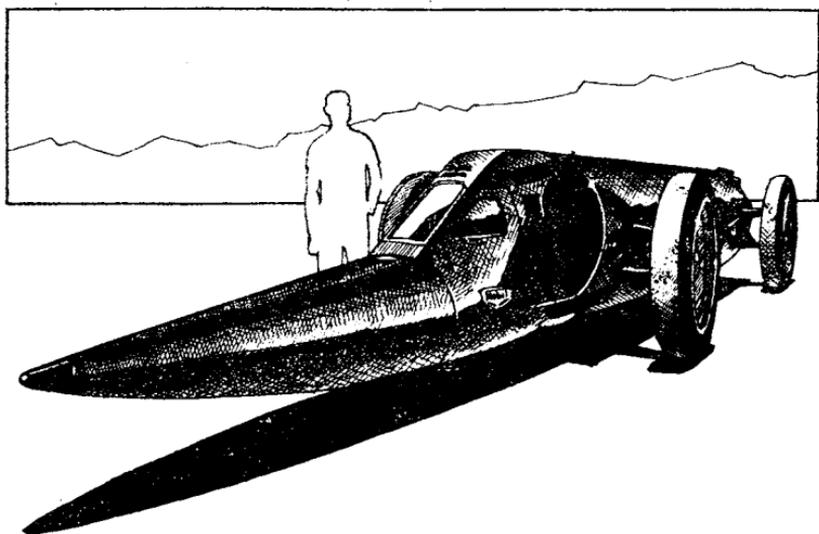
озера в штате Юта у городка Солт-Лейк-Сити стали собираться претенденты на лавры «самого быстрого на земле», готовые рискнуть даже собственной жизнью ради благородного (и хорошо оплачиваемого!) дела покорения скорости. В основном это были знатоки своего дела, опытные и смелые гонщики. Но среди них были и просто недоучки и авантюристы, решившие попытаться счастья на таком прибыльном бизнесе, сулившем славу и неплохие барыши. Таким был Атол Грехэм, автомеханик из соседнего городка. Насмотревшись на попытки многих именитых спортсменов, он тоже решил испытать судьбу. Но опыта, да и денег было маловато. И все же ради славы он решил рискнуть. Когда Грехэм привез на озеро свой массивный серебристый аппарат, напоминавший торпеду, судьи ужаснулись. В его кузове явно угадывался... топливный бак бомбардировщика Б-47, подобранный где-то на свалке металлолома. За кабиной водителя, тоже целиком снятый с самолета, стоял 12-цилиндровый авиационный мотор «Аллисон» в 3000 л. с. Остальные узлы Грехэм, видно, тоже подобрал не в лучших местах, используя старые части от полусгнивших машин. Кроме того, этот новонпеченный претендент был вообще лишен подвески. Оси крепились к массивной раме, зато машина обошлась создателю совсем недорого — всего 5 тысяч долларов. Это был прямой наследник тех скоростных монстров по-американски — примитивных и крайне опасных машин гигантской мощ-

ности, история которых начинается с «трех девяток» Форда и трехмоторного «Триплекса», горькая судьба которого, оказывается, ничему не научила бизнесменов от спорта.

Грехэм назвал свое полуторатонное творение «Сити оф Солт-Лейк», по имени родного города, и выкатил его на стартовую черту в конце июля. Судьи запретили ему даже тренировочные заезды, так оно было ненадежно и опасно. Но Грехэм ослушался, стартовал где-то вдалеке и в лучшем заезде осилил всего 160 км/ч. Покопавшись в машине, он тоже на стороне выжал из нее якобы 554 км/ч и, уговорив судей, 1 августа 1960 года решил официально замахнуть на высшее звание. Старт дали в 11 часов 02 минуты. А через 47 секунд, промчавшись две мили и достигнув скорости под четыреста пятьдесят, этот колосс вдруг начал медленно задирать вверх нос, и вот уже вся его масса поднялась в воздух и медленно начала свой последний трагический прыжок. Тяжело ударившись о твердую соль передком, кузов разлетелся во все стороны на полмили, а груды искореженного металла еще долго катилась по искрящемуся полотну, оставляя на нем маслянистую дорожку и глубокие борозды. Когда незадачливого гонщика извлекли из смятой кабины, он был еще жив. Скончался он через час в больнице. Так с трагедии начался новый сезон. Это не смутило остальных претендентов, только еще старательнее они проверяли все узлы своих машин, повторяя про себя спасительную поговорку «первый блин комом».

Следующим искателем приключений на горькой соли Бонневилля был доктор Натан Остич, канадец по происхождению. Закончив еще до войны Мичиганский медицинский институт и получив диплом врача, он занялся в Лос-Анджелесе частной практикой. Но ненадолго. Увлечение автомобилями привело его в ряды гонщиков. Не добившись особых успехов на поприще автоспорта, он смело решает покорить, ни много ни мало, сразу абсолютный рекорд скорости. История уже знала таких самоуверенных рекордсменов, но немногим из них было суждено осуществить мечты свои. А некоторым приходилось за излишнюю самоуверенность расплачиваться собственной жизнью. Такая трагедия только что прошла перед глазами Остича, но не изменила его твердого решения завоевать славу и почет.

Вместе с таким же, как он сам, «специалистом» в



*Самолетоподобный «Летающий жезл» Натана Остича — первый рекордный автомобиль, движимый реактивной тягой. На нем установлена газовая турбина мощностью 1930 л. с. Масса машины 2750 кг. Расчетная скорость 970 км/ч. Максимальная достигнутая скорость в сентябре 1960 года — 420 км/ч.*

области скоростных автомобилей, спортивным журналистом Рэем Брокком он берется за постройку рекордного болида. «Должности» распределились так: главным конструктором был Остич, Брок занимал пост технического консультанта и главного дизайнера. Недостаток знаний и опыта эти два дилетанта с лихвой компенсировали кипучей энергией и чрезмерным оптимизмом. Их автомобиль имел девятиметровый, почти цилиндрический корпус с заостренным носом, напоминавшим легкий истребитель. Спереди в кабине самолетного типа помещался гонщик, а все пространство за ним занимала газовая турбина «Дженерал моторс» от бомбардировщика Б-36 времен второй мировой войны. Это была одна из первых рекордных машин с реактивной тягой без привода на колеса. По тем временам правила ФИА предусматривали необходимость наличия ведущих колес, поэтому Остич заранее знал, что его рекорд официально признан не будет, однако ему просто очень хотелось завоевать лавры «самого быстрого человека на земле», хотя бы и неофициально. Доктор Остич назвал

свое творение «Флайинг Кедюкеус» («Летающий жезл») \*.

В отличие от Дональда Кэмпбелла 50-летний доктор Остич не был суверен, но несчастливое число 13 успеха ему не принесло: первая проба 13 августа 1960 года оказалась неудачной. Сразу же после старта забарахлила система подвода свежего воздуха к турбине. Однако следовало поторапливаться — где-то на подходе к трассе уже маячила зловещая для американских гонщиков фигура Дональда Кэмпбелла со своей новой «Синей птицей». Его в Америке всерьез побаивались. Слишком насолил им еще отец Кэмпбелл, вырвав у них все рекорды. А что можно было ожидать от сына? Пока этого никто из них не знал, но каждый пытался не отстать и хоть за несколько дней до прибытия англичанина попытаться завладеть высшим званием. Торопился и Остич. Несмотря на сильный ветер, он стартует снова 5 сентября, но судьбе снова не было угодно вознести его на пьедестал славы. Неудачи казались фатальными: заезд вроде бы удался, но измерительная аппаратура наотрез отказалась подчиняться судьям. На следующий день на скорости 420 км/ч, доведя обороты турбины до максимума, Остич ощутил нарастающую вибрацию своего «турбинного чуда» и решил сдаться, нажав на кнопку выброса тормозных парашютов. Так выбыл из игры второй конкурент. Через два года он снова решил попытать счастья, но после аварии, постигшей его на роковом тринадцатом заезде, Остич и вовсе уже не помышлял о лаврах чемпиона и часто жалел, что когда-то опрометчиво забросил выгодную медицинскую практику.

Третьим соперником был американец Артур Арфонс, которому впоследствии суждено было вписать немало ярких страниц в историю мирового автомобильного спорта. Но в тот год его первые старты оказались неудачными, и молодого гонщика никто всерьез не признал. Арфонс выступал на низком обтекаемом автомобиле, носившем имя «Зеленое чудовище». Установленный на нем авиационный мотор приводил все колеса. Начавшиеся неполадки заставили его не только срочно завершить сезон, но и вообще отказаться от ненадежного, по его мнению, привода на колеса, полностью переключившись на реактивную тягу.

\* Имеется в виду крылатый жезл мифического Меркурия, бога торговли, который в Америке считается также покровителем врачей.

Для Микки Томпсона минувший год не прошел безрезультатно. На каждый из четырех моторов он установил по турбонагнетателю, повысив мощность каждого из них до 1000 л. с. Он тоже торопился успеть стартовать до заездов Кэмпбелла. И успел-таки опередить его всего на несколько дней. Томпсон стартовал 5 сентября, рассчитывая как минимум на шестьсот. Но новые узлы, не прошедшие обкатки, трудно притирались и отказывались надежно служить. В результате постыдное поражение ожидало гонщика — лишь 190 км/ч в первом заезде и 240 км/ч во втором. Но он не пал духом. Тем временем, пока Кэмпбелл распаковывал свою «Синюю птицу», он отвез свой «Челленджер» на близлежащую базу американских ВВС в Уэндовере. Там в ангаре целая команда механиков за немалые деньги перебрала весь автомобиль, заменила кое-какие детали привода, и всего через три дня машина снова вернулась на трассу. Еще сутки ушли на то, чтобы дождаться, пока стихнет ветер. Наконец 9 сентября в первом заезде Томпсон показывает 654,34 км/ч, в обратном направлении 624 км/ч, но средняя скорость 639,150 км/ч все-таки превысила прежний рекорд. Казалось, рекорд Кобба наконец покорен. Но комиссия решила иначе, омрачив радость победителя. По требованиям ФИА необходимо, чтобы новое достижение было минимум на 1 процент выше старого, то есть не менее 640,7 км/ч. Увы, всего около полутора километров в час не хватило Томпсону, чтобы побить застаревший неподатливый рекорд, которому тогда уже исполнялось 13 лет. Как много таких горьких разочарований знает история автомобильного спорта! Зато был установлен национальный рекорд США, который, как уже бывало не раз, превышал мировой.

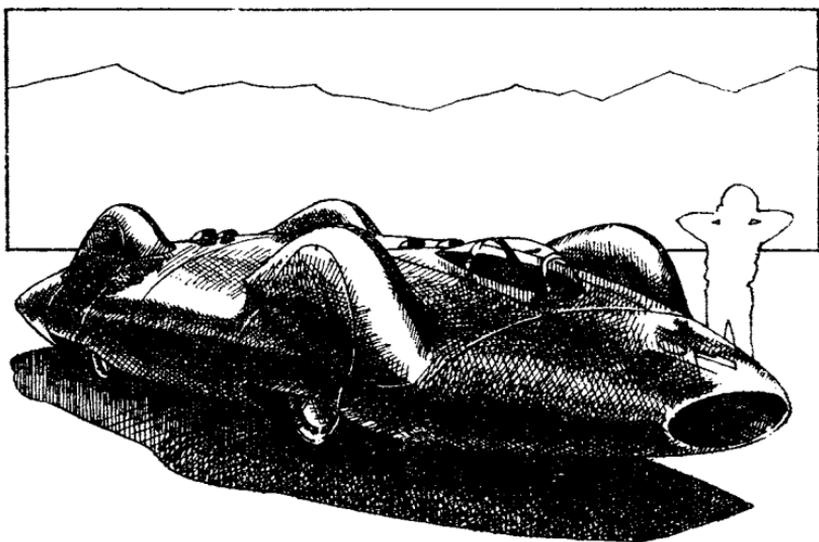
Кэмпбелл прибыл на соляное озеро в конце августа. Его машина «Синяя птица» КН-7 («Кэмпбелл-Норрис» проект № 7), хотя и была создана на фирме «Норрис» под руководством Д. Кэмпбелла и главного конструктора Кена Норриса, фактически являлась коллективным творением британской промышленности. В ее создании участвовало 70 английских компаний самых различных отраслей хозяйства. На ее изготовление было затрачено 40 тысяч человеко-часов. Не успев еще установить ни одного рекорда скорости, «Синяя птица» уже успела побить рекорд... стоимости. Она обошлась казне ее величества в один миллион фунтов стерлингов.

Необычным было и то, что в качестве силового агрегата была использована авиационная газовая турбина «Бристол-Сиддли-Протеус-705». Ее мощность достигала 4250 л. с. Топливом служит авиационный керосин. Турбина приводит все четыре колеса, однако трансмиссия лишена как сцеплений, так и коробки передач. Несущий кузов изготовлен из алюминиевых листов.

Представляет интерес вспомогательное оборудование. Среди контрольных приборов установлен акселерометр, позволяющий гонщику регулировать ускорение в процессе разгона автомобиля. Это дает возможность уменьшить или даже вообще исключить пробуксовку колес, ведущую к чрезмерному износу шин и ухудшающую устойчивость машины. Показания акселерометра и спидометра проектировались на лобовое стекло кабины, чтобы гонщик мог их видеть, не отрываясь от наблюдения за трассой.

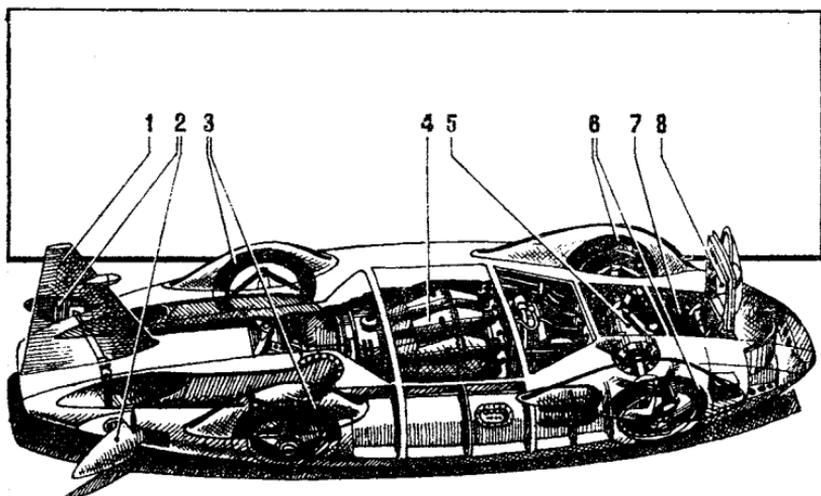
На Бонневиль Кэмпбелл прибыл в сопровождении хорошо натренированной команды механиков и инженеров, с солидным запасом шин и топлива, отдельных узлов. В его «караван» входило несколько «техничек», цистерны с горючим, жилые фургоны и даже собственный передвижной хирургический кабинет. В понедельник 12 сентября начались пробные заезды. Кэмпбелл готовил к рекорду не только машину, но и себя самого. Почему-то он был твердо уверен в успехе и даже вопреки своему суеверию назначил атаку на прежнее достижение на пятницу, 16 сентября. А обычно по пятницам ему не везло. Но та пятница была особенная. И Дональд решил забыть о плохих приметах. Дата эта была замечательная: ровно 13 лет назад Джон Кобб установил свой выдающийся и еще никем не поколебленный рекорд, а за 9 лет до него Джордж Эйстон на своей «Молнии» показал 575 км/ч. Это тоже было приметой хорошей, обнадеживающей. Дональд непременно хотел стать третьим в когорте мировых чемпионов. Но от суеверия он так и не избавился: махнув рукой на одну из примет, не устраивавших его, он, как за спасительную, ухватился за другую, более приятную.

Рано утром в пятницу на озеро потянулись автомобили со зрителями, которым было обещано необычное зрелище. Среди низких легковушек возвышались огромные фургоны телевидения и радио, яркими пятнами выглядели пожарные машины, шли санитарные кареты. А вокруг синей обтекаемой машины уже суетились десятка



*Рекордный автомобиль Дональда Кэмпбелла — газотурбинный «Синяя птица» КН-7, подготовленный для заездов на озере Бонневиль. Четыре года понадобилось гонщику атаковать скорость, и только в 1964 году на австралийском озере Эйр им была достигнута рекордная скорость — 648,709 км/ч. На автомобиле установлена газовая турбина «Бристол-Сиддли-Протеус» мощностью 4250 л. с., приводящая все колеса. Длина автомобиля 9120 мм, ширина 2440 мм, высота по кузову 1450 мм. База 4120 мм. Снаряженная масса 4350 кг. Модернизированный вариант, подготовленный для заездов в Австралии, хранится в Британском национальном автомобильном музее.*

два механиков, в последний раз проверявших все узлы. Залили топливо и свежее масло, проверили давление в шинах, установили боковые защитные щитки на колесных проемах. Все было в порядке. Кэмпбелл занял свое место в кабине, пристегнул ремни, усадил рядом с собой «мистера Уолпита» — синего плюшевого медвежонка, свой любимый талисман. Передал на хранение трубку и жестянку с табаком. Надел шлем с наушниками и, помахав на прощание рукой жене, закрыл над собой прозрачный колпак. Постоянная игра со смертью стала для него не забавой, а профессией. И он готовился к каждому новому раунду борьбы с методической скрупулезностью, будто готовя себя и своих друзей и близких к худшему.



*Схема устройства автомобиля «Синяя птица» КН-7 (австралийский вариант): 1 — задний стабилизатор, 2 — выдвижные заслонки воздушных тормозов, 3 — задние ведущие колеса, 4 — газовая турбина, 5 — главная передача передних колес, 6 — передние ведущие колеса, 7 — кабина гонщика, 8 — откидной фонарь кабины.*

Взревела, набирая обороты, турбина, и четырехтонная громада медленно сдвинулась с места, устремившись по нескончаемой ослепительно белой глади озера. Навстречу чему? Новой победе? Или... Нет, скорость на суше Кэмпбеллу-сыну не желала покоряться с такой же готовностью, как отцу. Пройдя всего 2700 м от старта, «Синяя птица» набрала уже около 580 км/ч и все убыстряла свой бег. Вдруг она резко вильнула влево, наклонилась вправо и сошла с гладкой твердой трассы. Колеса одной стороны врезались в мягкую соль, машину снова развернуло. Она боком промчалась еще километра полтора, затем какая-то неведомая сила подняла ее в воздух и швырнула метров на двести вперед. Еще два коротких по 45 м прыжка, и искореженная «Синяя птица», пропахав 40-метровую борозду и украсив свой трагический путь синим следом, замирает в мягкой белой массе. Никто не успел ничего сообразить, так быстро все это произошло. Читать эти строки дольше, чем развивались те события первого полета «Синей птицы». Подбежавшим людям представилась страшная картина:

искореженная машина, колеса начисто снесены, изуродован кузов, пустыми глазницами смотрят закоптевшие колесные ниши. Но самое главное — Кэмпбелл, почти невероятно, был жив. Очевидцы рассказывали потом, как он сам вылез из кабины, спокойно оглядел всех то-скливым взглядом, отряхнулся и пешком, прихрамывая, дошел до санитарной машины. Он отделался трещиной черепа, ушибами и несколькими ссадинами. От более тяжелых ран его спасли привязные ремни. А причиной аварии стала небольшая неровность трассы, вызвавшая легкий занос машины. Неопытная рука гонщика, ранее никогда не садившегося за руль даже простой гоночной машины, довершила дело. Но счастье, дарованное, по преданию, семейству Кэмпбеллов сказочной синей птицей, пока не изменило ему, давая силы победить в неудаче самого себя. Чуть оправившись, он уже мечтал отремонтировать свою машину и снова броситься на ней в атаку на неизведанное, хотя бы ставкой была снова сама жизнь. Он был достойным наследником своего отца.

Была ли такая жизнь по сердцу Дональду? И да и нет. По натуре он не был сорвиголовой и к тому же страдал суеверием. Сидя в обычном автомобиле, он никогда не стыдился пристегивать предохранительные ремни. Он не любил, когда в его присутствии много говорили о его смелости. Будучи талантливым инженером, он все умел рассчитывать. Будучи смелым человеком, любил рисковать. И страх он тоже признавал в «скаль-кулированных» масштабах. «Если страх владеет тобой, тебе нечего делать на трассе, — говорил он, — владеть страхом должен ты сам. Но если он совсем отсутствует, тогда тебе вообще не надо подходить к трассе даже на пушечный выстрел». О смерти Кэмпбелл говорил много и деловито. Он постоянно приучал себя к мысли о ней. Когда его приглашали в качестве почетного гостя на различные приемы, он привозил с собой киноплёнку и прокручивал ее. В фильме была запечатлена смерть его друга и соперника Джона Кобба на озере Лох-Несс в 1952 году при попытке установить рекорд скорости на воде. Комментарий Кэмпбелла к этой короткой плёнке звучал как дань уважения сопернику. Казалось, он зачитывает свой собственный некролог, произносит свою собственную надгробную речь. Рассказывают, что он просматривал этот ролик несколько сот раз с какой-то маниакальной настойчивостью. С помощью таких «на-

глядных пособий» Дональд старался выдавливать из себя по капле чувство страха, стать со смертью на «ты». О жизни он говорил поэтично: «Жизнь — это цепь горных вершин, и не надо бояться спусков, если вслед за ними вас ожидает новый подъем. Ужасно, когда не на что больше подниматься. Отсутствие цели страшнее смерти. Моя мечта — умереть в ботинках альпиниста». Не знал он тогда, что мечте его суждено сбыться...

Отремонтировать искореженную машину оказалось куда легче, чем казалось сразу же после аварии. Неудача заставила Кэмпбелла всерьез задуматься об улучшении безопасности «Синей птицы». Для повышения ее устойчивости он укрепил сзади высокий стабилизатор. Поставил новые самоблокирующиеся дифференциалы на осях, призванные предупреждать самопроизвольный занос автомобиля в случае нарушения равномерности вращения одного из ведущих колес. Сиденье гонщика установили пониже и снабдили кабину усиленным ограждением. Сделал Кэмпбелл и другой вывод, осуществить который оказалось посложнее, чем восстановить машину. Он понял, что 11-километровой трассы Бонневилья уже недостаточно для тех гигантских скоростей, которых он собирался достичь на «Синей птице», рассчитанной на 800 км/ч. Так он навсегда распрощался с соляным озером и покинул США, оставив американцев соревноваться друг с другом. С тех пор уже никто из иностранцев не нарушал их покоя.

Кэмпбелл обратил внимание на соляное озеро Эйр в южной части Австралии, в 720 км севернее Аделаиды. Вернувшись оттуда, «гонцы» доложили, что на нем вполне возможно оборудовать прекрасную скоростную трассу. Она была бы раза в два-три длиннее бонневильской. К тому же корка озера за несколько сухих лет, когда не пролилось ни капли дождя, так затвердела, что выдержит огромные нагрузки. Непогода и ветры там редки, только надо сровнять некоторые участки, и можно смело стартовать. Кэмпбелл сам слетал на озеро, промчался по нему на своем «Ягуаре» со скоростью 160 км/ч и удостоверился в правильности своей новой идеи.

Впервые вместе с «Синей птицей» появился в Австралии в апреле 1963 года и основал лагерь в местечке Мэлурине, в 50 км от озера. И вот тут-то судьба вновь решила проверить нервы и стойкость этого удивительного человека. Впервые за семь лет пошли дожди! Со-

ляная корка превратилась в горькое чавкающее болото, а сильные ветры образовали на нем глубокие борозды. Как только погода улучшилась и соль подсохла, начались работы по сглаживанию поверхности. И снова удар для Кэмпбелла — один из скреперов пробил соляную корку. Само по себе это было не страшно, но опаснее оказалось то, что корка, сделавшись очень тонкой, могла проломиться и под его тяжелой машиной. Пришлось спешно искать и разравнивать новую дорожку, а когда она была почти готова, налетел невероятной силы вихрь. Он надел на готовую трассу снова барханы из соли и песка, выворотив и опрокинув вышку с прожекторами, приготовленными для съемок. Вихрь сменился несильными, но непрекращавшимися северо-восточными ветрами, принесшими новые серые тучи, вновь пролившиеся нескончаемыми дождями. Вода размягчала соль, твердая корка с каждым днем утончалась, коротких солнечных часов не хватало, чтобы просушить трассу. Требовалось ждать и ждать. Кэмпбелл не привык ждать «милости от природы», но теперь хладнокровие и выдержка стали изменять ему. Оптимизма оставалось все меньше и меньше. Каждый день вместе с механиком Лео Вилла, служившим еще у отца, обходил он трассу. 1 мая он наконец осторожно решился на пробную поездку, но при сильном боковом ветре показал лишь около 180 км/ч. Следующие дни ушли на доводку трассы, в чем австралийские власти охотно помогали людьми и техникой. С первых дней мая настало безветрие, но по ночам еще шли дожди. Днем соль не успевала просохнуть, оставаясь мягкой. Тем не менее Кэмпбелл еще несколько раз стартовал, оставляя за собой глубокие колеи на поверхности озера. Максимум, чего ему удалось добиться, — 385 км/ч. Это было 12 мая. А на следующий день после сильного ночного дождя соль совсем расплылась. Затем разыгралась сильнейшая буря, не оставившая гонщику уже никаких надежд на новый успех. Приближавшаяся австралийская зима не предвещала уже ни одного солнечного дня.

Только через год Кэмпбелл решил возобновить свои попытки. 20 апреля 1964 года он вновь прибыл на пятый континент и сразу осмотрел новую 27-километровую идеально гладкую трассу, которую готовили для него несколько месяцев. Но стоило ему появиться на озере, как снова погода проявила свой коварный нрав. Будто злые духи зловещего озера, которым поклонялись

местные аборигены, не желали допускать «такое кощунство» на своей земле. Снова полились затяжные дожди, и соль размякла. Потом начались неполадки с турбиной, застоявшейся за год без работы. Почти два месяца ушло на то, чтобы дожидаться хорошей солнечной погоды и отрегулировать турбину. Сколько раз за это время выкатывали «Синюю птицу» из ангара, сколько раз, стиснув зубы, Кэмпбелл стартовал, чувствуя, как колеса глубоко вязнут в мягкой массе, оставляя за собой колеи глубиной по 5 см. Куда уж тут было до рекордов! Машина едва развивала 300 км/ч, не достигнув даже «аварийного» рубежа на Бонневиле. Нервы сдавали, к горечи соли коварного озера прибавлялась горечь неоправдавшихся надежд и тяжести разочарования. Не давало покоя Кэмпбеллу и то, что уже год, как неподатливый рекорд Кобба пал под напором американцев. Но там-то победителем был реактивный экипаж, а англичанин пытался превзойти его на автомобиле с ведущими колесами. Ну а в принципе-то его еще не родившийся рекорд уже был заранее превзойден. Лишь унаследованные от отца стойкость и упорство сослужили ему добрую службу и не позволили махнуть на все рукой. А беды тем временем не прекращались. Местные власти отказали ему в поддержке, сославшись, что «все равно ничего не выйдет» и «пора кончать этот цирк». Фирмы, вложившие средства в это предприятие, требовали их обратно. А трасса все не просыхала. Решено было сделать новую на более сухом участке озера, который Кэмпбелл приглядел с самолета. Но новая дорожка не превышала 8 км, и рассчитывать на рекорд на ней не приходилось. Несмотря на гигантскую силу воли и железные нервы, Кэмпбелл был близок к тому, чтобы сдаться. И в этот критический момент он решает делать еще одну трассу, севернее прежней. На ней он впервые и преодолел тот технический и психологический барьер — 300 миль в час, которые оказались роковыми в Америке. Это уже означало немало — победить самого себя. Первая маленькая победа придала новые силы. И уже не беда, что еще несколько раз приходилось переносить трассу и объединять старые дорожки друг с другом, Кэмпбелл уже был уверен в успехе. К концу мая он достигает 567 км/ч, а в начале июня показывает 626 км/ч. Затем снова на озеро обрушивается буря, снова корка донельзя размягчается, но теперь-то уж Дональд готов ждать хоть конца зимы, но победить.

Побежденным с озера не уедет! Потом он вспоминал, что те два месяца вынужденного безделья были для него самыми «напряженными». Душа рвалась вперед, руки тянулись к штурвалу, но «Синяя птица» покорно застыла в ангаре без движения. А с крыши навеса все так же стекали на землю струйки воды. Казалось, не было им ни конца ни края...

Но природа сжалилась и вознаградила его, послав всего лишь один благодатный денек, редкий в разгар зимы. Хотя это и была снова «несчастливая» пятница, Кэмпбеллу некогда уже было отдаваться предрассудкам. 17 июля 1964 года выдалось ясным и безветренным. Рано утром, объехав трассу на автомобиле, Кэмпбелл убедился в ее готовности. Быстро снарядили болид, и он в который уже раз устроился в кабине, привычно пристегнув ремни и оглядев приборы. Все было в норме. В восьмом часу он берет первый старт, в 8.10 второй. Наконец-то девять лет упорного труда и не менее упорного и тягостного ожидания увенчались победой: 1 миля пройдена со скоростью 648,709 км/ч, 1 км — 644,525 км/ч. 43-летний Дональд Кэмпбелл, побив рекорд Кобба, утвердил снова славу «королей скорости» из семейства Кэмпбеллов.

А очередная цель уже маячила на горизонте и не давала покоя. Уже вечером на банкете, устроенном тут же в ангаре, он заявил, что хочет установить абсолютный рекорд скорости на воде, став в один и тот же год дважды чемпионом мира. Его не останавливало то, что его предшественники Сигрев и Кобб отдали свои жизни, так и не осуществив эту же мечту. В последний день 1964 года, всего за 8 часов до полуночи, он садится в свою реактивную лодку на австралийском озере Дамблянн и побивает собственный рекорд, показав 444,65 км/ч. Так он, единственный в мире, осуществил давнюю мечту любого гонщика — сделать «золотой дубль» — стать обладателем абсолютных достижений в двух сферах — на суше и воде. А он сделал это в течение всего лишь одного календарного года.

Но и теперь Кэмпбелл не мог успокоиться и почить на лаврах. Не давал ему покоя новый рубеж — 300 миль в час на воде, казавшийся фантастическим. Два месяца и два дня ждал он наступления этого утра на берегу озера Конистон в Англии. Снова шалила погода, начинали пошаливать нервы. Казалось, все сговорились против него, но Кэмпбелл стойко переносил все

невзгоды, не обращая внимания на дурные приметы. А их было немало. 13 декабря (снова это несчастливое число!) о ветровое стекло машины разбилась птица. Затем секунданты ушли обедать, не надеясь на его успех, а он как раз в это время показал рекордную скорость. Наконец 4 января 1967 года погода прояснилась, и озеро стало зеркально гладким. «Или сегодня, или никогда, — решил Кэмпбелл, а заметив окруживших его журналистов, усмехнулся, — я отлично знаю, ребята, зачем вы приехали сюда. Чтобы присутствовать на моих похоронах. Постараюсь не обмануть ваших ожиданий». Шутка успеха не имела. Кэмпбелл забрался в кабину своей «Синей птицы» и усадил рядом «мистера Уоппита». И его рукотворная «птица» устремилась в свой последний полет. Первая половина дистанции была пройдена благополучно, но до заветного рубежа не хватало три мили в час. Значит, обратный путь надо пройти с таким же превышением. Впоследствии утверждали, что Кэмпбелл поторопился, не дал улечься поднятой им же волне. Кто знает. На обратной дистанции его машина развила такую бешеную скорость, какой еще никто не достигал на водной глади. Счетчики фиксировали 300, затем 310 миль в час, 320... Было 545 км/ч, когда до контрольной отметки оставалось всего 130 метров. В этот момент «Синяя птица» взвилась в воздух, совершила мертвую петлю и, объята пламенем, рухнула вниз. Радист услышал лишь короткую и спокойно сказанную фразу Кэмпбелла: «Я гибну. Это конец». Он словно констатировал факт, и не больше. И только после этого позволил себе глубокий вздох, уйдя вместе со своей «Синей птицей» на дно озера. На мгновение волны вздыбились, и вскоре озеро Конистон вновь застеклило свою поверхность. Дональд Кэмпбелл и его последняя «птица», совершив свой последний полет, канули в вечность. Навсегда.

Последний акт трагедии длился всего несколько секунд. Миллионы людей наблюдали за ним на экранах телевизоров, и еще никто не успел прийти в себя, как все было кончено. Первым к месту гибели подплыл Лео Вилла. Кругом стояла успокоившаяся водная гладь, на мгновение потревоженная стальным чудовищем. Ни следа от машины и ее водителя. Лишь на зеленой поверхности сиротливо покачивался какой-то небольшой предмет — это был любимый талисман Кэмпбелла, синий плюшевый медвежонок «мистер Уоппит».

Всю жизнь Дональд Кэмпбелл иступленно стремился к покорению высот скорости. Мечтал стать первым человеком, переступившим «звуковой барьер» на земле. Своими достижениями пытался привлечь к себе внимание бизнесменов, далеко не расчетливо шел на риск, слишком надеясь на свою удачливость. Но в ответ получал лишь скептические усмешки: «Помилуйте, ваши скорости слишком велики для практического применения на воде и суше и слишком мизерны для воздуха. В эпоху космических полетов они уже не поражают воображение».

А тем временем за океаном готовились к штурму 1000-километрового барьера, но английскому капиталу дело Дональда вдруг оказалось невыгодным и не сулившим хороших барышей. Кэмпбеллу приходилось рассчитывать только на себя. Он латал старые машины отца, а одну из них поднял со дна озера Мид в Неваде, отремонтировал и запустил вновь в дело. Одряхлевшая машина не выдержала и неожиданно взметнулась птицей с водной глади в небо, чтобы навсегда уйти под воду вместе со своим хозяином. Ей тогда «стукнуло» 13 лет, и рассчитана она была лишь на 250 миль в час. Кэмпбеллу было сорок пять с небольшим, и умер он как хотел — «в ботинках альпиниста». Говорили, что он был Дон-Кихотом, сражавшимся с ветряными мельницами, его жизнь была полной ньютоновской ностальгии человека, не примирившегося с теорией относительности, что в последние годы он служил уже не науке, а легенде... Может быть, и есть правда в этом. Вернее было то, что Кэмпбелл испытывал не столько свои «Синие птицы», сколько самого себя. Битва Дон-Кихота с ветряными мельницами была благородным поединком. И мы уверены, что он не дрогнул бы, если вместо ветряков судьба свела бы его с подлинными носителями зла. Вот в этом-то и есть главная основа высших спортивных достижений — постоянная готовность к подвигу.

Так закончилась долгая спортивная карьера удивительного семейства «рыцарей скорости» Кэмпбеллов, принесших миру 10 абсолютных рекордов на суше и 13 на воде. «Короли» отец и сын «процарствовали» более 40 лет, не упуская из своих рук живой пульс времени, сконцентрировавшегося для них в кратком и емком понятии «скорость». Сегодня достижение «Синей птицы-7» давно превзойдено американцами на автаркетах, но для машин с приводом на колеса от газотур-

бинной установки оно остается наивысшим достижением, а сама машина бережно хранится в Британском национальном автомобильном музее как одна из самых ценных реликвий.

## 2. УКРОЩЕНИЕ ЗЛЫХ «ЧУДОВИЩ» И «ДУХОВ».

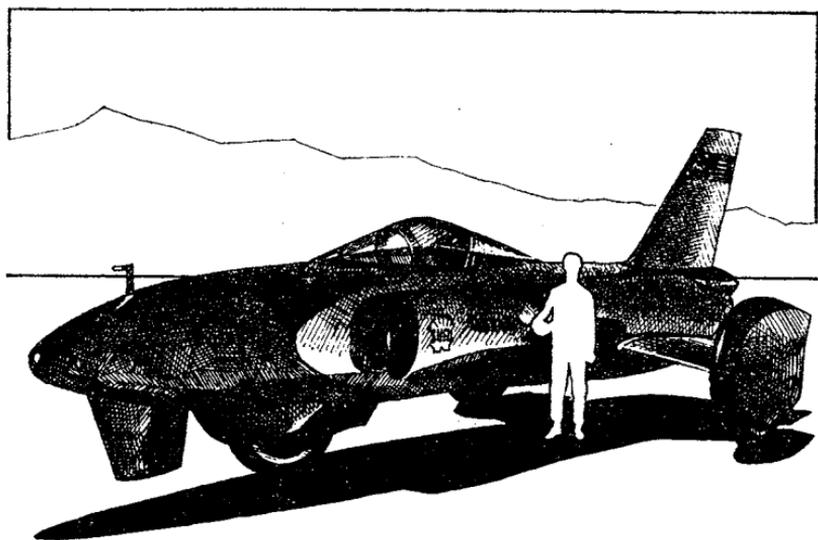
Уход со сцены семьи Кэмпбеллов означал для Англии полное поражение в борьбе за высшие рекорды на суше. С тех пор уже никто из иностранцев не мог превзойти очередных достижений американцев, ставших полными монополистами в новом бизнесе. Пока Дональд Кэмпбелл «ждал у моря погоды», вернее, томился в ожидании солнечных дней на берегу австралийского озера Эйр, предприимчивые американцы не дремали. Многочисленные неудачные попытки превзойти давнишнее достижение Джона Кобба привели их к мысли, что скоростные автомобили с поршневыми двигателями внутреннего сгорания и даже газовые турбины уже непригодны для освоения новых, еще более чудовищных скоростей. Каков же мог быть выход? Ответ подсказала авиация. «Ведь перед взлетом реактивные самолеты развивают гигантские скорости, а затем, отрываясь от земли, взмывают в небо. А почему бы не превратить автомобиль в самолет? Точнее, наоборот. Лишив самолет крыльев, превратить его в сухопутный аппарат, который сможет развить, не взлетая, дьявольскую скорость», — рассуждали они. «Скорость любой ценой, любыми средствами» — таков стал девиз новых претендентов на рекорды. Их поддерживали крупнейшие монополии. Им было выгодно воспользоваться таким необычным видом рекламы своей продукции. Их мало волновала техническая целесообразность гигантских скоростей, не смущала примитивность построенных в кустарных условиях реактивных монстров и огромная опасность, которой подвергались гонщики ради славы и денег. Но те и другие были крайне заинтересованы друг в друге. В мире капитала главной в техническом прогрессе оставалась и остается жажда наживы, отстраняющая спорт на задний план. Гонщики, в большинстве своем выходцы из небогатых слоев, получали десятки тысяч долларов за риск, зато компании на их опасных головокружительных «прогулках» выколачивали миллионы и миллионы, выгодно сбывая хорошо разрекламированную продукцию.

Что касается автомобилей с реактивной тягой, то говорить об их конструктивных достоинствах или об остроумных инженерных решениях, к сожалению, не приходится. Это были довольно примитивные, полностью кустарные экипажи, собранные любителями где-то на задворках в полутемных мастерских из отживших свой срок и выброшенных на свалку деталей. Они представляют собой просто реактивный двигатель, снятый со списанного самолета и установленный на простенькое колесное шасси, прикрытое несколькими панелями, называемыми кузовом. Единственное, что представляло верх технического совершенства, так это шины, рассчитанные почти на звуковые скорости. Их поставляли самодеятельным мастерам ведущие шинные монополии, развернувшие в середине 60-х годов настоящую войну друг с другом, стремясь любой ценой вывести своих фаворитов в ранг чемпионов мира. Особенно важно было, чей автомобиль завершит сезон с наивысшим результатом. Это позволяло фирме еще целый год до наступления нового сезона рассчитывать на увеличенный сбыт продукции, опережая на время побежденного соперника. Так каждый год на соляном озере в штате Юта стали разворачиваться настоящие сражения между гонщиками и их стальными «духами» и «монстрами», за которыми незримо стояли ведущие американские корпорации. Соляное дно высохшего озера стало для них настоящим «золотым дном», откуда они гребли себе огромные прибыли.

Обычно сезон начинался с конца лета, когда под лучами южного солнца подсыхала безупречно ровная поверхность и соляная корка становилась достаточно твердой, чтобы выдержать вес многотонных чудовищ на колесах. Они действительно напоминали каких-то фантастических иглоносых монстров, страшно ревущих и изрыгающих оранжевые языки пламени. Громоподобные звуки над озером иногда утихали лишь на несколько дней, после того как какое-нибудь из этих сказочных созданий в быстром беге где-то посреди бескрайней белизны озера вдруг разлеталось на мелкие кусочки, озаря искрящееся плато ярким красноватым пламенем. Тогда другие чудовища притихали. Но ненадолго. Через несколько дней они снова начинали издавать громкое рыканье, выбрасывать огонь и носиться по блестящей поверхности до тех пор, пока не начинались осенние дожди и она не превращалась в горькое мягкое месиво.

Впервые реактивные машины появились на озере в конце 50-х годов, но поворотным рубежом в развитии абсолютного рекорда на суше считается 1963 год, когда они впервые показали свое превосходство над другими соперниками. На что рассчитывали создатели таких машин? Ведь в соответствии с § 13 «Международного спортивного кодекса» ФИА до тех пор рекорды утверждались только для четырехколесных экипажей, передвигающихся благодаря сцеплению колес с дорогой и имеющих минимум одну ведущую и одну управляемую ось. Но для гонщиков и монополий Нового Света была важнее реклама, деньги, собственный престиж, а на требования Международной автомобильной федерации американские спортсмены всегда смотрели без тени особого уважения в отличие от их европейских коллег. В конце концов Американская автомобильная федерация готова была с распростертыми объятиями принять новоиспеченных рекордсменов в свое лоно. Во что бы то ни стало победить конкурента и выиграть «голоса» новых покупателей стало ведущей целью безудержной погони за скоростью на Западе. Постепенно спорт и технический прогресс в автостроении уходили в США на задний план, а вперед выдвигалась рекламно-коммерческая сторона вопроса. Рекорды стали самоцелью. Тем не менее не стоит забывать тот огромный энтузиазм, одержимость спортсменов-конструкторов, их великодушное самообладание, волю, смелость, готовность пожертвовать собой ради успеха созданной их собственными руками техники. Несмотря ни на что, их разработки представляют собой удивительнейший в своем роде технический эксперимент, а головокружительные скорости послужили достойным испытанием качеств человека.

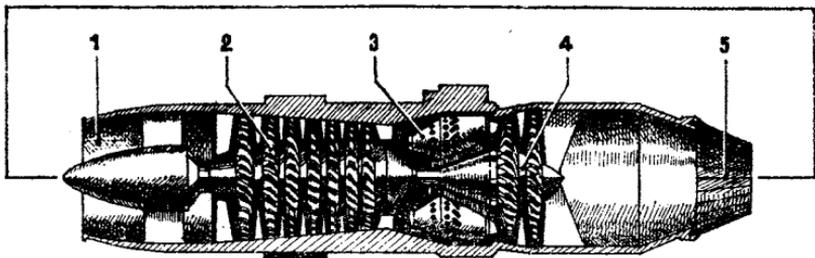
Одним из счастливиц, которому улыбнулась судьба быть удостоенным высшего звания, и неоднократно, был молодой американец Крэг Бридлав. В нем счастье сочетались кипучая энергия, энтузиазм, расчетливость, талант и опыт профессионального гонщика и неплохого конструктора. В тот год, когда Кобб установил свой последний рекорд на суше, Крэгу исполнилось десять лет. В двенадцать ему купили первый автомобиль — старенький «фордик», который он днем и ночью разбираал и собирал у себя во дворе за домом в Лос-Анджелесе. Через два года он соорудил нечто подобное автомобилю, а в 16 лет он начал гонять на нем на кали-



*Реактивный рекордный автомобиль «Спирит оф Америка» («Дух Америки»). Гонщик Крэг Бридлав на нем трижды поднимал абсолютный рекорд скорости, доведя его в октябре 1964 года до 846,942 км/ч. На автомобиле установлен турбореактивный двигатель с силой тяги 2720 кгс. Длина двигателя 3150 мм, диаметр 935 мм. Масса 1130 кг. База автомобиля 5800 мм. Колея задних колес 3060 мм. Длина машины 10 670 мм, ширина 3450 мм, высота по кабине 1830 мм, по стабилизатору 3520 мм. Масса 3550 кг.*

форнийской дрегстерной трассе. Из его мастерской выходили все новые и новые скоростные машины. На них Бридлав ездил на самые престижные соревнования. Однажды на Бонневиле на переделанном «Олдсмобиле» он выжал под 380 км/ч и с того дня заболел гигантскими скоростями. Перепробовал несколько специальностей. Работал автомехаником в гоночной команде, в авиационной компании и даже испробовал профессию пожарника. И каждый день, вернувшись с работы и наскоро поужинав, уединялся в мастерской за домом, сооружая очередного рекордсмена.

Впервые мысль об абсолютном рекорде стала одолевать его в двадцать два года, когда Микки Томпсон одним из первых в послевоенные годы замахнулся на высшие скорости на планете. И в мастерской Бридлава с усиленной энергией закипела работа. По 18 часов в день, по 7 дней в неделю, без выходных и праздников.



*Общая схема устройства реактивного агрегата: 1 — ввод воздуха, 2 — многоступенчатый осевой компрессор, 3 — камера сгорания, 4 — турбина привода компрессора, 5 — сопло выброса продуктов сгорания.*

А в редкие минуты отдыха мозг продолжал усиленно работать, разрабатывая новые идеи. Имя автомобилю было давно найдено — «Спирит оф Америка» — «Дух Америки». Но каков будет этот автомобиль, долго не было ясно. По примеру Томпсона хотел поставить мощные поршневые моторы, а машину сделать тоже на четырех колесах. Однако появление первых еще несовершенных реактивных машин перевернуло все. Бридлав сразу понял, что в завоевании огромных скоростей будущее теперь за ними. Где-то приобрел реактивный мотор «Джей-47» от бомбардировщика В-47, который применялся и на истребителях Ф-86Д.

Постепенно начала вырисовываться четырехколесная реактивная машина, но знаний и опыта у молодого конструктора не хватало. Пришлось обращаться за консультациями к специалистам по реактивной тяге, аэродинамике, авиации. Когда с проектом Бридлава ознакомились авиаконструкторы Билл Гарнер и Фредерик Вильямс, они полностью забраковали его и нарисовали первые контуры трехколесной тележки, напоминающей близкий их душе военный истребитель. Его форму отработал конструктор известного в то время истребителя Ф-104. Миниатюрную модель будущей машины исследовали в аэродинамической трубе. Несмотря на бескорыстную поддержку специалистов и друзей, работы продвигались до обидного медленно. Не хватало ни времени, ни средств, да и старой мастерской уже становилось маловато. Пришлось ее удлинить на целых семь метров, чтобы новая гигантская машина поместилась

в ней. Бридлаву позарез требовалась финансовая помощь богатого мецената — спонсора.

Он стучался в двери контор крупных фирм, обивал пороги банков и солидных концернов, предлагая свои услуги в рекламе их деятельности в обмен на ссуду денег. Но везде он видел косые усмешки, непонимание, нежелание вникнуть в суть вопроса. Мистер Лавли из калифорнийского отделения нефтяной монополии «Шелл» удостоил его лишь десятиминутной аудиенции и спешно удалился, сославшись на дела и недвусмысленно дав понять, что не намерен далее обсуждать и тем более поддерживать такие прожектерские идеи. Потом он пожалел о своем отказе, но было уже поздно. Лишь «шинный колосс», концерн «Гудьир» решил поддержать молодого изобретателя и подготовить для его машины необычные шины. В случае, если идея удастся, будет хорошая возможность рекламировать свои шины как «самые быстрые в мире» и «надежные на любой скорости». Значит, компании успех будет обеспечен.

В конце августа 1962 года Крэг Бридлав появился на Бонневиле со своим самолетоподобным «духом». Действительно, его можно было принять за истребитель, у которого на концах необычно коротких крыльев и под корпусом стоят большие колеса. Острый нос, обтекаемый фюзеляж, киль-стабилизатор, прозрачный колпак кабины, сзади реактивное сопло — все это не отличается от самолета. Тяговый турбореактивный агрегат «Джей-47-15» фирмы «Дженерал электрик». Сила тяги на уровне моря при 7950 об/мин турбины составляет 2720 кгс, а с учетом высоты расположения озера она снижается процентов на двадцать. Установка работает на смеси метанола с водой, температура отработанных газов на сопле турбины достигает 700°C. Переднее одиночное колесо подвешено на пружинах, задние установлены без всякой подвески. Управление производится отклонением переднего колеса на очень небольшой угол, что обусловило машине гигантский радиус разворота 400 м, однако на бескрайнем озере это не послужило помехой. Для управления на высоких скоростях используется также рулевая плоскость под носовым обтекателем. Для торможения с максимальной скорости служат два тормозных парашюта диаметром 2,44 м, а на скорости 240 км/ч могут быть включены дисковые тормоза авиационного типа на задних колесах. Все колеса снабжены шинами «Гудьир». Они рассчитаны на скорость

до 900 км/ч. Трубчатый каркас отделан алюминиевыми листами. В первых заездах стало ясно, что конструкция еще не отлажена. Максимум, на что был способен «дух», — 480 км/ч. Плохое начало не обещало ничего утешительного, поэтому Бридлав с удвоенной энергией взялся за доводку своего аппарата.

В конце июля 1963 года он снова появляется на соляном озере и с первого же дня начинает тренировочные пробеги, с каждым из них наращивая тягу турбины и скорость. Пройден рубеж «400», затем «500», в первых числах августа от отметки «600» его отделяли лишь несколько километров в час. Теперь можно было подумать и о рекорде. Напомним, к тому времени достижение Кобба оставалось непоколебленным, а главный претендент в исступлении ожидал благоприятной погоды в далекой Австралии.

Свое первое «рекордное шоу» Бридлав наметил на 5 августа. После бессонной ночи Крэг с первыми лучами солнца прибыл на трассу. Было всего 5.45, а «Дух Америки» уже подкатили к стартовой полосе. Погода была прекрасная. Только что взошедшее солнце еще не успело накалить воздух. Ощущалась приятная ночная прохлада. Полное безветрие. Что может быть лучше, чтобы замахнуться на рекорд? Гонщик сам проверил машину, по лесенке взобрался наверх и устроился в тесноватой кабине. Пристегнул привязные ремни, надел кислородную маску. Поднял руку со сложенными поликом большим и указательным пальцами: «О'кэй! Поехали!» Из-под колес машины убрали упорные клинья. Бридлав разогнал турбину на 90 процентов мощности и рванулся с места. Часы показывали 6.29. Крэг отправился в свой 23-й заезд, которому суждено было стать самым счастливым. Секунды не спеша отсчитывали ход времени, а остроносая реактивная машина бешено неслась по искрящейся соляной поверхности, как выпущенный из пушки снаряд, строго держась черной маслянистой полосы. Встречный ветер тяжело обтекает кузов, слышно, как мелкие крупы соли ударяют о ветровое стекло, на не видимых глазом неровностях тяжело бухает переднее колесо, тело машины мелко дрожит, завывает вокруг ветер, невидимой рукой пытаюсь сорвать ее с курса. Но Бридлав не обращает ни на что внимания, крепко сжимая штурвал и пытаюсь вести автомобиль строго по черной направляющей полосе. Лишь мельком взглядывает на приборы. Впрочем, за несколь-

ко секунд заезда трудно вообще что-либо успеть осознать, а мерная миля уже позади и роль водителя ограничивается лишь нажатием на рычаг выброса парашютов. Раздались один за другим два хлопка. Это сработали пиропатроны, и позади машины расцвели два купола. Автомобиль останавливается. Механики обступают его со всех сторон и проверяют двигатель, шины, доливают топливо и воду, очищают лобовое стекло от тонкой корочки соляных кристалликов. А потом все повторяется снова. Турбина отрегулирована на 95 процентов, и ее рев переходит в надрывное завывание, и вновь автомобиль-ракета устремляется в ослепительную даль, держась лишь ему одному известного курса. Опасный ветер с гор усиливается, но еще лишь несколько секунд отделяют старт от финиша. В 7.15 машина плавно останавливается, и вылезавшему из кабины уставшему от крайнего напряжения гонщику объявляют, что наконец рекорд Кобба пал. 26-летний Крэг превысил его на целых 21,3 км/ч, достигнув 655,709 км/ч. Прежнее достижение продержалось рекордно долго — 16 лет без 42 дней.

Однако, как часто бывало, радость оказалась преждевременной. ФИА не собиралась признавать новое достижение, так как «американский дух» не имел ведущих колес, поэтому формально рекорд англичанина оставался в силе. К этому отнеслись спокойно, потому что ожидали такого решения. Но мало того, ФИА заявила, что трехколесный экипаж Бридлава вообще не автомобиль и ему нет места в сборниках рекордов. Успокоила Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), признавшая «Дух Америки» в качестве... мотоцикла с коляской, благо что он тоже имеет три колеса. ФИМ официально признала этот рекорд как мотоциклетный, а ААА занесла его как новое национальное достижение в классе «трехколесных сухопутных транспортных средств». Лишь в конце следующего года автомобильная и мотоциклетная федерации после длительных дискуссий договорились относить реактивные аппараты на колесах к разряду «сухопутных машин неограниченного класса», которые могут иметь любой вид тяги, но должны управляться находящимся внутри их человеком и иметь хотя бы одно управляемое колесо. Впредь решили, что ФИА будет утверждать рекорды среди машин с числом колес четыре и более, ФИМ — с числом колес до трех включительно. Не учитывая тон-

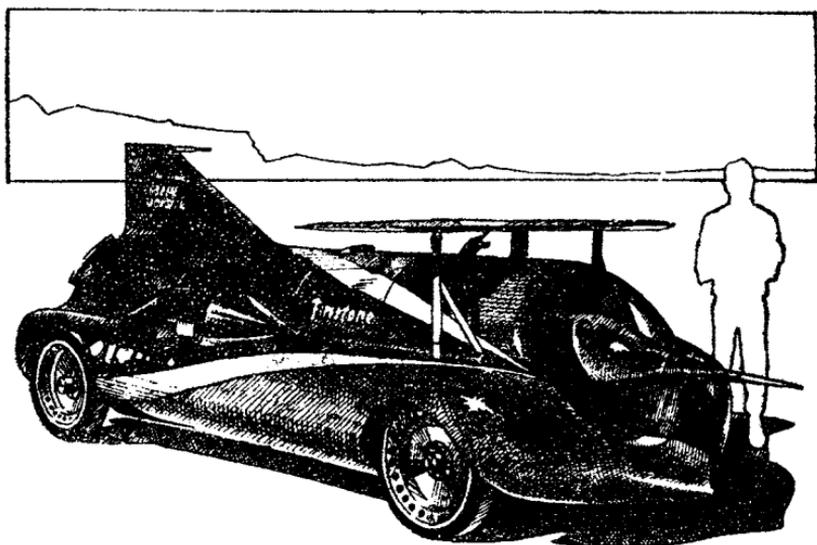
кости официального делопроизводства, Бридлав фактически стал очередным держателем тигула абсолютного рекордсмена на колесном экипаже. Правда, был еще один человек, который оказался уже близок к скорости звука. Это был подполковник ВВС США Джон Стапп. На реактивных санях на льду он достиг 1017 км/ч. Теперь и перед автомобилистами встала новая задача — достигнуть и этого заветного рубежа, а там недалеко было уже и до скорости звука...

В разгоревшуюся с удвоенной силой борьбу за скорость включились еще два претендента — братья Артур (Арт) и Уолтер (Уолт) Арфонсы из небольшого городка Акрон в штате Огайо. Оба были с детства одурманены азартом гонок, строили вместе свои первые гоночные машины, которые по традиции носили устрашающее название «Грин Монстр» — «Зеленое чудовище». Действительно, поначалу они имели зеленый цвет, но потом он уступил место более модной пестрой окраске, оставшись лишь в названии. С годами острое желание братьев «побить» друг друга переросло в неприязнь, а затем и в откровенную вражду. Они разъехались в разные дома, стоявшие на одной улочке Пикли-роуд, открыли там собственные мастерские, где втайне принялись создавать «автомобильное оружие» против конкурентов и друг друга. Дух озлобленности, стремление «устранить соперника» и жажда победы любой ценой сделали из родных братьев заклятых врагов. Рассказывают, что, принимая участие в одних и тех же соревнованиях, живя в одной и той же гостинице, они подчеркнуто игнорировали друг друга и даже не здоровались. Младший, Арт, считал себя ущемленным и не выносил старшего брата, стремясь доказать, что и он не хуже его. Тяжело переносил успехи и победы Уолта. Их разделяли не столько девять лет возраста, сколько жестокие нравы капиталистического образа жизни, острая жажда «выбиться в люди», любыми средствами нажить неплохое состояние на прибыльном деле автоспорта. Знакомые удивлялись, узнав, что у этих непримиримых врагов была одна мать. Этим-то людям и суждено было стать очередными держателями абсолютного рекорда. При этом каждый из братьев смог заручиться поддержкой одного из крупнейших американских шинных концернов, также враждовавших друг с другом. Так жестокая действительность капиталистического общества отразилась в войне монополий и в судьбах близких

людей, сделав их врагами, желающими лишь провала друг другу, смести с дороги соперника, окажись он послабее. Борьба за скорости в США приобретала особый накал, подогреваемый безудержным стремлением к наживе. О спорте или о стремлении содействовать техническому прогрессу речи уже идти не могло.

Арт Арфонс, себялюбивый и недалекий человек, выступал на дрегстерах с 1954 года, одерживал кое-какие победы, но постоянно его мучило чувство собственной ущербности. Особенно когда он обращал взоры к Уолту или другим преуспевающим соперникам. Во время таких тяжких раздумий ему и пришла в голову идея стать сразу самым быстрым на планете. Это сулило славу и немалые деньги, а также и превосходство сразу над всем миром. Первую атаку он предпринял еще в 1960 году на своем «Зеленом чудовище» с поршневым мотором, но неудача заставила его обратиться к реактивной технике. Заменяв двигатель «Аллисон» на турбореактивную установку «Джей-74», он в 1962 году вновь появился на Бонневиле и добился неплохого результата — 545 км/ч, но для рекорда этого было мало. Уверовав, что его звезда взойдет именно на этом соляном озере, он решил строить новое четырехколесное «чудовище» небывалой мощности. Купил по дешевке отработавший свой срок в авиации реактивный мотор «Джей-79» от сверхзвукового истребителя F-104. Немного переделав его, стал вокруг него мастерить автомобиль. Для мастерской на заднем дворе не хватало места, а когда он заводил двигатель, от его рева разбежались соседи, вылетали стекла в доме и вскоре приезжала полиция, обеспокоенная нарушением спокойствия тихого провинциального городка. Что за рекордный автомобиль мог соорудить в кустарных условиях практически один человек, без достаточных для того знаний и опыта? Судите сами.

Передняя жесткая ось «Зеленого чудовища» была снята с выброшенного на свалку легкового «Линкольна» образца 1937 года, крепилась она на гидropневматической подвеске от самолета. Задняя же ось вообще была закреплена на раме жестко. Рулевое управление использовано от «Паккарда» 1959 года. Для притормаживания применяются два парашюта диаметром по 2,4 м, которые выстреливали динамитными шашками, купленными в охотничьем магазине по 3 доллара за штуку. Сами парашюты сшила у себя дома жена прия-



*Первый вариант реактивного автомобиля «Зеленое чудовище» Артура Арфонса, на котором в 1964 году он дважды побывал абсолютное достижение на суше, доведя его до 875,668 км/ч. Сила тяги газотурбинной установки 7700 кгс. База автомобиля 4300 мм. Колея передних колес 1650 мм, задних — 1720 мм. Длина 6400 мм, ширина 1870 мм. Масса 3000 кг.*

теля на обычной швейной машине. Для окончательного торможения со скорости 300 км/ч применяются авиационные дисковые тормоза «Аэрхирт» на всех колесах. Аэродинамика машины оставляет желать лучшего. Кузов представляет собой просто облицовку турбины и примитивные обтекатели над колесами. В отличие от всех современных рекордных машин имеется два места по обе стороны от мотора: одно для водителя, второе для пассажира — любителя острых ощущений. Турбина прикрыта сверху панелями, вырезанными Артом из крыши собственного старенького микроавтобуса, который когда-то перевозил его дрегстеры. Над передней частью кузова расположена поворотная плоскость — «антикрыло». Его положение регулируется в зависимости от расстояния между рамой машины и дорогой. При движении на высокой скорости нос машины задирается, что может послужить причиной плохой управляемости. Поэтому плоскость наклоняется, и под дей-

ствием потока встречного воздуха передние управляемые колеса плотнее прижимаются к трассе.

На что рассчитывал создатель этого довольно примитивного сооружения? Прежде всего на гигантскую мощность реактивной установки. Ее тяга достигала 7700 кгс, что соответствует мощности 17 500 л. с. Это почти в три раза выше, чем у «Духа Америки» при их примерном равенстве в весе. Не техническими достоинствами, не изобретательностью конструктивных решений, а мощностью, натиском, напором решил Арфонс бить рекорды, что вполне соответствовало его нраву. «Зеленое чудовище» стало наследником тех массивных и кустарных, печально известных машин, которые уже стоили жизни своим создателям. Вспомните «Триплекс» или «Сити оф Солт-Лейк» Грэхема.

Арфонс работал над своим созданием почти круглые сутки, лишь по вечерам на пару часов заглядывал чуть помочь соседу Эд Снайдер. Ухлопал Арт на новую машину все свои нехитрые сбережения — 10 тысяч долларов, но главная проблема осталась нерешенной — шины. Тут выручила компания «Файрстоун», она решила поддержать самодеятельного конструктора и предложила оснастить его «чудовище» специальными бескамерными шинами в обмен на особое рвение в рекордных заездах.

Тем временем 47-летний старший брат Уолт Арфонс по соседству возился со своей сравнительно небольшой рекордной машиной «Вингфут Экспресс» («Экспресс-скороход»). В первом варианте «скороход» был оснащен турбореактивным двигателем «Вестингауз» типа «Джей-46» с тягой 3200 кгс, работающим на керосине. Для притормаживания служили два парашюта, а также дисковые тормоза. Фирма «Гудьир» подготовила для него специальные бескамерные шины.

В начале осени 1964 года все три очередных конкурента, Бридлав и оба брата Арфонс, были на Бонневиле и начали тренировочные заезды. Первым на рекорд пошел старший брат Арфонс, торопясь обогнать напористого младшего брата. Сам он не решился сесть за руль. Как-никак, а возраст уже брал свое. Пошаливало сердечко, так недалеко было и до инфаркта при скорости где-то под семьсот километров в час. На закате 2 октября, ведомый молодым гонщиком Томом Грином, «Экспресс-скороход» ринулся в свой первый рекордный заезд. До того все время что-то не ладилось с турбиной,

снятой со списанного самолета, но и ждать значило проиграть. Первый пробег прошел благополучно, но уже на тормозном участке следом за машиной потянулось сизое облачко, увеличивающееся в размерах. Выяснилось: сгорели четыре лопатки турбины, но починить ее за отведенный регламентом час было невозможно. Уолт решил рискнуть и уговорил Грина попытать счастья еще раз. Благо что первый заезд предвещал победу. К счастью, и во втором заезде все обошлось хорошо, а новый рекорд теперь поднялся до 664,963 км/ч. Старшему брату пришлось радоваться лишь три денька. Завистливый Арт уже не находил себе места и готов был стартовать той же ночью. Но пришлось переждать еще несколько дней, субботу и воскресенье.

Арт Арфонс стартовал рано утром в понедельник 5 октября. Им руководили одержимость и злость непризнанного гения, которому наконец представилась возможность показать свое превосходство. Он забыл даже о страхе, который его всегда одолевал, стоило ему сесть за руль. Нога жала на педаль газа до отказа. Бешено редела позади мощная турбина, весь кузов дрожал, готовый развалиться на части. И все-таки Арт добился своего. Он поднял рекорд до 698,726 км/ч, а достигнув в обратном заезде 771 км/ч, стал первым в мире человеком, переступившим барьер «700». Наконец он впервые сполна испил чашу славы и превосходства не только над братом, но и над всеми остальными людьми планеты. Еще несколько раз он пытался улучшить собственное достижение, намерившись покорить следующую границу 500 миль в час (800 км/ч). За огромные деньги брал с собой «покатать» любителей острых ощущений, зарабатывая доллары даже таким цирковым методом. Конец этому бурному натиску положила авария, когда на скорости под восемьсот оглушительно взорвалась задняя шина. Арт благополучно остановился и с ужасом увидел на месте колеса месиво из обгоревшей резины, кордовых жгутов и измятого металла. Пришлось на время приостановить заезды и заняться текущим ремонтом.

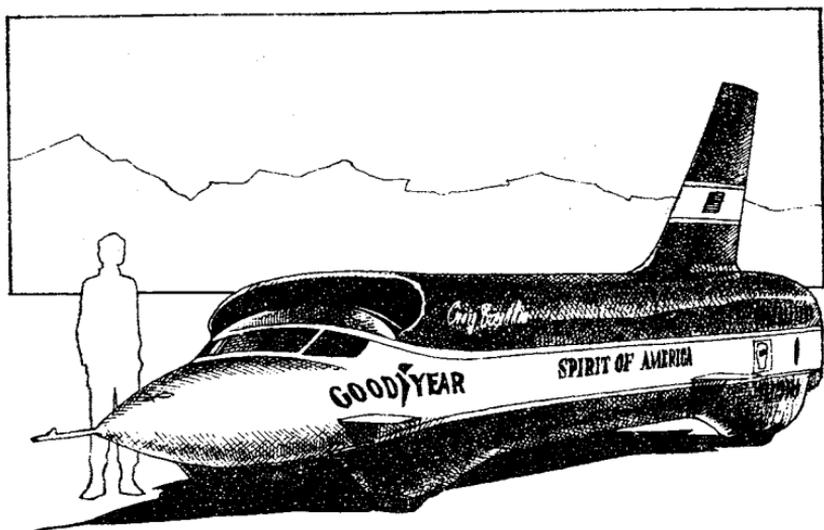
Заманчивый рубеж «800» беспокоил и Крэга Бридлава, которому не давали покоя и непрекращавшиеся атаки на него братьев Арфонс. Наконец и Крэгу улыбнулось счастье: 13 октября он добивается 754,311 км/ч, но это его уже не радует. Через два дня он решается на новую атаку. Осознавая огромную опасность своего

очередного предприятия, а может быть, предчувствуя недоброе, он не смог уснуть почти всю ночь накануне старта. Сила воли и былая отвага вдруг изменили ему. Всю ночь он пишет «прощальные» открытки своим друзьям и родным, вспоминает свою жену Ли и своих пятерых детишек. Под утро он прилег, но страшные сновидения одолевали его. Перед глазами проходили катастрофы на озере. Вспомнил, как взвился в воздух на своем «броненосце» Атол Грэхем, а вскоре за ним, теряя по пути колеса, на брюхе боком неслась «Синяя птица» Кэмпбелла. В шестьдесят втором реактивная машина Глена Лишера «Инфайнити» («Бесконечность») взорвалась во время заезда на глазах у миллионов телезрителей, унеся в «бесконечность» своего хозяина. Что-то теперь ждет его, Крэг? Чем-то грозит ему новый, никем не изведанный рубеж? Что принесет ему 15 октября?..

Сначала все шло как по маслу. Отрегулировав тягу турбины на 97 процентов, Крэг прошел первый заезд со скоростью 826 км/ч. Это уже было здорово, но все должен был решить второй пробег. Тягу довели до 101 процента, и «Дух Америки» рванулся в свой последний путь. Еще на подходе к мерному отрезку Бридлав ощутил, что машина не слушается руля. Где-то заклинило сложную систему длинных рулевых тяг. Но было уже поздно искать причину. Машина летела вдоль зачетного участка, и, только когда финишный створ был позади, гонщик нажал на рычаг выброса тормозных парашютов. Пиропатрон сработал, и сзади на 25-метровом фале раскрылся красный купол, но чудовищный вихрь вмиг смял его, разорвав прочный трос, и откинул далеко назад. Второй парашют постигла та же участь. Потом специалисты рассчитали, что трос испытывал разрывную силу в 30 т. Неуправляемый автомобиль с бешеной скоростью несло на берег озера. Рулевая плоскость оказалась бесполезной, а тормоза мгновенно сгорели, стояло только нажать на тормозную педаль. Крэг понял, что плохие предчувствия его не обманули. Он был готов принять смерть, ожидая, что машину вот-вот перевернет. Он откинул колпак кабины, и сильный поток горячего воздуха ворвался внутрь. Как выстрел из пистолета, раздался удар слева. Это обтекатель колеса срезал под основание прожекторную вышку. Автомобиль чуть развернуло, но так же неотвратно несло вперед, где маячила соляная насыпь высотой метра в два с половиной. Мелькнула в сознании мысль: «Уж здесь-то непре-

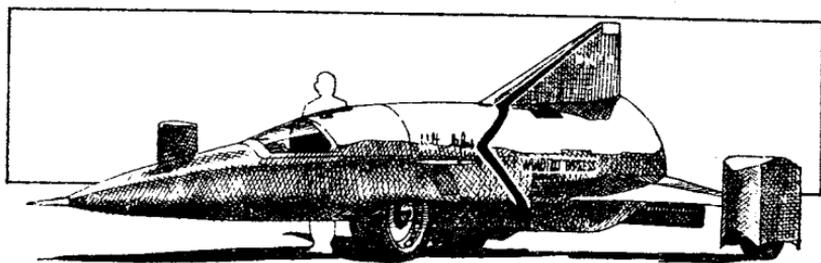
менно машина перевернется». Спидометр показывал «250», когда взбесившийся «злой дух» легко перемахнул очередную преграду, пролетел по воздуху и со всего маху плюхнулся в оказавшийся за насыпью неглубокий карьер, заполненный водой. Бридлав ничего не успел сообразить, как почувствовал, что соленая вода проникает в нос, горло, уши. Рывком сорвал с себя маску, пояса. С трудом выбрался из тесной кабины и рванулся на поверхность, задыхаясь. А вода вокруг клокотала и пенилась. Когда он наконец вдохнул свежего воздуха и несколькими мощными бросками достиг берега, оглянулся назад и увидел лишь торчавший над водой хвост своего создания, устроившего ему под конец такое испытание. Вокруг него вода кипела, на поверхность вырывались пузырьки пара. Когда к нему подбежал приятель Билл Мили, он застал Бридлава сидящим на берегу и с грустью смотрящим на то, что осталось от «Духа Америки». Сквозь толщу воды откуда-то со дна все еще поднимались пузырьки пара и громко лопались на поверхности. «Со мной все о'кэй. Как рекорд?» — проговорил Бридлав. «Прекрасно, Крэг! Ты снова чемпион, первый человек, разменявший сразу «пятьсот» и «восемьсот»!» — ответил радостно Билл. Новый рекорд теперь составлял 846,942 км/ч, или 526,28 мили в час. Несмотря на гибель «злого духа», можно было праздновать двойную победу.

Начинались осенние дожди, поднялся ветер, и, казалось, сезон так и завершится достижением Бридлава. Но себялюбивый Арт Арфонс не мог никому простить успеха. Он готов был пойти на смерть, но не уступить первенства. И вновь счастливая судьба сопутствовала ему. Ночь перед стартом он тоже не сомкнул глаз. Его тоже мучили кошмары, и перед глазами чередой проходили «гонщики-смертники» и их искореженные машины. На старт он явился бледный и уставший, но не хотел упускать из рук, может быть, свой последний шанс. Соляная поверхность размягчилась, трасса стала короче, но все это не останавливало заносчивого Арта. Он был готов сам сложить голову, но выжать из своего «чудовища» последние силленки. Специалист фирмы «Файрстоун» Боб Мартин упрашивал не ехать более 880 км/ч, со скоростью, на которую были рассчитаны шины. Но и это не образумило Арта. Выбросив из сопла оранжевые языки пламени и огласив тишину чудовищным ревом, его машина рванулась вперед. Это было 27 октября.



*Новый реактивный автомобиль К. Бридлава «Дух Америки Соник-1» в ноябре 1965 года дважды побивал рекорд скорости. Максимальное достижение составило 966,547 км/ч. Сила тяги турбины 6800 кгс. Кузов из алюминиевых панелей на трубчатом каркасе. Каждое колесо снабжено дисковым тормозом диаметром 455 мм. База 5100 мм. Передняя колея 1115 мм, задняя 1770 мм. Длина 9750 мм, ширина 2150 мм, высота по кузову 1470 мм, по кромке стабилизатора 3200 мм. Масса 3620 кг. Расчетная скорость 1370 км/ч.*

В первом заезде он показал 836 км/ч, и снова вся надежда была на второй пробег. На полной скорости вдруг раздался оглушительный взрыв. Его не смогли заглушить ни надрывный рев турбины, ни шум ветра. Машину резко бросило в сторону, но Арт автоматически выправил ее. Снова на мелкие кусочки разлетелась задняя крышка. Произошло это уже на тормозном участке на скорости около 650 км/ч. Заезд завершился благополучно, и младший Арфонс мог праздновать сразу несколько побед: новый рекорд был доведен до 875,668 км/ч, а, развив максимальную скорость около 916 км/ч, Арт стал самым быстрым человеком на суше, впервые перевалив рубеж «900». Это был последний рекорд 1964 года, из которого победителем вышел Арт Арфонс со своим «Зеленым чудовищем», а фирма «Файрстоун» опередила своего главного конкурента



*Реактивный автомобиль «Вингфут Экспресс» Уолта Арфонса осенью 1965 года стартовал с 15, а потом с 25 реактивными зарядами. Но так и не побил абсолютного рекорда скорости, достигнув максимум 800 км/ч. Машина отличается характерной формой самолета-истребителя. Длина машины 7600 мм, ширина 2300 мм. Масса 2100 кг.*

«Гудьир». Та, правда, предприняла попытку вывести вперед своего «ставленника» Уолта Арфонса, но безуспешно. Его новая атака на скорость 8 ноября, в дождь, закончилась безрезультатно.

А тем временем младший брат красовался перед кино- и телекамерами, улыбался со страниц газет и журналов, вращался в высшем свете, почил на лаврах и... забыл о своем «Зеленом чудовище». Но побежденные соперники не дремали, готовясь к покорению новых рубежей 600 миль в час и 900 км/ч.

Крэг Бридлав тоже зажил припеваючи. Ему перепала солидная часть куша, который достался его спонсору. Построил Бридлав себе виллу в самом элегантном районе Лос-Анджелеса, с подержанной легковушки пересел на спортивный «Форд-Мустанг», основал свое предприятие, которое назвал коротко «Спид» — «скорость». Еще два года назад он приносил по 96 долларов в неделю и круглыми сутками просиживал в мастерской. Теперь он был президентом небольшой компании, которая благодаря популярности хозяина имела постоянные заказы на скоростные машины. Но концерт «Гудьир», оказавшись в сезоне 1964 года в проигрыше, торопил Бридлава повторить атаки на скорость и принести наконец концерну превосходство над соперником. Для этого была нужна новая машина. На нее выделили кругленькую сумму в 200 тысяч долларов, и на Бридлава начала работать группа специалистов разных отраслей. Их задачей было построить новый четырехколесный реактивный

автомобиль, способный покорить оба очередных барьера. Крэг не скрывал, что готовит новую машину, но и вместе с тем заявлял, что испытает ее не ранее 1966 года. Арт поверил ему и забросил свое «чудовище», отдавшись ранее недоступным ему прелестям жизни. Он тоже решил модернизировать свою машину, но считал, что за два-то года он это еще успеет. Тем временем Бридлав не терял времени даром и к осени следующего, 1965 года неожиданно объявился на озере с новой машиной «Спирит оф Америка Соник-1», за что получил от Арфонса-младшего злобное и презрительное: «Лицемер!»

Новый реактивный аппарат был похож на бутылку с заостренным носиком и «плавником» позади. На новом «духе» стоял турбореактивный агрегат «Джей-79/3» фирмы «Дженерал электрик» с силой тяги 6800 кгс, что приближалось к параметрам машины Арта. Такая же турбина ставилась в те годы на военные истребители Ф-104. На новой машине все колеса скрыты в кузове, собранном из алюминиевых панелей на прочном каркасе из хромо-молибденовых труб. В каждом колесе установлены мощные двойные дисковые тормоза диаметром по 455 мм, которые должны вступать в работу при снижении скорости до 300 км/ч. Торможение с максимальной скорости производится парашютами. «Гудьир» изготовил новые шины без протектора, рассчитанные на скорость до 1370 км/ч. Все основные системы автомобиля были разработаны и построены специалистами фирмы «Гудьир», самому Бридлаву на сей раз отводилась роль консультанта.

Сезон 1965 года начал Арфонс-старший со своим новым трехколесным ракетным «скороходом». Турбореактивный двигатель он заменил на 15 зарядов, какие применяют в авиации для дополнительного ускорения военных самолетов на старте. Их суммарная мощность оценивалась в 28 800 л. с., а стоимость машины достигала 100 тысяч долларов. Это было второе детище «Гудьира», на которое он тоже возлагал большие надежды. Но им не было суждено сбыться. В первом же заезде 28-летний гонщик Бобби Татро, отец пяти детей, показал всего лишь 430 км/ч, второй, правда, принес облегчение — 800 км/ч. Но рекорда пока не получилось. Явно не хватало мощности. Слишком велики были потери на ускорение. Тогда по бокам цилиндрического кузова укрепили еще по пять ракет, доведя их общее число до

25, а мощность до чудовищной цифры 50 000 л. с. Но и этого оказалось недостаточно. Когда запалили ракеты, часть из них начала «палить» в обратную сторону. Остальные, правда, придали машине скорость в 765 км/ч, но, когда она остановилась на финише, вся ее задняя часть была опалена так, что продолжать эксперименты не было смысла. Для «Гудьира» это был тяжелый удар. Сто тысяч вылетели на ветер. Теперь главная надежда была на Бридлава.

Поначалу «Соник-1» не радовал. Барахлила турбина, а когда начались пробные заезды, пришлось бороться с вибрациями, разбалтывавшими корпус, и повышать устойчивость. Наконец 2 ноября 1965 года Бридлав опережает прошлогодний рекорд Арфонса-младшего на 18 км/ч, показав 893,366 км/ч. Так было положено начало двухнедельной ожесточенной борьбе за скорость — последней массовой организованной атаке на абсолютный рекорд.

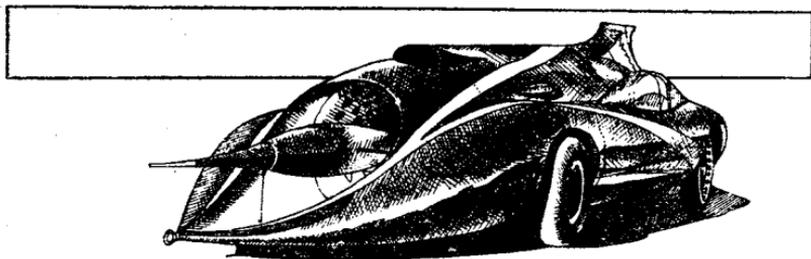
Победив конкурента, концерн «Гудьир» решил углубить победу. Крэг посадил за штурвал «Духа Америки» свою жену Ли, показал, как, когда и на что нажимать, и она установила женский абсолютный рекорд скорости, достигнув 496,566 км/ч. Теперь «Гудьир» праздновал двойную победу, огласив по всему миру новый рекламный лозунг: «Даже маленькая женщина победила всех на наших быстрых и надежных пневматиках», тут скрывался недвусмысленный намек на низкое качество шин «Файрстоуна», которые уже дважды разрывались на «Зеленом чудовище». Арт Арфонс вызов принял, решив из старой машины выжать последние силы. В страхе перед опасностью он провел ночь в раздумьях, ясно осознавая, что его самодельный монстр может не выдержать дьявольских нагрузок и просто-напросто развалиться на трассе. Но когда он сел за руль, страх ушел и внимание сосредоточилось на приборах и ведущей полосе на белой соли. Заезд туда прошел благополучно, но в пробеге обратно на скорости под 950 км/ч снова оглушительно лопнула задняя шина. Уже в третий раз! Правая сторона машины осела, и кузов заскрежетал по твердой поверхности, из-под колеса повалил дым, резина загорелась. К счастью, и на этот раз для удачливого Арта все завершилось хорошо. Автомобиль, прочертив на соли многокилометровую борозду, застыл недалеко от той насыпи, за которой год назад чуть не утонул Бридлав. В этом заезде Арфонс довел рекорд до

927,847 км/ч, став первым человеком, перевалившим рубеж «900». Все-таки ему очень везло! Но его «чудовище» уже ни на что не годилось. «Файрстоун» завершил сезон, надеясь, что конкурент не успеет его обойти. Начинались дожди, и с гор веял свежий ветерок, крепчайший изо дня в день.

В один из последних благоприятных дней, 15 ноября, по мокрой и мягкой соляной трассе Бридлав стартовал еще раз и принес своему покровителю долгожданную победу — 966,547 км/ч, или 600,6 мили в час. Пал еще один мильный барьер «600». Очередной сезон закончился полной победой «Гудьира», обеспечив ему на несколько лет прекрасную и действенную рекламу.

Завершилась самая ожесточенная за последние годы борьба за высшие скорости. Она ознаменовалась непримиримыми сражениями двух крупнейших монополий США за первенство, а также эрой машин с турбореактивными двигателями. Еще никогда заманчивые рубежи не падали один за другим с такой быстротой. Было повергнуто сразу несколько «круглых» барьеров скорости, и гонщики вплотную приблизились к самым заветным из них — 1000 км/ч, а затем и к «звуковому барьеру». Но по всему было видно, что турбореактивные машины не способны покорить их. Для этого требовалась уже космическая ракетная техника. Еще более серьезные требования теперь предъявлялись к шинам. По всей видимости, и им на смену следовало придумать что-то.

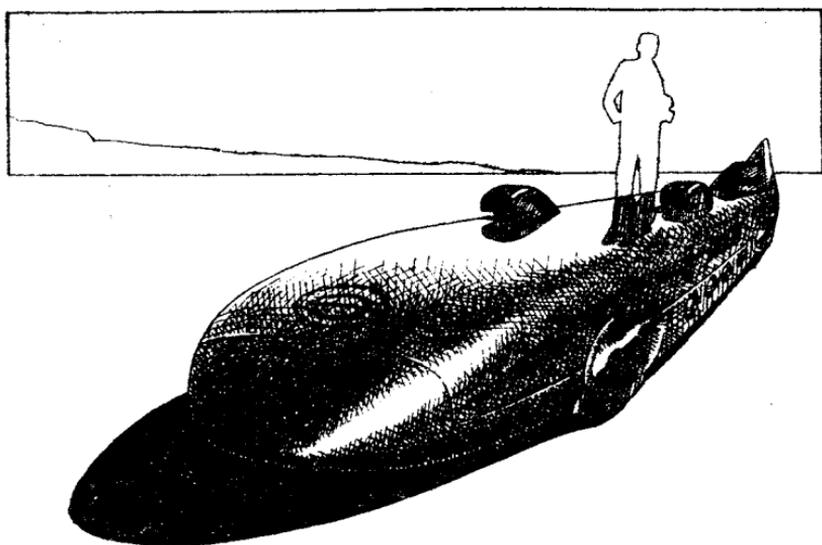
Сам того не осознавая, ближе всех к новому виду привода подошел Уолт Арфонс, создав ракетный автомобиль. Но эта конструкция была еще далека от совершенства. Его соперники грозились сделать еще более скоростные автомобили. Арт Арфонс все-таки модернизировал свое «чудовище» и собирался строить «Циклопа» — автомобиль-катамаран, способный «обогнать» звук. Крэг Бридлав еще несколько лет возился со своим «Соником-2», но, кроме «показательных» заездов, из этих сенсационных проектов ничего не получилось. Вскоре все чемпионы мира 60-х годов понемногу успокоились и вернулись к своим прежним занятиям. Бридлав еще на финише последнего рекордного заезда заявил корреспондентам: «Уж очень близко стоит смерть!» И решил больше не рисковать. Правда, чтобы окончательно убедиться в этом, ему пришлось испытать серию неудач с новой машиной. Только после этого он ушел из боль-



*«Зеленое чудовище» образца 1965 года со слегка облагороженной внешностью. 7 ноября Арт Арфонс на нем достиг скорости 927,847 км/ч, впервые перевалив 900-километровый рубеж.*

шого спорта, отдавшись дрегстерным соревнованиям. Сегодня Бридлав и Уолт Арфонс на своих предприятиях собирают различные скоростные автомобили и выгодно сбывают их, используя былую славу рекордсменов. Недавно Арфонс-старший передал свой бизнес сыну Крэгу, который строит реактивные дрегстеры и сам выступает на них. По традиции семейства Арфонсов именуются они по-прежнему «Зелеными чудовищами». Арфонс-младший снова с головой ушел в дрегстеры, а несколько лет назад начал новый доходный бизнес — готовит тяжелые грузовики для скоростных заездов — нового «автошоу».

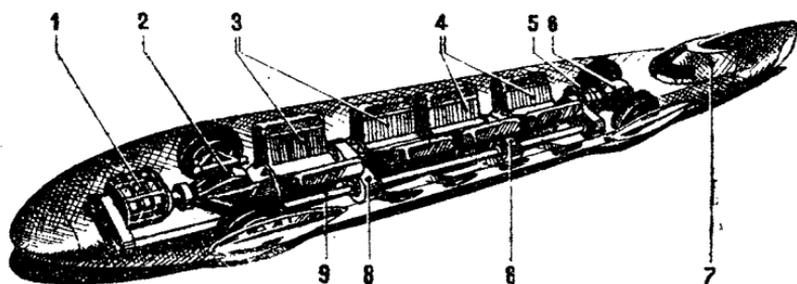
Эра турбореактивных машин закатилась так же быстро, как и началась. Наступала эра ракетных автомобилей, унаследовавших все свои качества уже не от авиации, а от космической техники. Говоря о рекордах 60-х годов, нельзя не упомянуть еще об одном. На фоне прочих он оказался весьма скромным, но его значение чуть ли не выше, чем всех иных. Речь идет о последнем абсолютном достижении на машине с поршневым двигателем. Раньше эти рекорды принадлежали англичанам, но американцы решили и их прибрать к рукам, отняв у англичан эту национальную гордость. В ноябре 1965 года на озере Бонневиль появился длинный приземистый, очень узкий автомобиль золотистого цвета с невысоким стабилизатором позади. На бортах было выведено: «Голденрод» — «Золотой стержень». Его построили американцы братья Роберт и Уильямс Саммерсы из калифорнийского городка Онтарио. Их полноприводная машина отличается сведенной до прак-



*Последний рекордный автомобиль с поршневым двигателем — американский «Золотой стержень». 12 ноября 1965 года Боб Саммерс установил на нем скорость 658,649 км/ч. По сравнению с реактивными машинами достижение скромное. Автомобиль отличается большой длиной и малой лобовой поверхностью — 0,8 м<sup>2</sup>. На нем вдоль установлены 4 автомобильных двигателя общим объемом 28 л и мощностью 2400 л. с. Привод всех колес через сцепления и четырехступенчатые коробки передач. Подвеска всех колес независимая. База автомобиля 5250 мм. Длина 9760 мм, ширина 1220 мм, высота по кузову 710 мм. Передняя колея 915 мм, задняя 610 мм. Масса 2720 кг.*

тического предела лобовой площадью — всего 0,795 м<sup>2</sup>. Это достигнуто тем, что все четыре 8-цилиндровых автомобильных двигателя «Крайслер», каждый объемом 7 л, стоят продольно один за другим. Лобовая площадь определяется только торцевой поверхностью одного мотора. Суммарная мощность двигателей 2400 л. с.

В этом автомобиле хорошо проявились две главные тенденции в конструировании скоростных машин с приводом на колеса: стопроцентное использование сцепного веса и максимальное сокращение аэродинамических сопротивлений путем создания низкого узкого и длинного кузова-иглы. При длине около 10 м его высота была всего 710 мм. В этой машине гонщик располагается за задней осью — «по-дрэгстерному». Обтекатель



*Схема расположения агрегатов в автомобиле «Золотой стержень»: 1 — передняя коробка передач, 2 — передняя ведущая ось, 3 — двигатели привода передней оси, 4 — двигатели привода задней оси, 5 — задняя коробка передач, 6 — задняя ведущая ось, 7 — кабина гонщика, 8 — промежуточные редукторы, 9 — продольный синхронизирующий вал.*

кабины водителя плавно переходит в задний стабилизатор.

На «Золотом стержне» Боб Саммерс 12 ноября 1965 года установил новый и последний рекорд среди «нормальных» автомобилей — 658,649 км/ч. Через пять лет Микки Томпсон привез на Бонневиль новый автомобиль с двумя 7-литровыми двигателями «Форд» общей мощностью 1500 л. с., предполагая перекрыть достижения Саммерса, но из-за сильного тумана он прекратил все попытки. Ему удалось достичь лишь 500 км/ч. Другие, видя неудачи более именитых спортсменов, вообще отказывались от атак на скорость.

Но неизведанные рубежи не переставали будоражить воображение спортсменов и конструкторов. И особенно не давала покоя скорость звука.

**3. ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ.** В конце XIX века первые «безлошадные» экипажи стали знамением наступающей эры автомобиля, и тогда, естественно, всех волновало: насколько же быстроходно новое средство транспорта? Проходили годы и десятилетия. Автомобили все убыстряли свой бег, порой перегоняя первые тихоходные аэропланы. Но безграничный рост скоростей в авиации, а потом и в космонавтике поражал воображение людей сильнее, чем те несколько сотен километ-

ров в час, достигнутые на суше. И все же энтузиастов всех времен продолжал и продолжает интересовать все тот же вопрос: на что же все-таки способен автомобиль? Где его «потолок»? Можно ли и на суше обогнать звук, который к тому времени был покорен в воздухе уже более 20 лет назад? При подходе к каждому очередному барьеру скорости человек строит новые и новые догадки, теряется в предположениях: «А что там, за ним? Смогу ли я превзойти этот фантастический рубеж?» Одиночки-смельчаки один за другим перешагивали эти рубежи неизвестности, указывая дорогу остальным, открывая гигантские затаенные возможности автомобиля, возводя на пьедестал почета их создателей. В середине 60-х годов забрезжил вдали самый заманчивый барьер — звуковой, завораживающая грань, за которую почетно переступить как в воздухе, так и на суше. И чем дальше отходил очередной рубеж, тем сложнее, опаснее, дороже было преодолевать его. Но человек никогда не останавливался на достигнутом и смело продвигался вперед и только вперед.

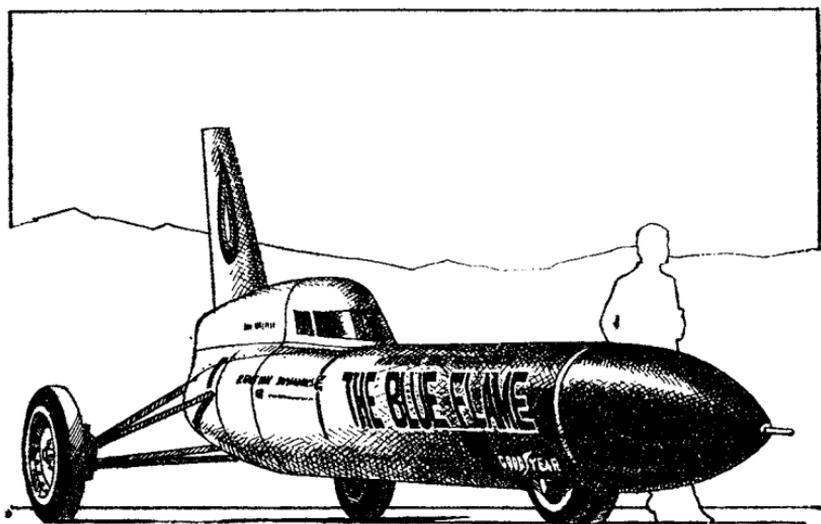
В бескрайнем воздушном просторе ничто не мешает разогнать аппарат до сверхзвуковых скоростей. На суше же главным и самым опасным препятствием служит сама земля, да и не везде можно найти такую беспредельно ровную поверхность для погони за звуком. Вторая проблема решалась проще: идеально гладкая поверхность Бонневильского плато вполне подходила для новых атак на скорость, а затем нашлись и другие не менее удобные трассы. Но первая задача оказалась крепким орешком: как осуществить надежную связь аппарата с поверхностью трассы? Снова шины? Но какой прочности должна быть крышка, чтобы выдерживать те чудовищные центробежные нагрузки, стремящиеся разорвать ее, оторвать протектор, сорвать с обода? Да и не стоит ли подумать над тем, чтобы вообще заменить шину? Но чем? Пока было неясно. Зато тип привода для таких машин уже был выбран. Раз скорости дозвуковые, то и привод следует «копировать» с самолетов, летающих со звуковыми и сверхзвуковыми скоростями, а то и с космической техники. На таких скоростях еще большее значение приобретает аэродинамика машины, которая должна обеспечивать минимум сопротивления и максимум устойчивости. Взоры автоконструкторов обратились к авиации и ракетной технике. И немудрено, что новые «сухопутные рекордсмены» стали еще силь-

нее походить на бескрылые сверхзвуковые самолеты или космические ракеты.

Еще несколько лет назад техническая задача приближения к «звуковому барьеру» на суше считалась нереальной. В 1965 году инженер Юрий Клейнерман в журнале «Техника — молодежи» писал: «Мне думается, что пока подобные разговоры следует отнести к разряду «прожекторских». Действительно, после головокружительных рекордов Арфонса и Бридлава наступило затишье на несколько лет. Казалось, человек отступился от новых атак на скорость. Но затишье было обманчивым. В конструкторских бюро и мастерских шла напряженная работа, которая уже была не под силу отдельным любителям. В разработку новых машин включились целые коллективы фирм, институтов, специалисты различных отраслей знаний. На этот раз без особой рекламной шумихи. Конструкторы и спортсмены готовились к генеральной репетиции атаки на звук.

У истоков нового рекорда на автомобиле стояли три молодых человека. Первые два, Рэй Даусман и Дик Келлер, 25-летние сотрудники Иллинойского технологического института в Чикаго. Третий, Пит Фарнсворт, — 27-летний гонщик на короткие дистанции. Все они были одержимы автомобилями и скоростью, мечтали о покорении новых рубежей. Объединившись в 1965 году, они принялись в заброшенном сарайчике за городом мастерить новую машину с таинственным обозначением «Икс-1». Это был дрегстер с ракетным двигателем, работающим на сжиженном газе и перекиси водорода. Когда их «предприятие» пошло на слом, они перенесли свои работы в гараж Келлера, а затем основали небольшую мастерскую в северо-западном промышленном квартале города Милуоки. Их фирма называлась «Риэксн Дайнэмикс», а первый дрегстер, показав на четверти мили 424 км/ч, обнадежил и придал сил и энергии его создателям. Тогда-то и пришла первая мысль сделать самый быстрый автомобиль в мире. Но кто возьмется финансировать такой дорогой проект? Кто станет спонсором? Кто сядет за руль? Ведь у этой одержимой троицы не было столько знаний и опыта, чтобы осилить задуманное. Но зато был горячий энтузиазм и умелые руки.

Ракетные двигатели, которые изготавливала фирма, могли работать на обычном природном газе. Так Келлера однажды осенила мысль предложить какой-либо га-

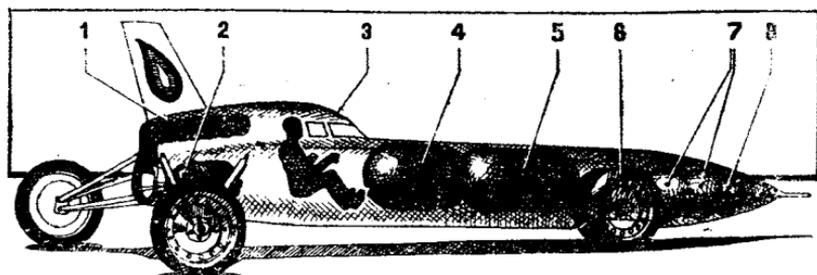


*Реактивный рекордный автомобиль «Голубое пламя». 23 октября 1970 года гонщик Гарри Габелич установил на нем новое абсолютное достижение — 1014,294 км/ч, впервые в мире преодолев заветный 1000-километровый рубеж скорости. Максимальная сила тяги ракетного двигателя 10 000 кгс. Колея задних колес 2130 мм. База 7800 мм. Длина авторакеты 11 610 мм, ширина 2320 мм, высота по кабине 1400 мм, по стабилизатору 2400 мм. Масса в заправленном состоянии 2950 кг. Расчетная скорость 1450 км/ч.*

зовой компании поддержать их проект, тем самым обеспечив себе в случае успеха грандиозную рекламу. Такая компания нашлась. Ею оказалась нью-йоркская «Америкэн Гэс Ассошиэйшн» (АГА) — акционерное общество по добыче, переработке и использованию природного газа. Оно было одним из крупнейших американских газовых концернов, объединявших 48 предприятий в США и Канаде. Фирма перерабатывала газ для коммунальных целей, отопления, освещения, а также выпускала смазочные материалы. Америка уже тогда сильно страдала от нестерпимой загазованности своих крупных городов отработанными газами автомобилей. Фирма АГА давно пропагандировала использование газа в качестве топлива на транспорте, что позволило бы намного уменьшить загазованность. И теперь ей представилась такая возможность: поддерживав проект рекордной машины,

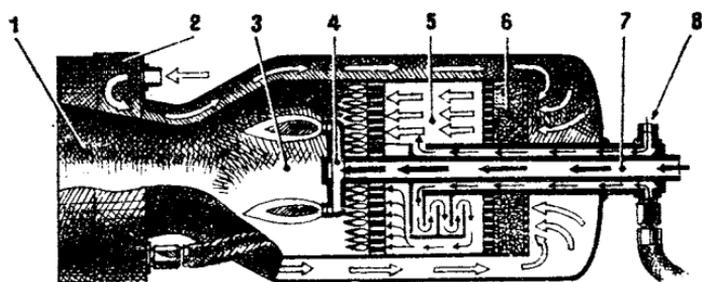
развернуть еще более широкую рекламу «В двигателе самого быстрого в мире автомобиля сжигается наше топливо!». Так АГА решила ассигновать на постройку машины сумму в полмиллиона долларов. Ей присвоили название «Блю Флейм» — «Голубое пламя». Именно такой цвет у язычка пламени любой газовой горелки на кухне.

Следующим этапом работ было найти солидных проектировщиков и специалистов-консультантов. Даусман и Келлер забросили работу в институте, Фарнсуорт перешел в одну из милуокских транспортных компаний, которую тоже вскоре оставил. Все трое с энергией взялись за претворение невероятной идеи в жизнь. В вопросах применения газа в качестве топлива большие услуги оказали институты технологии газопереработки и газовой техники, а проект ракетного мотора разработал Джеймс Маккормик из компании по оказанию технической помощи в проектировании сложного оборудования. Профессора и студенты с факультета средств воздушного транспорта Чикагского технологического института помогли в расчете ракетного привода и аэродинамики машины. Профессор Дж. Ли из университета штата Огайо оказал протекцию, и все аэродинамические исследования были проведены в университетской лаборатории и в ее аэродинамической трубе. Сначала были «продукты» первые варианты автомобиля в небольших моделях, а затем исследовали и макет в натуральную величину. Отдельные части машины проектировали и строили десятки других компаний, а все заботы по созданию шин взял на себя концерн «Гудьир». У него уже был огромный опыт в этом деле, да и спроектировать только шины — это не то что финансировать весь проект. Сборка и окончательные испытания рекордного болида проводила фирма «Риэкшн Дайнэмикс» в Милуоки. Так усилиями десятков и даже сотен людей создавался новый автомобиль, рассчитанный на сверхзвуковую скорость в 1600 км/ч. Все, кому хоть как-то пришлось столкнуться с этими работами, сами загорались идеей покорения «звукового барьера» и помогали увлеченно и безвозмездно, привлекая своих друзей-специалистов. Разработка «Синего пламени» вошла в учебную программу технологического института штата Иллинойс, где над ним трудились профессора, преподаватели и более 70 студентов. Для будущих инженеров это оказалось прекрасной тренировкой в преддверии самостоятельного творчества.



*Схема расположения основных узлов на автомобиле «Голубое пламя»: 1 — парашютная камера, 2 — ракетный двигатель, 3 — кабина гонщика, 4 — бак с топливом (природный газ), 5 — бак с окислителем, 6 — передние сдвоенные колеса, 7 — емкости с азотом, 8 — емкость с гелием.*

Автомобиль «Синее пламя» представляет собой ракетоподобный остроносый экипаж с высоким стабилизатором продольной устойчивости. Его жидкостно-реактивный двигатель является уменьшенной копией силовой установки космической ракеты «Аполлон». Он помещен сзади сиденья гонщика, а остальное пространство в сигарообразном фюзеляже заполнено баками со сжиженными газами. Двигатель отличается чрезвычайной простотой. Топливом для него служит очищенный природный газ, находящийся в алюминиевом танке емкостью 227 л при температуре  $-126^{\circ}\text{C}$  под давлением инертного гелия. Окислителем является перекись водорода, помещенная в другом баке емкостью 650 л из нержавеющей стали под давлением азота. Сжижение газов позволило вшестеро сократить занимаемый ими объем, что играет немаловажную роль, когда вес и габариты машины необходимо свести до минимума. Внешний диаметр двигателя всего лишь полметра, масса 350 кг. Только ракетный двигатель таких небольших размеров позволил создать узкий самолетоподобный фюзеляж очень малого сечения. Но двигатель может интенсивно работать всего лишь 20 секунд, после чего все топливо сгорает. Однако этого вполне достаточно, чтобы придать машине почти космическое ускорение. Максимальная сила тяги двигателя около 10 000 кгс, или 53 000 л. с., но для заездов его отрегулировали на 5900 кгс (34 000 л. с.), что было обусловлено ограниченной надежностью шин. При максимальной тяге автомобиль теоретически мог бы развить невероятную скорость 1450 км/ч.



*Схема ракетного двигателя автомобиля «Голубое пламя». 75 процентов горючего подается через канал 7 и форсунками 4 впрыскивается в камеру сгорания 3. 25 процентов топлива подается через кольцевые каналы 8 и поступает к теплообменнику 5. Окислитель подается через кольцевую рубашку 2, в которой нагревается выхлопными газами. Проходя через решетку серебряно-никелевого катализатора 6, окислитель разлагается на воду и кислород, которые образуют поток перегретого водяного пара и горючего кислорода. Они смешиваются с четвертью общего количества подаваемого топлива. Смесь воспламеняется и выбрасывается в центральную камеру сгорания 3, где воспламеняет основную часть топлива. Продукты сгорания выбрасываются через сопло 1 диаметром 430 мм. Внешний диаметр двигателя 0,5 м, масса 350 кг.*

Внешне автомобиль выглядит как трехколесный, хотя он имеет четыре колеса и относится к классу «четырёхколесных». При помощи обычного руля передние сдвоенные колеса отклоняются на очень небольшой угол в ту или иную сторону, что обусловило автомобилю гигантский радиус поворота 400 м. Но на огромной скорости лишь небольшого отклонения вполне достаточно, чтобы держать машину на прямой. Передние колеса установлены на пружинной подвеске и полностью охватываются корпусом. Задние колеса, наоборот, расставлены широко по бокам кузова на трубчатых фермах, которые играют роль жестких торсионов. Аэродинамическое исследование показало, что установка на них массивных обтекателей только увеличивает сопротивление воздуха, поэтому задние колеса остались открытыми. Фирма «Гудьир» разработала для машины специальные гладкие шины с очень тонким слоем особо прочной резины. Они были испытаны в лаборатории на скорости до 1600 км/ч, однако фирма выдала на них гарантию только на 1127 км/ч. Во время испытаний они выдержали

вали по 25 заездов при максимальной скорости 800 км/ч. Эти шины вошли в автомобильную историю как «самые быстрые в мире» — еще ни один колесный экипаж на суше не передвигался на пневматических шинах с такой скоростью, которую показало «Синее пламя».

Автомобиль получил и специфическую окраску, напоминающую горящее пламя: голубизна с кончика носа как бы распространяется на весь фюзеляж, постепенно тускнея и переходя в серебристый цвет.

Предполагалось, что машина будет готова к осени 1969 года, но у создателей возникали все новые и новые проблемы. Впервые двигатель «Синего пламени» был запущен лишь в июле 1970 года. Потом провели стендовые многонедельные испытания, закрепив рвущуюся вперед ракету на четырехметровых железобетонных сваях, закопанных в землю. Тогда впервые за руль ее сел 30-летний Гарри Габелич. Он уже был профессиональным гонщиком на дрегстерах, обладал прекрасным здоровьем, быстрой реакцией, недюжинной смекалкой. Иначе ему в свое время не предложили бы войти в отряд космонавтов, собиравшихся в полет на Луну. До Луны ему слетать не удалось, но полученная в космическом центре закалка сказалась на всю жизнь. Этот смелый, умный и сильный человек отважился одним из немногих сесть в кокпит «Синего пламени» и повести его в атаку на рекорды.

Последние регулировки и первые старты состоялись в сентябре 1970 года на Бонневиле. С каждой новой поездкой гонщик приспособлялся к машине, привыкал к гигантским ускорениям. С каждым заездом скорость неизменно росла. К концу сентября она уже достигала 720 км/ч, но потом никак не хотела подниматься выше. Выяснилось: топливо недостаточно чистое. Когда подвезли новое горючее, все пошло быстрее. 11 октября, достигнув 893 км/ч и израсходовав все топливо, Габелич решил выбросить парашют, но система привода не действовала. Как потом оказалось, трос привода механизма перегорел от выхлопных газов. Почти неуправляемую машину несло 22 км по трассе, после чего она благополучно застряла в мягкой соли и остановилась. Повторить заезд в обратном направлении уже не оставалось времени. Когда были установлены защитные щитки от жара газов, вырывающихся из сопла, Габелич довел скорость до 979 км/ч, впервые превысив прежнее достижение Бридлава. Но только в одном направлении; по-

текло топливо, и отведенный час ушел на устранение неполадки. А тем временем приближался сезон дождей. С гор уже появлялись тучи, поддували свежие ветры. Наконец 19 октября Габелич впервые в мире переходит границу «1000», показав в одном из заездов 1000,427 км/ч. Но обратный заезд опять не получился. Все чувствовали, что от нового рекорда его отделяют лишь считанные дни. И этот день пришел. Это было 23 октября 1970 года. «В тот день я был совершенно спокоен, — вспоминал потом гонщик. — С утра погода была хорошей. Я сделал первый заезд, а когда готов был начать второй, на стекле кабины вдруг с ужасом увидел дождевые капли. Подумал: неужели эта последняя надежда снова не оправдается? Закрыв колпак, нажал на педаль газа, и невероятная сила вдавила меня в сиденье. Тогда я снова подумал, что вот так же могло бы быть и в «Аполлоне», в котором полетели мои друзья. Сзади меня ревел мотор, но вскоре он стих, и мне оставалось лишь нажать на рычаг выброса парашютов. По радио мне радостно сообщили, что было где-то в районе 660—670 миль...»

Это был 23-й заезд, последний, оказавшийся рекордным. В первом пробеге на дистанции 1 миля «Синее пламя» показало 993,934 км/ч, во втором — 1009,517 км/ч, что составило среднюю по времени скорость 1001,667 км/ч. На дистанции 1 км рекорд был 1014,294 км/ч.

Друзья вытащили Гарри из кабины и принялись качать его. Наконец-то была побеждена когда-то казавшаяся фантастической граница, еще ближе становился «звуковой барьер». Тут же рядом с машиной, позируя операторам и фотографам, Габелич заявил: «Мне дали топлива ровно столько, что его мне хватило только на полтрассы, в конце которой я достиг 1050 километров в час. Если бы мы не боялись за шины, я уже сегодня же пробил бы «звуковой барьер». Но, по-видимому, продолжить борьбу в этом году не позволит погода. Это я сделаю непременно на следующий год!»

Но ни на следующий год, ни позже сесть за руль «Синего пламени» и пойти на новый рекорд ему не удалось. Компании АГА уже была обеспечена грандиозная реклама, а рисковать вторично она не хотела. Что бы случилось с ее репутацией, перевернулась машина на такой огромной скорости? А пока фирма решила вкушать плоды своей деятельности. «Синее пламя» и Габелича в при-

дачу возили по городам Америки и показывали на выставках, рекламируя заодно свое «самое лучшее газовое топливо». Как ни странно, эти турне все время ограничивались теми городами, куда фирма АГА поставляла свой газ. Для трудолюбивого Гарри это занятие оказалось тяжелой повинностью, и он с трудом переносил всю эту рекламную шумиху. Но для фирмы-то это и было главной целью. Тогда родился знаменитый лозунг: «Варите, жарьте, ездите на топливе, на котором Габелич сделал мировой рекорд!» И самого гонщика заставляли внушать детям: «Тот газ, на котором ваши мамы варят вам супчик, сделал мировой рекорд. Вот какое хорошее топливо делают дяди из нашей фирмы!» И в первое время реклама сыграла свою роль: оборот фирмы возрос на несколько миллионов долларов. Постепенно ажиотаж сходил, и Габелича стали забывать, а он с удовольствием снова сел за руль дрегстера. Забыла о нем и компания АГА. Когда в марте 1972 года он сильно разбился, то она даже не удосужилась ассигновать деньги на лечение. Он ей больше был не нужен. Несколько сложных хирургических операций и длительное лечение обошлись Гарри в 35 тысяч долларов, что составило почти весь его «доход» от рекорда. «Начинаю становиться на ноги,— говорил он тогда. — Хочу быть первым, кто «проломит» «звуковой барьер» на земле...» Он мечтал о новой машине длиной в 22 м и с тягой ракетного двигателя в 18 т, но осуществиться его замыслам так и не удавалось. Ни одна из крупных монополий не захотела вложить в это предприятие гигантскую сумму денег. А какие были гарантии успеха? Конечно, Габелич никому никаких гарантий дать не мог, только предложив свои руки и опыт. В 1975 году «Синее пламя» продали за 10 тысяч долларов в институт технологии газопереработки, который был одним из его создателей. На том и закончилась история смелого гонщика Гарри Габелича, его быстрой машины, чуть было не обогнавшей звук, и «самых быстрых шин в мире».

Мысль о покорении скорости звука на суше все-таки долго не давала покоя многим другим изобретателям. Создавая заманчивые и виртуозные проекты сверхзвуковых болидов, они рассчитывали на привлечение внимания крупных монополий и, конечно, их финансовую поддержку. Но для тех это было слишком дорогостоящей рекламой, готовой обернуться огромными убытками в случае неудачи. Поэтому широко раз-

рекламированные проекты часто оставались только на бумаге.

Еще в начале 60-х годов инженер Леопольд Шмидт, директор специального конструкторского бюро немецкой автомобильной фирмы «Порше», разработал проект четырехколесного газотурбинного рекордного автомобиля, способного развивать скорость до 1140 км/ч. По форме автомобиль Шмидта напоминал катамаран. Конструктор впервые в мире решил отказаться от применения ненадежных пневматиков и заменить их цельнометаллическими колесами-дисками диаметром полтора метра и шириной всего 100 мм. Их беговая дорожка усилена несколькими рядами прочной рояльной проволоки.

В конце 1971 года все американские газеты пестрели сообщениями о том, что в сентябре следующего года предстоит «невероятное скоростное шоу» — дуэль у «звукового барьера» между былыми обладателями самых высоких титулов — Гарри Габеличем и Крэггом Бридлавом. Сообщались сногшибательные цифры новых субсидий на рекордные машины, газеты кричали: «Работы идут полным ходом», описывали конструкции невероятных ракет на колесах. Но... Как часто это «но» решает в споре все! Так было и на этот раз. Газеты снова подкинули читателям «утку», пытаясь взбудоражить их воображение и подогреть интерес к рекордным заездам. Институт технологии газопереработки, куда Габелич обратился за помощью, долго мусолил этот вопрос и наконец отказал в выделении средств. Бридлав решил ни у кого не просить помощи. Сам выделил 300 тысяч, которые заработал на различных гонках, и в августе 1971 года приступил к созданию нового автомобиля «Спирит оф Америка Соник-2». По общей компоновке он напоминал «Синее пламя», но переднее управляемое колесо было одиночным, задние снабжались обтекателями-стабилизаторами, а гонщик помещался спереди в катапультируемой кабине. Бридлав собирался через 22,5 с после старта достигнуть скорости звука, а через 26 с — скорости 1448 км/ч!

Из назначенного на 4 сентября 1972 года «шоу» ничего не вышло. Ни один из конкурентов на соляной поверхности Бонневилля не появился ни в 1972-м, ни в 1973 годах. Лишь в 1975 году идея Бридлава одной из немногих была все-таки воплощена в металле, и он решился опробовать свое творение. На одном из заездов

его машина, словно почувствовав родственные отношения со сверхзвуковыми самолетами, на скорости 700 км/ч вдруг взвилась в небо. Но «рожденный побивать рекорды земные не может покорить рекордов воздушных». Пролетев в воздухе метров сто, она тяжело приземлилась, переломав себе весь стальной скелет и навсегда отбив своему хозяину охоту замахиваться в одиночку на недостижимое. Бридлав с тех пор уже не помышлял о «звуковом барьере» и занялся постройкой реактивных дрегстеров, на которых ему удалось установить несколько национальных рекордов.

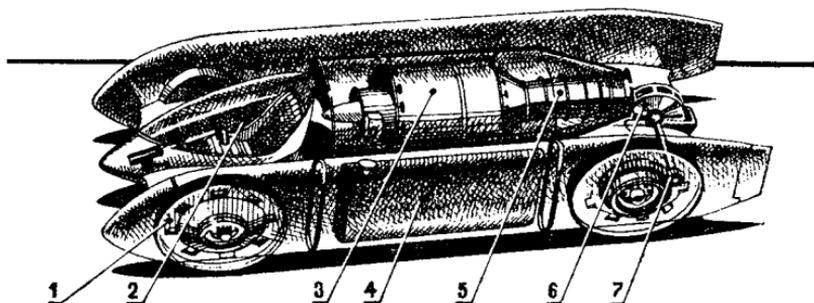
Не вышли на старт 1975 года тоже широко разрекламированные реактивные машины Арта Арфонса и Билла Фредрика, рассчитанные на сверхзвуковые скорости. Предполагалось, что они будут стартовать в сентябре раздельно, а на октябрь было запланировано «фантастическое шоу» — гонки сверхзвуковых реактивных болидов. Для этого были подготовлены две параллельные дорожки на расстоянии 100 м друг от друга. Но они пустовали и в тот год, и во все последующие.

В начале 1974 года из далекой Австралии пришло сенсационное известие, что 27-летний инженер Джонни Конвэй, сотрудник английской автомобильной компании «Лейланд моторс» в Мельбурне, готовит рекордную машину для покорения «звукового барьера». Машина должна быть целиком австралийской: построена полностью на пятом континенте на деньги местных предпринимателей и стартовать на озере Эйр, известном по двухлетним страданиям Дональда Кэмпбелла. Другой сенсацией было то, что автомобиль будет иметь привод на колеса. И не от поршневых, а от роторных двигателей внутреннего сгорания типа Ванкеля. Для этой цели Конвэй с пятью помощниками основал фирму «Санрон Санко» с капиталом 600 тысяч австралийских фунтов и готов был тотчас же приступить к работе над рекордной машиной, которая будет называться «Острэлиа Мах-1»\*.

Как и многие другие, этот проект так и остался несуществующим, но из-за его необычных и интересных конструктивных решений следует рассказать о нем по-

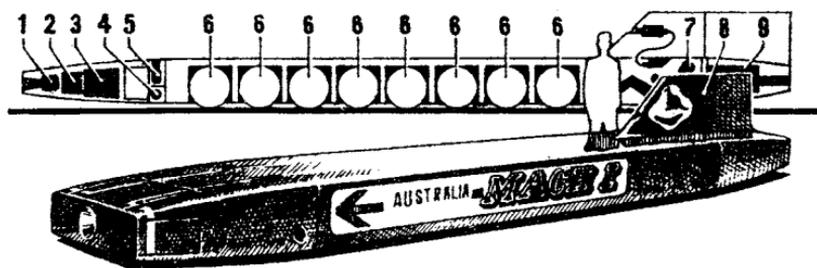
---

\* Число Маха — физическая величина, определяющая скорость газа или жидкости по отношению к скорости звука. Названо по фамилии австрийского физика Эрнста Маха. Число Маха, равное единице, отражает грань между дозвуковыми и сверхзвуковыми скоростями.



*Проект рекордного автомобиля Леопольда Шмидта с цельнометаллическими колесами: 1 — передние колеса, 2 — кабина гонщика, 3 — газотурбинный двигатель, 4 — боковой топливный бак, 5 — реактивное сопло, 6 — турбина привода колес, 7 — шестеренчатый редуктор привода задних колес.*

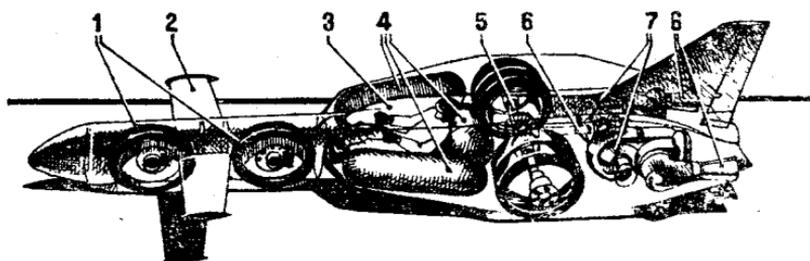
дробнее. Автомобиль представляет собой длинный и узкий «коробок» с приделанным сзади «плавником». В средней части расположено 16 маленьких колес (своеобразный рекорд среди рекордных автомобилей!), объединенных попарно в 8 осей. Каждое колесо напрямую приводят два роторных двигателя «Санрон» с электронным зажиганием рабочим объемом по 2,5 л и мощностью по 410 л. с., работающих на нитрометане. Всего имеется 32 мотора общей мощностью 13 100 л. с., а если прибавить к ним еще 4 двигателя для привода вспомогательного оборудования, то их общее число составит 36. И это тоже необычный рекорд среди автомобилей! Только лишь для удовлетворения требований ФИА передняя пара колес сделана управляемой, хотя никакого толку это не дает — колеса отклоняются в стороны всего на 2°. Управление машиной во время заезда осуществляется при помощи двух ракет, установленных по бокам корпуса. Для торможения служат парашюты, выдвижные плоскости, а также тормозная ракета в носу машины, обращенная соплом вперед. Для прижатия колес к дороге служат еще две ракеты, обращенные вверх. Все управление автомобилем полностью автоматизировано и производится при помощи телевизионной установки, расположенной перед водителем. В случае опасности для жизни гонщика электронный мозг машины самостоятельно принимает решение и... выбрасывает его из кабины при помощи катапульты. Все эти особенности позволили Конвэю и его друзьям надеяться на дости-



*Общий вид и схема устройства 16-колесного рекордного автомобиля Джонни Конвэя (проект 1974 года): 1 — тормозная ракета, 2 — двигатели привода вспомогательного оборудования, 3 — топливный бак, 4 — ракета изменения курса, 5 — ракеты для поджатия колес к поверхности трассы, 6 — ведущие колеса в блоке с роторными двигателями, 7 — водитель-пилот, 8 — стабилизатор, 9 — накопитель отработавших газов.*

жение скорости звука на этой машине. Причем не на реактивном, а на «обычном» автомобиле. Интересно и другое: Конвэй предложил покрыть поверхность озера на месте трассы тонким слоем специального синтетического материала длиной до 30 км и шириной 3 м. Это обезопасило бы его от превратностей соляной трассы и повысило бы коэффициент сцепления колес с дорогой. Все это было удивительно и прекрасно, если бы не оставалось лишь на бумаге. Все восторгались идеей Конвэя, но никто не рискнул вложить деньги в это предприятие, а первоначальная стоимость машины оценивалась в 450 тысяч австралийских фунтов. Тем не менее даже среди самых смелых проектов рекордсменов на колесах «Мах-1» остается недостижимым по сложности и необычности во всех отношениях. Проект навсегда остался красивой фантастической сказкой, хотя и вполне официально запатентованной.

Тем временем, пока на Американском и Австралийском континентах конструкторы поражали воображение публики невероятными идеями, англичане не дремали, стремясь возвратиться в лоно Старого Света утерянную «корону скорости». В 1974 году они выдвинули свой проект «Блю Стар» («Голубая звезда»), тоже оставшийся лишь сказкой. В его создании принимали участие коллективы крупных фирм, специализирующихся в области машиностроения, технологии металлов, авиационной про-



*Проект газотурбинного реактивного автомобиля «Голубая звезда»: 1 — передняя пара колес, 2 — аэродинамические боковые плоскости, 3 — кабина гонщика, 4 — топливные баки, 5 — ведущая ось, 6 — вал привода оси, 7 — спаренные газотурбинные установки, 8 — сопло.*

мышленности и космической техники. И в этом проекте немало было интересного. Прежде всего общая компоновка машины: она четырехколесная, но имеет... три отдельные колени. Сзади колеса стоят по бортам, передние расположены одно за другим. Между задних колес помещается гонщик, а за ним две спаренные газовые турбины мощностью по 3200 л. с., приводящие задние колеса. Выхлопные газы турбин создают дополнительную реактивную тягу. Интересна и другая особенность. Для прижатия колес к дороге все они окружены эластичной завесой — «юбкой», почти касающейся поверхности дороги. Из этих полостей во время движения откачивается воздух, что обеспечивает создание дополнительной вертикальной нагрузки на колеса за счет атмосферного давления. Аналогичная система применяется сегодня на некоторых скоростных автомобилях. Автомобиль рассчитан на скорость 1000 км/ч, но, к сожалению, ничего нельзя сказать о его реальных возможностях, как и многих других неосуществленных идеях покорения скорости.

Тем не менее один из проектов все-таки удалось осуществить. Как результат долгой шестилетней работы недавно в Англии появился реактивный болид «Траст-2», рассчитанный на 1100 км/ч. При содействии семи промышленных фирм его спроектировал и построил 34-летний Ричард Ноубл. Он же станет и пилотом-гонщиком. На автомобиле стоит реактивная установка «Роллс-Ройс Авон» от истребителя «Лайтинг». Колеса без шин из титанового сплава. Длина машины 8,2 м.

Летом 1980 года автомобиль был готов, а осенью 1981 года проведены первые пробные заезды. Пока он достиг лишь скорости 290 км/ч, но это, конечно, не предел. Удастся ли ему обойти те гигантские скорости, которые были показаны за океаном? Удастся ли Англии снова вернуть себе «корону скорости»? Будущее покажет. А пока американцы всерьез взялись за претворение в жизнь когда-то беспочвенной идеи покорения скорости звука на суше...

**4. ЗРИМЫЙ ЗВУК.** Когда в 60-е годы среди множества претендентов на звание «короля скорости» появился еще один небогатый скромный молодой человек, на него вряд ли кто обратил внимание. Таких энтузиастов, как он, было немало, а в Америке, помимо желания, нужны еще и большие деньги, чтобы их претворить в реальность. Сколько талантов было загублено под беспощадным каблуком американского доллара! Сколько молодых людей не смогли проявить свои возможности только лишь потому, что оказались бедны!..

Еще со студенческой скамьи калифорниец Уильям (Билл) Фредрик мечтал об автомобилях и скорости. В тот год, когда Бридлав впервые покорил рубеж пятьсот миль в час, Биллу было девятнадцать. Тогда он уже построил свой первый реактивный дрегстер «Валькирия-1», но, чтобы просто выступать на плато Бонневилля, оказывается, тоже нужны деньги. И немалые. Крэг, например, ежедневно выкладывал по 2 тысячи долларов! Молодому студенту это оказалось не по карману, поэтому «покататься» на собственной машине и попытаться счастья ему так и не довелось. Никто из крупных меценатов не обратил внимания на зеленого юнца и не пожелал поддержать его. Пришлось «Валькирию» продать М. Томпсону, который на четверти мили показал 359 км/ч. В двадцать два Фредрик стал профессиональным гонщиком и начал потихоньку копить деньги на осуществление самой заветной мечты всей своей жизни — построить сверхзвуковой автомобиль. Впервые с этой идеей он выступил в сентябре 1971 года. Как и многим предшественникам, ему пришлось долго обивать пороги крупных банков, стучаться в двери контор солидных компаний, предлагая им взяться за необычное дело. Как и другим, ему смеялись прямо в лицо, считая прожектером или просто сумасшедшим. Тогда он пошел

на крайнюю меру — поместил объявление в калифорнийских газетах. И снова ничего. Слишком рискованным и дорогостоящим обернулся бы этот бизнес. Спонсор так и не находился. Вдруг, когда Билли уже начал отчаиваться, из далекой Австралии пришел обнадеживающий ответ. Аделаидское отделение американской нефтяной компании «Винз Ойл Ко» было согласно подписать с ним контракт при нескольких условиях. Во-первых, фирма готова финансировать проект, если Фредрик на свои собственные средства построит уменьшенную копию автомобиля и докажет его возможности, убедив тем самым фирму в жизнеспособности своих идей. Во-вторых, было необходимо, чтобы в создании машины участвовал кто-либо с пятого континента, а она сама должна носить «гордое австралийское название». Фредрик согласился. Ему больше ничего не оставалось. Вместе с 22-летним австралийским инженером Виком Уилсоном и еще двумя помощниками он начал строить реактивный дрегстер «Каридж оф Острэлиа-1» («Отвага Австралии»). На это ушло три месяца ежедневной работы по 18 часов в сутки. В конце 1971 года трехколесная машина была готова и внешне очень напоминала «Синее пламя». Забегая вперед, скажем, что Фредрик во всех своих последующих конструкциях остался верен трехколесной схеме: переднее одиночное колесо скрыто в фюзеляже длинного сигарообразного остроносого корпуса с высоким «плавником» позади, сиденье гонщика располагается перед стабилизатором, задние колеса без обтекателей широко разнесены в стороны и укреплены на трубчатых раскосах. Автомобиль приводится в движение небольшим ракетным двигателем, конструкция и принцип действия которого аналогичны силовой установке «Синего пламени», только топливом служит не природный газ, а полибутадиен.

Первый показ рекордного первенца на дрегстерной трассе Фонтана-Фрэг в Калифорнии чуть было не кончился трагически. Уже на финише сорвало обе задние крышки, и автомобиль со всей скоростью протаранил дощатый забор. Но вскоре на трассе Оранж-кантри дрегстер «Каридж оф Острэлиа-1» побивает американский рекорд скорости на дистанции 400 м со стартом с места, развив 497 км/ч за 5,107 с. Прежний рекорд равнялся 470 км/ч и 5,19 с. В этом заезде ракета была отрегулирована только на 75 процентов своей мощности, и в конце зачетного отрезка машина могла бы мчаться

со скоростью 680 км/ч. Вроде бы «жизнеспособность» идеи Фредрика была полностью доказана, но ему еще пришлось долго одолевать своего богатого покровителя просьбами выполнить принятые обязательства и финансировать проект «Каридж оф Острэлиа-2», рассчитанный на 1450 км/ч. Одолевал он спонсора до тех пор, пока тот вообще не отказался. У него, видно, не хватило «куражу», чтобы решиться на такое опасное дело. Билл снова оказался не у дел.

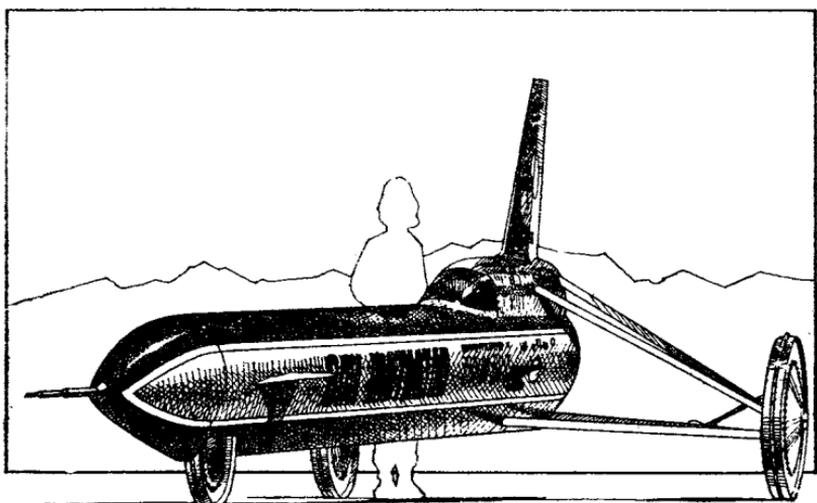
Новая неудача не обескуражила его. Он с энергией продолжал подыскивать себе источники средств достижения цели своей жизни. Одни фирмы соглашались, но выделяли так мало, что этого не хватало, чтобы начать какие-либо работы. Другие заламывали бешеные цены, с неохотой брали заказы на изготовление «нестандартной продукции» — отдельных частей к новой машине. В 1975 году обнадежил богатый папаша 20-летнего Билли Мейера, начинающего гонщика из Техаса. Чтобы прославить свой род, он решил посадить сына на авторакету и побить «звуковой барьер», вложив в ее создание немалую сумму — 50 тысяч долларов. Одновременно Фредрик заручился поддержкой компании по производству ванн для роскошных вилл, название которой должно было красоваться на корпусе машины. Она должна была красиво именоваться «Эквеслайд энд Дайв Спешиэл». Тяга жидкостного ракетного двигателя составляла 10 800 кгс, длина машины около 12 м. Впервые на практике Фредрик решил отказаться от применения на скоростном болиде обычных пневмошин, заменив их литыми дисками из прочного алюминиевого сплава. По беговой дорожке они снабжались острой кромкой. По замыслу конструктора, она должна была, врезаясь в мягкую соль, обеспечивать боковую устойчивость и стабильность движения. Автомобиль был рассчитан на 1100—1200 км/ч. Этот проект послужил базой для всех последующих разработок этого конструктора. А он уже задумал провести состязания на Бонневиле на параллельных трассах с таким же болидом, над которым работал Арт Арфонс. Но судьбе было суждено распорядиться иначе.

Пока Фредрик строил планы и работал над чертежами, Билли Мейер упорно раздумывал над своей судьбой и, хорошо поразмыслив, решил не рисковать и... отказался от заезда. Широко разрекламированное предприятие снова лопнуло. Но для Фредрика оказалось страшнее

другое — Мейер-отец потребовал возврата вложенного капитала. А это означало катастрофу, полное банкротство.

И все же конструктор решил не отступать и завершить постройку ракетного болида. Год неустанных поисков и трудов не прошел даром. Средства двух с лишним десятков компаний в конце концов составили изрядную сумму, что наконец позволило закончить постройку новой машины. Главным спонсором был американский институт энергетики «Сэкссес Моутивейшн институт» («Эс-Эм-Ай»), который дал название новой авторакете «Эс-Эм-Ай Моутивейтор» (дословно: «заряженный огромной энергией»). В проекте приняли участие такие фирмы, как «Фуд Машинери корпорейшн» (производство оборудования для пищевой промышленности и сельского хозяйства), «Кенуорс Тракс» (тяжелые грузовики и тягачи), японская компания «Сузуки», производящая мотоциклы и автомобили, а также ряд других фирм, выпускающих автомобильные части, масла и смазки, электронное оборудование. Часть средств поступила от телевизионных и радиовещательных компаний, получивших право на трансляцию репортажей о предстоящих рекордных заездах. Так общими усилиями был создан монстр, рассчитанный на покорение «звукового барьера». Он снабжен жидкостно-реактивным двигателем с силой тяги 10 800 кгс, эквивалентной мощности 48 000 л. с. Впервые колеса диаметром 810 мм выполнены из высокопрочного легкого сплава с шириной беговой дорожки 76 мм, что позволило наконец избежать капризов опасных пневматиков. Расчетная скорость до 1250 км/ч.

Автомобиль-то был готов, но с отказом Мейера предстояло разыскать еще такого сорвиголову, который бы отважился, даже за огромные деньги, сесть за руль космической ракеты на колесах. Фредрик поместил в одной из лос-анджелесских газет объявление: «За 50 тысяч долларов ищу искусного гонщика для покорения «звукового барьера» на автомобиле». Пришло 30 предложений от 30 бесстрашных людей, мечтавших о славе. Фредрик выбрал двоих — мужчину и женщину, решив, если получится, побить на своей машине и «дамский» абсолютный рекорд. Первым был голливудский каскадер, 47-летний Генри (Хэл) Нидхэм. Вся практика гонок у него ограничивалась несколькими поездками на «кинематографическом» фургоне с реактивным двигателем, на котором по ходу одного из кинобоевиков он фор-



*Реактивный автомобиль «Моутивейтор», на котором 8 декабря 1976 года Китти О'Нэйл установила женский абсолютный рекорд скорости 843,323 км/ч. Сила тяги ракетного двигателя 10 800 кгс. Длина автомобиля 11 280 мм. Колеса диаметром 810 мм выполнены из легкого сплава. Масса автомобиля 1343 кг. Расчетная скорость 1250 км/ч.*

сировал брод. За свою почти 25-летнюю каскадерскую карьеру за его плечами были десятки кинотрюков и... 45 сломанных костей. Нидхэм уже тогда задумывался, не закончить ли свое опасное ремесло и уйти в кино-режиссуру.

Вторым избранником была миловидная Китти О'Нэйл, коллега Нидхэма. Ей было 28 лет и тоже богатый опыт опасных и рискованных трюков в кино и в жизни. Она родилась в Техасе. Ее отец был ирландец, мать из гордого индейского племени чироки. Видно, индейская кровь и не давала покоя этой бесстрашной женщине, матери двоих детей, толкая ее на новые, опасные подвиги. Сначала она испытывала парашюты, а в 1970 году установила на водных лыжах мировой рекорд, промчавшись на них со скоростью 168 км/ч. Затем отважное сердце толкнуло ее на новый путь — она стала женщиной-каскадером в Голливуде. Головокружительные и опасные трюки она проделывала легко и жизне-радостно, будто играя со смертью. В свободные минуты садилась за руль гоночного автомобиля или мотоцикла

и гоняла на скоростных калифорнийских трассах. Кому, как не ей, суждено было пойти на новое рискованное дело? Были у Китти еще два достоинства. Она прекрасно переносила гигантские ускорения и замедления. Ее глухота тоже обернулась достоинством — она более чутко ощущала работу всех узлов машины. Что касается искусства управления авторакетой, то что мог сделать самый умелый спортсмен за 30—40 секунд мощного броска автомобиля-снаряда, состоящего из огромных перегрузок? Лишь крепко вцепиться в штурвал и не дать машине сбиться с курса, отмеченного черной полосой на трассе. Да и сам болид рассчитан в основном на то, чтобы «держатъ дорогу». Этому способствуют реборды на алюминиевых колесах, высокий стабилизатор, тщательно проработанная форма корпуса, аэродинамические плоскости, поджимающие колеса к дороге. Гонщику лишь остается запустить мотор, а когда он через секунд двадцать израсходует с полтонны горючего, нажать на рычаг выброса тормозных парашютов. Лишь формально человек управлял машиной.

Итак, заплатив Фредрику вместе 50 тысяч долларов, Хэл Нидхэм и Китти О'Нэйл стали единоличными владельцами места за рулем и права на рекорд. Как все в Америке имеет единственно верную мерку — на доллары! Как все продается и покупается!

Летом 1976 года первые испытания и тренировки прошли на высохшем озере Эль Мираж севернее Лос-Анджелеса. Инструктором вождения был Джон Пакстон, один из помощников Фредрика. Тренировалась, правда, только Китти. Хэл был занят в Голливуде на съемках очередного фильма. Затем «команда» переехала в Бонневиль, и первые заезды чуть было не испортили все дело. Из-за неровностей трассы Пакстон не смог удержать машину на прямом курсе, и она чуть было не разбилась, застряв в мягкой соляной массе. Тогда Фредрик нашел 18-километровое песчаное плато — дно высохшего озера Эльворт в безлюдной части штата Орегон. Во время второй мировой войны здесь проходили испытания бомбардировщики. Теперь озеро опустело и стало прекрасным местом для атаки на скорость. Сюда привезли черно-оранжевый автомобиль-снаряд, разбили лагерь, состоявший из нескольких жилых прицепов и машин технической службы. Начались тренировки. В каждом следующем заезде Китти, показавшая себя примерной ученицей, увеличивала бег машины километров на

восемьдесят-сто. Уже на четвертом заезде был превышен прежний женский рекорд десятилетней давности американки Ли Бридлав. Но Китти не останавливалась. 8 декабря 1976 года она промчалась 1 км с хода за 4,351 с, а на обратном пути показала время 4,375 с. Средние скорости на этой дистанции — 825,120 км/ч, на одной миле — 843,323 км/ч. Это был новый женский абсолютный рекорд скорости на сухопутном транспортном средстве с реактивной тягой.

А молодая гонщица и не собиралась останавливаться на достигнутом. В одном из заездов, показав максимальную скорость около 1000 км/ч, она вплотную приблизилась к достижению Габелича и готова была превзойти его. И превысила бы! Но тут заволновались спонсоры, вложившие средства. Все в один голос отговаривали Фредрика продолжать заезды с Китти, а Нидхэм срочно направил в Орегон своего представителя, чтобы вообще запретить их. Он вложил свою долю 30 тысяч долларов и теперь предъявлял конструктору иск в том, что он якобы игнорирует его участие и «перегибает с этой девчонкой нечистых кровей». Другим доводом было «ущемление мужского достоинства Нидхэма, да и вообще всех мужчин мира, если вдруг женщина окажется чемпионкой планеты». Угроза лишиться тридцати тысяч сделала свое дело, Фредрик сдался, закончив заезды. Китти осталась «самой быстрой женщиной планеты», а Нидхэм решил... подать в суд на Фредрика за «принижение мужского достоинства и несоблюдение условий контракта». Дело замяли только после того, как Фредрик обещал ему провести в первый же удобный момент новые заезды на побитие «звукового барьера». За рулем, конечно, на этот раз будет сидеть только Нидхэм. Он был совершенно уверен, что первым перейдет эту грань. Ведь Китти стартовала с регулировкой ракеты лишь на 60 процентов тяги.

Такая возможность предоставлялась в июле следующего года. Правда, когда все было готово к первому старту, вышла небольшая неувязка: массивное тело Нидхэма просто не помещалось в миниатюрной кабине машины, рассчитанной на женщину. Механики немного поработали, и все уладилось. Никогда не сидевший за рулем гоночной машины человек решил первым покорить «звуковой барьер», заветную границу для многих виртуозов своего дела. Три дня шли тренировки, и уже на четвертый день было назначено «шоу». Первые два

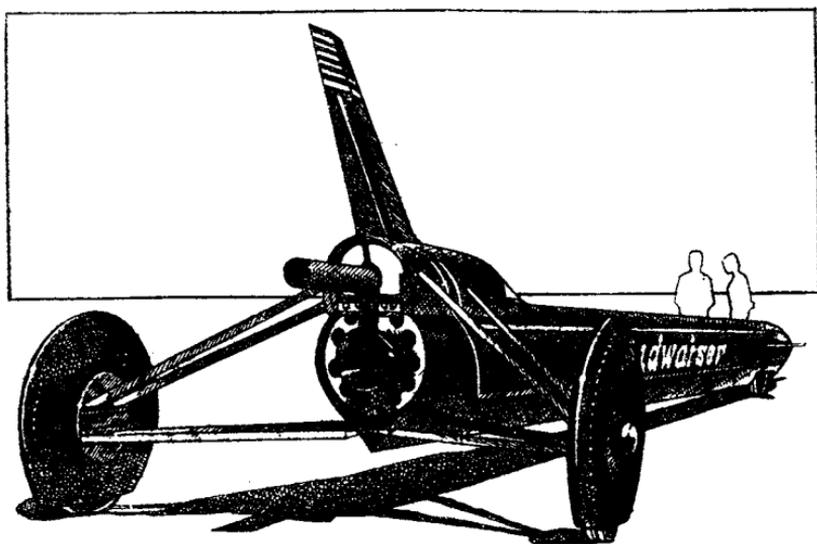
заезда не принесли успеха, а третий чуть было не окончился для незадачливого гонщика трагически. На скорости 877 км/ч было израсходовано все горючее, и Нидхэм выбросил парашют, но его стропы слиплись, и, к великому ужасу, тот не раскрылся. А подготовленная ровная трасса уже близилась к концу. Та же участь постигла второй и третий парашюты. Они беспомощно тряпками волочились за бешено несущейся машиной и оторвались. Когда санитарные и пожарные машины подошли к застрявшей в песке авторакете, несостоявшийся чемпион сам вылез из кабины, и все облегченно вздохнули. Он отделался ссадинами на коленях и несколькими царапинами. Гонщик рассказал, что намеренно направил машину в сторону, в мягкий песок. Там она, глухо застонав, взметнулась в воздух, пролетела метров тридцать, пропахала борозду в несколько сот метров и благополучно остановилась. Приземление оказалось более неудачным для автомобиля, чем для человека: полностью была искорежена передняя часть, сломана подвеска колеса. Когда решили проверить причину неполадок с парашютами, выяснилось ужасное обстоятельство: в контейнеры со сложенными куполами кто-то влил соляную кислоту. Поврежденными оказались и все остальные парашюты, уже подготовленные к заездам. Этим злоумышленником оказался некто Дист, сотрудник фирмы, делавшей парашюты. Получив от «конкурирующей команды» кучу денег, он решился на преступление. Что делать! Таковы уж нравы капиталистического спорта.

Хэл Нидхэм больше не садился за руль рекордной машины, но азарт скорости обуял и его. Вложив новую сумму денег, он оказался одним из спонсоров и совладельцев новой машины. Он отошел от каскадерского занятия и стал кинорежиссером. Старый отставившийся «Моутивейтор» Билл Фредрик продал вдове известного австрийского гонщика Йохена Риндта, погибшего в соревнованиях. Он еще при жизни начал собирать коллекцию экзотических скоростных машин, и его вдова продолжала это дело. Тем временем, завоевав себе славу и признание, Фредрик имел возможность взяться за создание нового рекордсмена. В это предприятие решила вложить средства американская компания по производству пива «Будвайзер». Конечно, машина приняла ее имя и ее традиционный ярко-красный цвет. Она стала именоваться «Будвайзер Рокит Спешизл» и была

почти точной копией «Моутивейтора». В ее строительстве участвовало несколько фирм. Нидхэм, сославшись на то, что «стал слишком старым для таких дел», предложил Фредрику новую кандидатуру на роль пилота ракеты на колесах. Это был друг и коллега Нидхэма 36-летний каскадер Стэн Баррэт, бывший боксер, отец троих детей, человек с твердыми руками и железными нервами. Когда-то он начинал с испытания спасательных систем в ВВС США.

В начале сентября 1979 года вся «команда» прибыла на Бонневиль. Из ярко-красного фургона выкатили тоже ярко-красный сигарообразный аппарат на трех серебристых колесах с надписями по бокам большими белыми буквами: «Будвайзер». Острословы язвили: «Если уж пивной король взялся за рекордные автомобили, то они непременно будут работать на пивной пене». Конечно, это была лишь пустая шутка. Топливом для жидкостного ракетного двигателя служит полибутадиев, а в качестве окислителя окись водорода. При пропускании окислителя через катализаторы он разлагается на водяной пар и кислород, который воспламеняет топливо, создавая чудовищной силы поток выхлопных газов. Вся реакция длится около 20 с, при этом создается реактивная тяга около 11 000 кгс. Весь длинный фюзеляж за передним колесом заполнен баками с топливом и окислителем. Спереди помещается электронная аппаратура, которая следит за работой всех узлов машины, фиксирует положение ее на трассе, измеряет действующие силы, регистрирует состояние здоровья пилота. Всего снимается 17 различных параметров, которые анализируются собственной электронной аппаратурой и передаются на центральный пост управления. Весь кузов диаметром всего полметра выполнен несущим из алюминевых панелей. Колеса цельнометаллические. Обошлась новая авторакета в 900 тысяч долларов, но слава «самой быстрой бутылки в мире» должна была не только возместить все расходы, но и дать возможность ее владельцам хорошо заработать.

Несколько дней ушло на пробные заезды. Скорость возрастала до 515, 885, наконец до 966 км/ч, поочередно оставляя позади многочисленные победы прежних претендентов на высшее звание. «Будвайзер» упорно пробивался к самым заветным барьерам. В воскресенье, 9 сентября, незадолго до рассвета, заполнив баки топливом и окислителем, зарядив электронную следящую систе-



*Реактивный автомобиль «Будвайзер». 17 декабря 1979 года гонщик Стэн Баррэт достиг на нем сверхзвуковой скорости 1190,344 км/ч. Суммарная сила тяги двух ракетных двигателей достигает 13 500 кгс. Все колеса цельнометаллические: передние диаметром 760 мм, задние диаметром 813 мм. База машины 8200 мм. Колея 3410 мм. Длина 12 100 мм, ширина 3610 мм, высота по кабине 990 мм, по кромке стабилизатора 2680 мм. Масса 1476 кг. Расчетная скорость 1450 км/ч.*

му, механики дали о'кэй на старт. В 7.50 Баррэт ринулся в первую атаку на «звуковой барьер». Вся машина окуталась облаком пара и отработанных газов, и через мгновение красная стрела, выскочив из него, скрылась вдали, оставив за собой завихряющийся белый шлейф и быстро удаляющийся громоподобный гул. Две мили были разгонными, третья — зачетной. Ее Баррэт пролетел со средней скоростью 1027,758 км/ч. Остальные 13 миль были необходимы для торможения. К 8 часам утра 200 корреспондентов, радио и телевидение уже извещали мир о новом абсолютном рекорде скорости на суше. Правда, официально его не могли признать: Баррэт и не намеревался проделать обратный заезд. Для всех устройств было важнее закрепить за собой «фактическое превосходство», а требования ФИА лишь «мешали развивать инициативу». За праздничным шампанским Баррэт объявил, что вечером же побьет скорость звука.

Но как только он просмотрел телеметрическую запись хода машины, хмель сошел и он уже не вспоминал о своем желании. Дело в том, что приборы показали сильную неустойчивость машины на трассе, когда колеса отрывались от ее поверхности, вращаясь по инерции в воздухе на дистанции до тридцати метров, а потом снова опускались на землю. Виной была недостаточно гладкая для таких скоростей поверхность. Решено было срочно найти новое место и незамедлительно продолжить заезды.

Такая трасса нашлась. Это была 20-километровая дорожка авиабазы ВВС США Эдвардс на высохшем озере Роджерс в пустынном районе южной Калифорнии. Но для покорения звука мощности одной жидкостной ракеты оказалось недостаточно. Пришлось в отделение над основным двигателем, где размещаются парашюты, установить еще один дополнительный ракетный двигатель, работающий на твердом топливе, с тягой 2700 кгс от управляемой ракеты-снаряда «Сайдвиндер». Максимальная расчетная скорость такой машины составляла 1450 км/ч. Ее общая тяга достигала 13 500 кгс.

Что же такое скорость звука, за которую бьются эти смелые люди? Вернее, сколько это? Еще из школьного учебника физики многие помнят, что звук «развивает» порядка 1200 км/ч. Но пока человек не подошел вплотную к этой скорости, его не очень-то волновали тонкости дела. Известно, что скорость распространения звуковой волны меняется в зависимости от температуры окружающей среды, высоты местности над уровнем океана и других факторов. Только лишь увеличение температуры на 10—15° ведет за собой «убыстрение» бега звуковой волны на целых 40—50 км/ч, а для сухопутных «самобеглых аппаратов» это немало. Например, на уровне трассы Эдвардс скорость звука составляет при температуре —4°С — 1179 км/ч, 0°С — 1192 км/ч, +10°С — 1213 км/ч и т. д. При первой же атаке на постоянно колеблющийся «звуковой барьер» было решено избрать самые выгодные условия, то есть когда скорость волны по возможности наименьшая. А это бывает в холодное время года, зимой. Поэтому с учетом погоды в тех местах самым удобным временем атак на звук оказывался период ноябрь — декабрь.

Начались пробные заезды 22 ноября 1979 года со скромной скорости 400 км/ч. Еще не кончились осенние ветры и дожди, мешавшие развить достаточную ско-

рость. Постепенно погода менялась, и скорость возрастала до 875 и 969 км/ч, а затем и перевалила на рекордные отметки 1114 и 1149 км/ч, превысив все прежние достижения на суше. Но главный рубеж пока не покорялся. Тем временем похолодало, выпал снежок, заиндевелось солончаковое плато, превратившееся в твердый бетон.

В тот знаменательный день 17 декабря 1979 года при температуре воздуха на трассе  $-7^{\circ}\text{C}$  скорость звука составляла «всего» 1177,846 км/ч. С утра погода выдалась морозной, ясной и безветренной. Уже в 6 часов «Будвайзер» стоял на стартовой линии. Объективы телекамер и фотоаппаратов были нацелены на ярко-красную авторакету, телеметристы застыли в своем фургоне наготове, механики в последний раз проверили все узлы. В начале восьмого Стэн Баррэт откидывает вверх дверцу кабины и тяжело пролезает внутрь через небольшой лаз, скрывается в нем, а чуть позже над кабиной поднимается его рука с поднятым вверх большим пальцем. Все в порядке. 7 часов 25 минут утра. Фредрик по радио дает команду «старт». «Запалены» реактивные моторы. Немногие заметили небольшой сбой — большая ракета сработала чуть раньше, маленькая замешкалась. Чуть-чуть. Всего на 12 секунд. Не отразится ли это на результате? Вот уже вся машина окутывается облаком пара, бешено режут двигатели, и она выстреливает вперед, как выпущенный из пушки снаряд. Сзади взматывается пыль промерзшего плато, вырываются из сопел языки пламени. На пульте управления заработали приборы. Они фиксируют ход машины, ее положение, температуру основных узлов и даже состояние здоровья гонщика — температуру тела, частоту пульса, кровяное давление. Чем не космический старт?

В группе зрителей за ходом машины пристально следит генерал ВВС Чак Игер. Еще будучи капитаном, он в 1947 году на реактивном самолете «Белл Икс-1» впервые в мире обогнал звук. Но то было в воздухе на огромной высоте, где звуковая волна «бежит» еще медленнее. Рядом ничто не мешало развить такую невероятную скорость. А здесь в опасной близости твердая земля! Тем временем сухопутная ракета летит в неизвестность. Никто не мог предполагать, что таится за этой таинственной гранью как для человека, так и для машины. Но все шло благополучно. Впервые многочисленным зри-

телям, собравшимся на озере, довелось увидеть необыкновенное зрелище — «зримый звук» в виде несущейся по земле ярко-красной стрелы на колесах. И еще десятки миллионов людей следили за ней, сидя перед экранами телевизоров. Впрочем, читать эти строки дольше, чем длился тот феноменальный заезд, которому суждено было навсегда войти в историю. И вот через две мили пройден мерный отрезок и выброшен тормозной парашют. Еще 6,5 мили, и машина останавливается. Все работало прекрасно — и автомобиль, и автоматика, и моторы, и человек! Впервые в мире человек на суше перешагнул неведомый «звуковой барьер»! Он улыбающимся вылез из кабины и сразу же попал в объятия друзей. Засверкали фотовспышки, застрекотали кинокамеры, к Стэну со всех сторон тянулись руки с микрофонами. Его принялись качать. Было чему радоваться: Баррэт опередил звук на целых 12,5 км/ч, показав фантастическую скорость 1190,344 км/ч. Человек на своей родной земле еще раз подтвердил свое величие, свой конструкторский талант, свое превосходство над силами природы.

Одержав фактическую победу, Баррэт вовсе не собирался повторить заезд в обратном направлении, чтобы удовлетворить требованиям ФИА. Вероятно, слишком велика была радость победы. Это достижение, конечно, официально не признали. Гарри Габелич пока формально оставался недосягаемым. Надолго ли? Конструкторы постоянно совершенствуют свои машины, в недрах мастерских рождаются новые чемпионы на колесах. Кому из них и когда суждено завоевать новые вершины скорости на суше?

**5. К НОВЫМ РЕКОРДАМ.** XXVI съезд КПСС поставил новые большие задачи перед нашим народным хозяйством, в том числе перед молодыми специалистами, которым завтра решать важнейшие вопросы развития социалистического хозяйства, ускорения научно-технического прогресса. Мы уже подробно рассказывали о приобщении студентов и молодых инженеров к самостоятельному творчеству в лаборатории скоростных автомобилей Харьковского автодорожного института. Здесь царит увлеченность, одержимость скоростью, творческая атмосфера созидания, что позволяет преодолевать любые преграды. Именно здесь родились самые совершен-

ные советские скоростные автомобили, оснащенные, помимо обычных поршневых, газотурбинными установками и электромоторами, во многом определяющие пути современного развития автомобильной техники. Лаборатория стала тем центром передовой конструкторской мысли, смелых новаторских идей, без которых в наши дни немислим прогресс в технике. Через лабораторию и студенческое КБ прошло уже не одно поколение студентов, прежде чем в институте взялись за дело, весть о котором буквально ошеломила западных специалистов. Совершенно не случайно именно в стенах ХАДИ появилась мысль создать сверхзвуковой реактивный автомобиль для покорения абсолютного рекорда скорости на суше.

Идея построить болид ХАДИ-9 родилась еще весной 1968 года. А через полтора года лабораторию захлестнула волна «информационного любопытства»: приезжали корреспонденты и фотографы, специалисты, приходило по десятку писем в день. И не только со всех уголков нашей страны, но и из-за рубежа. Новость о том, что «русские стремятся создать самый быстрый в мире автомобиль», облетела все уголки планеты. Особенно волновались американцы, видевшие в абсолютном рекорде прежде всего возможность выгодно пожить и сенсацию сомнительной ценности, а в наших спортсменах — нового серьезного конкурента. Они присылали письма с просьбами направить эскизы или фотографии машины, сведения об ее создателях. Но в то время это был лишь коллективный дипломный проект студентов Сергея Шерстобитова, Александра Заговорова, Владимира Сегодина, Анатолия Корлякова и Анатолия Пурдыка. Как и предполагалось, Владимир Константинович Никитин, наставник студентов, с первых же дней в работу над проектом включил гораздо большее число исполнителей как в стенах института, так и вне его. Каждый из дипломников разрабатывал определенную часть машины: привод, раму, кузов, ходовую часть, а сам Никитин вложил в этот проект свою мечту юности стать летчиком и неукротимое желание к покорению скорости.

По признанию самих ребят, на первых порах было очень трудно. Даже отличных знаний студентов оказывалось явно недостаточно. Но вскоре на помощь членам СПКБ пришли студенты-старшекурсники из Харьковского авиационного института и художественно-промышленного института. И работа пошла веселее. Буквально за несколько дней была изготовлена первая мо-

дель будущего автомобиля, которая прошла всесторонние испытания в аэродинамической лаборатории ХАДИ. За первой появилась вторая, улучшенная модель, затем третья. От модели к модели, от варианта к варианту улучшались не только аэродинамические характеристики, улучшался и упрощался и внешний вид машины. Постепенно пришлось отказаться от сложного, полностью закрытого кузова, затем ушли два задних колеса с обтекателями в виде «плавников», и на последнем варианте задние колеса стояли уже открыто на трубчатых раскосях по обе стороны от ракетоподобного фюзеляжа. Сохранена была лишь трехколесная схема, правда, впереди установлены сдвоенные управляемые колеса, поэтому машина официально считается четырехколесной. Все шины специальные авиационные.

Идея о проектировании сверхзвуковой машины оказалась неожиданной и для некоторой части автоконструкторов, хотя сама по себе была не нова. Еще в 50-е годы в лаборатории скоростных автомобилей Горьковского автозавода под руководством Смолина проходили опыты со скоростной машиной с турбореактивным двигателем от истребителя МиГ, на которой гонщик М. Метелев достиг скорости 200 км/ч. В начале 60-х годов мастер спорта, неоднократный чемпион страны и мира Э. О. Лорент мечтал о постройке машины, способной развивать до 900 км/ч, но осуществиться этим идеям тогда было не суждено. Только крупному коллективу инженеров, студентов и специалистов различных отраслей науки и техники была бы по плечу такая колоссальная работа. Снова разгорелся спор о скорости, о риске, о мужестве. «Стоит ли рисковать?» — спрашивали Никитина противники. Действительно, стоит ли?

— Стоит! — убежденно отвечает Владимир Константинович. — В нашей повседневной жизни нередко возникают ситуации, когда просто необходимо рисковать. Без этого не было бы не только самолетов и спутников, но и многого другого, что нас окружает сегодня и будет окружать в будущем. Создание рекордно-гоночного автомобиля имеет и большое практическое значение: проектируя и исследуя новое, мы учим завтрашних инженеров поискам нестандартных, оригинальных решений тех проблем, с которыми они столкнутся, придя в конструкторское бюро и исследовательские институты.

— Такие возможности у нас имеются. Сегодня почти каждый автомобилист. И почти каждый из них влюблен

в автомобиле, покорен скоростью, кем бы он ни был и кем бы он ни работал, — говорит неоднократный чемпион страны, абсолютный рекордсмен СССР Илья Тихомиров. — Да и почему бы не взяться за дело, например, энтузиастам из КБ Туполева или Антонова? Ведь давали же они в свое время «побочную продукцию» — аэросани. Теперь автоспорт высших скоростей сродни авиации.

Проблемы автомобильных рекордов не новы. Еще в 1963 году статья в журнале «За рулем» под названием «Ухабы на трассе рекордов», посвященная заездам на озере Баскунчак, заканчивалась призывом: «Автомобилеклубы, заводы, институты! Мы обращаемся к вам: усыновите рекорды!» Эти слова можно было бы смело повторить и сегодня.

О насущных проблемах говорил еще в 1967 году наш известный гонщик Эдуард Лорент. На вопрос: «Способны ли советские гонщики бить рекорды американцев?» — он ответил:

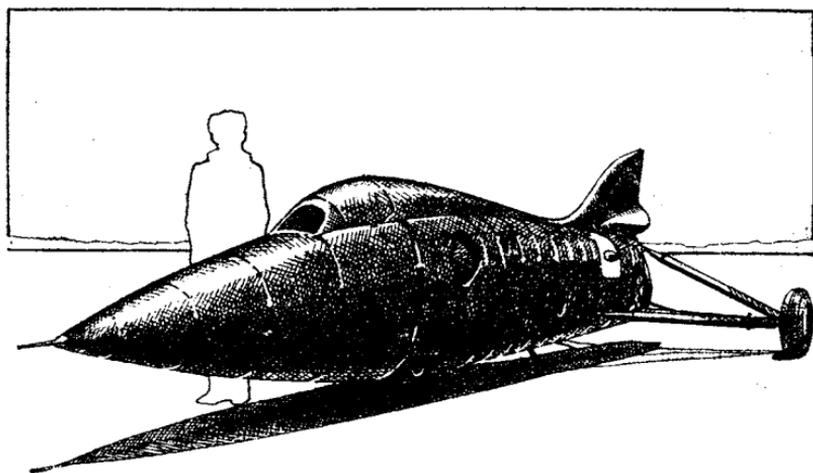
— Вы, журналисты, люди знающие, о рекордах американцев уже слышаны. Их реактивные автомобили к тысячекилометровому рубежу скорости приближаются. А у нас высшее достижение триста одиннадцать километров в час. Но рекорд рекорду рознь. Мы стремимся получить максимальную скорость с двигателями малой кубатуры, а если посмотреть таблицу международных рекордов, то тут многие рекорды принадлежат нам.

Как только у нас заговорили о советском абсолютном рекорде, у него сразу появилось множество как приверженцев, так и противников. Последние заявляют, что в принципе они не против разумного риска и высоких скоростей. Но опять-таки в разумных пределах. А зачем нужны сверхзвуковые скорости на суше? Ведь на земле они бесполезны. И вряд ли в ближайшем будущем человек будет передвигаться на суше быстрее 250—300 км/ч.

Если стать на позиции противников абсолютных рекордов, то многое в спорте придется объявить не только бесполезным, но и вредным: рекорды легкоатлетов, быстрые километры велосипедистов, сверхтяжелые килограммы штангистов. Но, видимо, так устроен человек, что, познав на какой-то миг самого себя, он стремится подняться на новую высоту, которая еще недавно считалась недостижимой. Каждый рекордный заезд — осторожная, сознательная и планируемая игра с опасностью. Спортсмен никогда не идет на риск с закрытыми глазами. Он

все рассчитывает и умеет рисковать. Смелость неведения так же опасна, как и пассивное ожидание опасности. Ведь риск — это тщательно продуманная стратегия борьбы, собранное в кулак мужество, находчивость, дисциплина и вдохновение, рожденное опасностью.

Осенью 1969 года, когда харьковчане только разрабатывали свой проект «девятки», «Синее пламя» американца Габелича было уже почти готово, а через год его болид впервые в мире перешагнул за отметку «1000». Первый образец ХАДИ-9 чем-то похож на американский прототип, но каждая его деталь, каждый узел, агрегат — оригинальная конструкция, плод длительного научного анализа. В его разработке приняли участие, кроме студентов ХАДИ, также их коллеги из двух харьковских вузов — радиоэлектроники и художественно-промышленного. Теоретические расчеты и форма болида были проверены в лаборатории ЦАГИ. «Девятка» напоминала на-



*Перспективный советский рекордный автомобиль ХАДИ-9, построенный в Харьковском автомобильно-дорожном институте в 1978 году. Сила тяги реактивной газотурбинной установки 5500 кгс. Длина 11 000 мм, высота 1100 мм. Масса 2500 кг. Расчетная скорость 1200 км/ч.*

конечник от стрелы или самолет без крыльев — схожие аэродинамические формы, плавные обводы, высокий стабилизатор, герметическая кабина. Один из журналистов,

впервые увидев болид, писал: «Он похож больше на абстрактное изображение птеродактиля: острый нос переходит в длинную хищную иглу. Это уже не автомобиль... Это скорее самолет, который призван скользить по земле. Разница только в том, что крылья и хвост должны не помочь, а помешать аппарату оторваться от дорожки».

Машина оснащена мощной авиационной газовой турбиной с тягой 5500 кгс, гидравлической подвеской колес, каркасной рамой кузова. Ее длина 11 м, высота 1100 мм. В отличие от «Синего пламени» «девятка» легче — порядка 2500 кг. Это достигнуто в результате применения для изготовления кузова стеклопластикового волокна, как и на прежних харьковских рекордсменах. Торможение осуществляется при помощи парашютов и воздушных заслонок, а также применяется переброс режима работы турбины на реверс. В носовой игле находятся датчики электронной системы, которые сообщают информацию о воздушном потоке для управления закрылками, удерживающими машину на трассе и не дающими ей взмыть в воздух.

Несколько лет ушло на создание болида. Сменилось несколько поколений студентов, внесших свою частичку труда и энергии в развитие абсолютного рекорда скорости. Всеобщий энтузиазм не покидал стены лаборатории. И это, пожалуй, главный итог их деятельности. Выпускники унесли с собой в трудовую жизнь солидный запас знаний, чувство творчества, прекрасные воспоминания о коллективном труде под руководством замечательного мужественного «рыцаря скорости» Владимира Константиновича Никитина. Рождение первого советского сверхзвукового автомобиля являет собой качественно новый этап развития этого дружного коллектива. И пусть порой не все в работе идет гладко, время показало жизнеспособность СПКБ, идущего твердо к намеченной цели.

В 1978 году многолетний гигантский труд увенчался успехом. Новую авторакету успешно испытали на бетонке Чугуева, а потом она была показана на выставке научно-технического творчества молодежи в Москве.

«Высокая скорость по плечу только самым смелым и мужественным конструкторам и гонщикам, мастерам своего дела, — говорит В. К. Никитин. — И не мы, так наша смена через год-другой пойдет на штурм заветного рубежа 1200 километров в час...»

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие . . . . .	5
-----------------------	---

### РОЖДЕНИЕ СКОРОСТИ

1. Первые трудные километры . . . . .	10
2. Союз электричества и пара . . . . .	21
3. Настойчивость и натиск . . . . .	32
4. Число претендентов растет . . . . .	39
5. Быстрые мили Дайтоны . . . . .	50
6. Рекорды земли русской . . . . .	61

### ПОКОРЕНИЕ СКОРОСТИ

1. Новые имена . . . . .	73
2. Падение «Черного ястреба» . . . . .	93
3. Взлет «Синей птицы» . . . . .	109
4. Шесть славных дней . . . . .	122

### РЕКОРДЫ ВО ИМЯ ПРОГРЕССА

1. Комсомол штурмует рекорды . . . . .	133
2. Самые выносливые . . . . .	153
3. Испытание рекордом . . . . .	174
4. Веление времени . . . . .	192

### АТАКА НА «ЗВУКОВОЙ БАРЬЕР»

1. Последний полет «Синей птицы» . . . . .	214
2. Укрощение злых «чудовищ» и «духов» . . . . .	233
3. Генеральная репетиция . . . . .	255
4. Зримый звук . . . . .	270
5. К новым рекордам . . . . .	282

ИБ № 2974

**Евгений Дмитриевич Кочнев**  
**ЛЮДИ. АВТОМОБИЛИ. РЕКОРДЫ**

Редактор **Ю. Соронин**  
Художник-оформитель **А. Захаров**  
Художественный редактор **В. Федотов**  
Технический редактор **И. Соленов**  
Корректор **Г. Василёва**

Сдано в набор 29.12.81. Подписано к печати 13.07.82. А02311.  
Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага типографская № 2. Гарнитура «Литературная». Печать высокая. Условн. печ. л. 15,12. Учетно-изд. л. 16,0. Тираж 200 000 экз. (100 001—200 000 экз.). Цена 1 р. 20 к. Заказ 2061.

Типография ордена Трудового Красного Знамени издательства ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес издательства и типографии: 103030, Москва, К-30, Сущевская, 21.

**ЛЮДИ  
АВТОМОБИЛИ  
РЕКОРДЫ**



1 р. 20 к.

**МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ**