



## РЕКОРДНЫЕ СТАРТЫ «ХАРЬКОВА»

В. ЗАХАРОВ

Начало спортивных успехов харьковских конструкторов и гонщиков приходится на 1936—1940 гг., когда в городе был создан областной автомотоклуб и начали работать три секции: мото, авто и конструкторская. Наибольших успехов в тот период удалось достичь создателям скоростных мотоциклов, которые были в числе лидеров советского мотоспорта и обладателями нескольких всесоюзных рекордов скорости.

К проектированию и строительству рекордных автомобилей харьковчане приступили в первые послевоенные годы, когда в клуб после демобилизации вернулись ведущие конструкторы и гонщики. В создании рекордных автомобилей, по воспоминаниям А. Сирятского, тогдашнего председателя конструкторской секции, участвовали В. Никитин, И. Помогайбо, Г. Попов. Годом позже к ним присоединился Э. Лорент — один из ведущих мотогонщиков страны.

В первое послевоенное пятилетие в отечественном автомобильном спорте тон безраздельно задавали москвичи и горьковчане. Им принадлежали практически все рекорды, за исключением одного, установленного 24 сентября 1950 г. киевским гонщиком А. Страмцсвым на «Победе». В классе автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 2500 см<sup>3</sup> на дистанции 5 км при старте с хода он показал результат 133,204 км/ч. Здесь необходимо еще раз напомнить, что до 1 мая 1952 г. в СССР рекорды фиксировались в четырех классах: до 1200 см<sup>3</sup>, до 2500 см<sup>3</sup>, до 3500 см<sup>3</sup> и свыше 3500 см<sup>3</sup>, и в гонках водитель участвовал вместе с механиком.

Вот при таком «раскладе сил» 31 октября 1950 г. вывел на старт свой первый рекордный автомобиль никому до сих пор не известный харьковский гонщик В. Никитин. Первые рекордные заезды состоялись в черте города, на трассе, ведущей к знаменитому ХТЗ. Необычные соревнования и фантастический вид приземистого, низко распластанного над асфальтом автомобиля с двумя (для водителя и механика) узкими кабинами, привлекли множество зрителей. Первый рекорд по сумме двух заездов В. Никитин установил на дистанции 1 км, стартуя с места — 98,549 км/ч, второй — на той же дистанции при старте с хода — 162,381 км/ч.

Специалисты и гонщики восприняли сообщение о двух рекордах, установленных в Харькове под занавес спортивного сезона, как случайность. Казалось бы, в этом городе нет ни автомобильных заводов, ни научно-исследовательских институтов (не считая учебного — ХАДИ) — откуда быть успеху. Не разубедили их и три следующих рекордных результата, показанных уже в совсем не спортивное время года — зимой. 14 декабря 1950 г. В. Никитин установил третий всесоюзный рекорд скорости: на дистанции 1 км со стартом с места он показал результат 100 км/ч, а при старте с хода на той же дистанции поднял потолок рекорда до 171,592 км/ч. На другой день харьковчанин прошел дистанцию 5 км с хода со скоростью 164,91 км/ч.

Что же представлял собой первый рекордный автомобиль, созданный В. Никитиным на базе легкового автомобиля ГАЗ-20? Широкий, приплюснутый сверху обтекатель, скрывший все выступающие части. Двигатель был сдвинут за передние колеса и расположен перед кабинами водителя и механика, а объем четырех его цилиндров увеличен с 2112 см<sup>3</sup> до 2480 см<sup>3</sup>. При увеличении мощности двигателя до 70 л. с. (против 50 л. с. у серийной «Победы») масса «Харькова-1» составляла всего 1100 кг (у ГАЗ-20 — 1460 кг). Увеличение скорости у рекордного автомобиля достигалось за счет улучшения аэродинамики кузова, увеличения мощности двигателя в снижения массы в снаряженном состоянии. Здесь необходимо отметить, что автомобиль харьковского конструктора и гонщика, вслед за «Звездой» и «ГАЗ-Торпедо» был третьим, конструкция кузова которого коренным образом отличалась от кузова серийных легковых автомобилей.

К весне 1951 г. В. Никитин закончил модернизацию своего «Харькова-1»: вместо двух кабин была поставлена одна для двух человек и частично изменен обтекатель, что позволило снизить массу на целых 100 кг. В. Никитин вывел «Харьков-2» на старт всесоюзных соревнований, которые проводились на Минском шоссе под Москвой, 22 апреля 1951 г.

По традиции, гонщик принял участие сначала в заездах на дистанции 1 км со стартом с места. Два заезда на встречных курсах — и харьковчанин превзошел свой же рекордный результат, показав среднюю скорость 102,04 км/ч. Следует еще два заезда, и успех снова сопутствует В. Никитину: при старте с хода «Харьков-2» показал рекордную скорость 177,77 км/ч. Домой, в родной Харьков, В. Никитин вернулся абсолютным рекордсменом Советского Союза, так как новый всесоюзный рекорд (в классе до 2500 см<sup>3</sup>) почти на 5 км/ч превышал предыдущий результат А. Понизовкина, достигнутый 19 августа 1949 г. Борьба за абсолютный всесоюзный рекорд скорости вступила в новую фазу.

В это трудно поверить, но ровно через двадцать семь дней, 19 мая 1951 г. В. Никитин вывел на старт «Харьков-3», который существенно отличался от двух предыдущих моделей. Во-первых, кабина (теперь уже для одного водителя) была перенесена вперед, а силовой агрегат расположен за ней. Во-вторых, новый кузов, сделанный из более тонкой листовой стали, позволил довести массу автомобиля до 850 кг. В-третьих, увеличение рабочего объема цилиндров двигателя всего на 10 см<sup>3</sup> (2490 см<sup>3</sup>) подняло его мощность до 75 л. с.

Соревнования состоялись на уже знакомой харьковскому гонщику трассе Минского шоссе. Четыре старта, каждый из которых был победным, по сумме результатов сложились в два всесоюзных рекорда скорости, оба были выше абсолютного. Здесь впервые в истории отечественного автомобильного спорта результат 196,506 км/ч, показанный на дистанции 5 км со стартом с хода, оказался выше результата 191,848 км/ч, показанного на дистанции 1 км со стартом с хода.

Показатели	Модель рекордного автомобиля		
	Харьков-1	Харьков-3	Харьков-6
Год постройки	1950	1951	1952
Число цилиндров	4	4	4
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2480	2490	1970
Мощность, л. с.	70	75	200
Число об/мин	3800	3800	6000
Число передач	3	3	3
База, мм	2700	3200	3100
Масса в снаряженном состоянии, кг	1100	850	1000
Скорость, км/ч	170	203	280
Расположение силового агрегата	Переднее	Заднее	Заднее
Подвеска колес	Независимая	Независимая	Независимая

Прежде чем продолжить рассказ о рекордных стартах лидера харьковских гонщиков, необходимо сделать одно пояснение. Дело в том, что официальные данные, вошедшие в один из наиболее компетентных справочников «Автомобильный и мотоциклетный спорт СССР» (1954 г.), составленный Ф. Борисовым, И. Владимировой и А. Сабининым, содержат результаты, показанные только на рекордных автомобилях «Харьков-1», «Харьков-2», «Харьков-3» и «Харьков-6». Однако в архиве лаборатории скоростных автомобилей Харьковского автомобильно-дорожного института хранятся фотографии «Харькова-4» и «Харькова-5». Кроме того, в одном из более поздних справочников приводятся технические данные и «Харькова-7», который в соревнованиях не участвовал и рекордных скоростей не показывал.

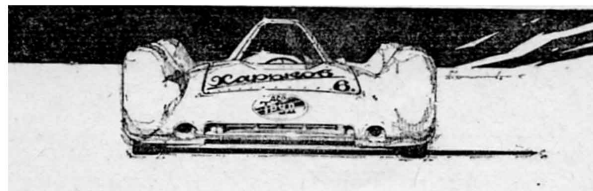
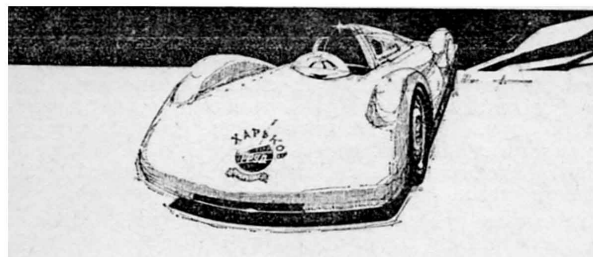
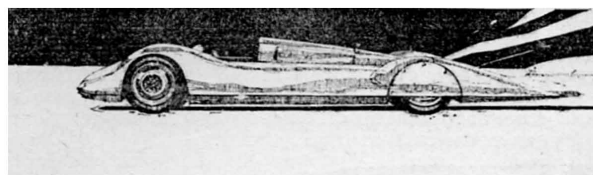
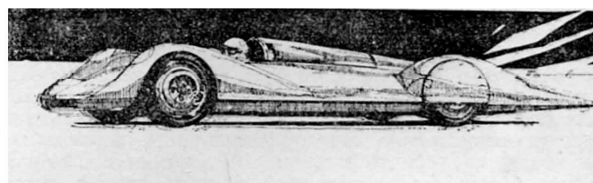
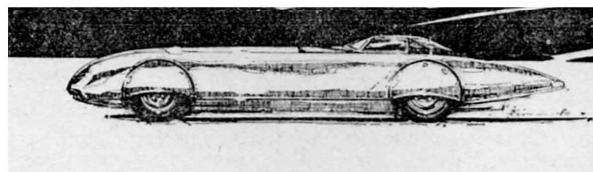
В таблице рекордов, помещенной в одном из альбомов лаборатории скоростных автомобилей ХАДИ, некоторые результаты записаны за «Харьковом-4» и «Харьковом-5», тогда как в справочнике, изданном в 1954 г., они записаны за «Харьковом-3». Мне уже приходилось сталкиваться с отдельными неточностями в обозначении некоторых модификаций рекордного автомобиля «Звезда». Видимо, такая же путаница с номерами модификаций «Харькова» произошла и во второй половине 1951 г.

По словам самого Владимира Константиновича Никитина, «Харьков-4» и «Харьков-5» отличались от «Харькова-3» незначительными деталями и усовершенствованиями, поэтому для сравнения скоростных характеристик и технических данных лучше всего выделить первую, третью и шестую модели.

29 августа 1951 г. на Минском шоссе было проведено одно из самых представительных соревнований. На дистанциях 50, 100 и 300 км стартовали ведущие гонщики страны С. Тимофеев (Москва, «Торпедо»), Н. Сорокин (Горький, «Торпедо»), В. Никитин (Харьков, «Труд») и др. Харьковчанин на первой дистанции на «Харькове-3» показал результат 183,28 км/ч, а на второй — 179,677 км/ч.

Это были десятый и одиннадцатый рекорды В. Никитина. Еще раз были продемонстрированы отличные ходовые качества его автомобиля. 9 сентября он стартовал на дистанции 1 км (с хода) и установил новый рекорд — 194,07 км/ч. На 100 км с места вновь рекорд — 183,964 км/ч. До заветного рубежа 200 км/ч было, как говорится, рукой подать, и вот 26 октября 1951 г. впервые в истории советского автомобильного спорта «Харьков-3» на двух дистанциях 1 км и 5 км, стартуя каждый раз с хода, дважды превышал абсолютный всесоюзный рекорд скорости — 201,342 км/ч и 202,179 км/ч. Последний результат был утвержден в качестве официального абсолютного всесоюзного рекорда и внесен в таблицу рекордов.

Итог двух лет выступлений харьковского конструктора и гонщика был весьма внушителен — 16 всесоюз-



Модели рекордных автомобилей:  
Харьков-1, Харьков-2, Харьков-3, Харьков-4, Харьков-5, Харьков-6

ных рекордов скорости, три из которых были абсолютными. Такой результативности не показывал ни один из советских водителей скоростных автомобилей. Однако, готовясь к новому спортивному сезону, В. Никитин понимал, что двигатель серийного производства уже исчерпал свои возможности.

Кроме того, с 1 мая 1952 г. Федерация автомобильного спорта СССР приняла международную классификацию, предусматривающую, в зависимости от рабочего объема двигателя, одиннадцать классов рекордных автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Новая классификация не только предоставляла конструкторам широкие возможности для творческого поиска, но и предъявляла более жесткие требования к техническим характеристикам автомобилей. Не учитывать все эти факторы было нельзя. Кроме того, заочная дуэль московского гонщика А. Амбросенкова на «Звезде-3м-НАМИ» и товарища В. Никитина по клубу И. Помогайбо неуклонно поднимала верхнюю отметку абсолютного всесоюзного рекорда скорости.

Весной и летом 1952 г. В. Никитин не участвовал в соревнованиях. В этот период он при непосредственном участии А. Сирятского закончил постройку и приступил к испытаниям совершенно нового рекордного автомобиля «Харьков-6», на котором был установлен созданный в клубе мощный четырехцилиндровый двигатель с рабочим объемом 1970 см<sup>3</sup>.

И хотя «шестерка» несколько потяжелела (масса ее в снаряженном состоянии теперь составляла 1 т), но первые же испытания, проведенные на Симферопольском шоссе в районе Мелитополя, дали хорошие результаты. Двигатель мощностью 200 л. с. оправдал надежды, и осенью, 11 сентября 1952 г., на той же трассе В. Никитин поднимает «потолок» абсолютного рекорда скорости до отметки 203,27 км/ч.

Однако этому рекорду суждено было продержаться всего несколько часов, ровно столько, сколько понадобилось И. Помогайбо, чтобы подготовить свой автомобиль «Дзержинец» к старту. Два заезда — и новый абсолютный рекорд стал равен 215,18 км/ч. Через полтора месяца этот результат удалось повторить А. Амбросенкову на автомобиле «Звезда», и харьковские гонщики решили превзойти этот результат.

9 ноября 1952 г. «Харьков-6» и «Дзержинец» стартовали на степном участке Симферопольского шоссе на дистанции 10 км. Эти соревнования стали победными для И. Помогайбо, но все же последнее «рекордное» слово осталось за его неутомимым земляком.

В. Никитин привез «Харьков-6» на трассу под г. Джанкоем 10 декабря 1952 г. и стартовал с хода на самой короткой дистанции 1 км. По сумме двух заездов «шестерка» показала отличный результат — 280,156 км/ч. Этот абсолютный рекорд скорости продержался незыблемым десять лет! Это — наивысшая скорость, показанная на спортивном автомобиле на обычном шоссе. Крымская трасса была рекордной для В. Никитина и в последующие годы: 14 июня 1953 г. на дистанции 10 км со стартом с хода ведомый им «Харьков-6» достиг рекордной скорости — 222,689 км/ч, 13 декабря (на той же дистанции) — 256,228 км/ч, что в тот период превышало официальный международный рекорд; 20 июня 1954 г. (на дистанции 5 км) — 252,773 км/ч.

Последний раз В. Никитин вывел свой «Харьков-6» на старт пятидесятикилометровой дистанции на Минском шоссе летом 1955 г. 218,7 км/ч — этот рекорд вот уже более трех десятилетий не превзойден никем из советских гонщиков, а всего за 5 лет В. Никитиным было установлено двадцать два всесоюзных рекорда скорости, шесть из которых являлись абсолютными у нас в стране. Все эти результаты были достигнуты на рекордных автомобилях «Харьков» и являлись первым этапом спортивной биографии харьковского конструктора и гонщика, перешедшего в дальнейшем на работу в лабораторию скоростных автомобилей ХАДИ.