



ЗИЛ-112С в 1962 году был гордостью отечественного автомобилестроения

А был ли

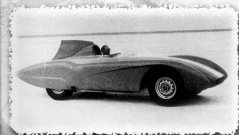
Александр ЛАЗАРЕВ

рекорд?

Что мы знаем о легковых ЗИЛх? Большинство из нас ответит, что это большие «берны» глимзы, десятилетиями обслуживавшие правительство нашей страны, многие вспомнят два серых двухдверных кабриолета, которые, видоизменяясь с 1955-го года, принимали парадь на Красной площади. И уже почти никто не вспомнит,

базового. Его планировали установить на шасси ЗИЛ-112С под №2, но из-за задержки его постройки к лету 1962-го года было принято решение ставить рекордный кузов на шасси №1 (второй автомобиль был более совершенен, чем первый, поэтому предпочтительней была установка кузова именно на второе шасси).

легкомерной (цилиндрической) косозубой пары шестерёк. Путём их смены можно получить следующие передаточные отношения: 2,62; 3,09; 3,64, где передача 3,64 используется для колыхавых гонок с необходимостью высоких ускорений, а передача 2,62 рассчитана на максимальную скорость и будет устанавливаться для рекордных заездов. Далеко не последнюю роль в спортивном автомобиле играет подвеска. Спереди у ЗИЛ-112С она оригинальная, независимая с поперечными рычагами, стабилизатором поперечной устойчивости и гидравлическими рычажными тормозами.



ЗИЛ-112С с рекордно-гоночным кузовом, за рулём гонщик Павел Матвеевич, июль 1962 г.

Что же представлял из себя наш рекордсмен? Спортивный ЗИЛ-112С был создан на базе агрегатов ЗИЛ-111, но с более мощным двигателем. Его форсировали, доведя степень сжатия с 9,0 до 10,5. Сцепление и коробку передач взяли от ЗИС-110, внеся предарително ряд изменений в их привод. Увеличившаяся нагрузка на автомобиль и, вместе с тем, очевидное требование к снижению массы автомобиля привели к отказу от классической рамы в пользу пространственной каркаса из сварных труб неудобные для гибки и сварки, они, тем не менее, обеспечили необходимую жёсткость и прочность. Задний мост на машине специальный, имеет общую балку для колёс при отдельно выполненном редукторе, который укреплён на раме, привод от редуктора к колёсам осуществляется полусосами с двумя карданными шарнирами каждая. Редуктор двухступенчатый, состоит из

Ещё одно отличие автомобиля от его собратов заключалось в возможности установки по выбору любого из трёх комплектов шин: 6,00-16, 6,70-15 и 7,00-16 модели М-65. Последний был рассчитан на нагрузку 350 кг на колесо при внутреннем давлении 4 кг/см, а также достаточно высокую скорость до 230 км/час. А так как разработчики путём расчётов выявили, что максимальная скорость должна составить 260 км/час при 4850 об/мин, колёвала, выбрали именно этот вариант.

Таким образом появился новый автомобиль, знакомый по конструкции, но полностью видоизменённый. Новый кузов не мог не посылать на общие габаритные размеры. Длина, ширина и высота (по киле без киле) на этой машине составили соответственно: 5000/1626/1350/975 мм, при базе 2581 мм

что ЗИЛ делал и спортивные автомобили. Эта малоизвестная широкой публике страничка истории отечественного автозавода была открыта в 1938-м году созданием первых трёх образцов автомобиля ЗИС-101А «Спорт». К сожалению, в гонках им участвовать не удалось из-за начавшейся вскоре войны, кроме того, автозаводы не до конца решили проблемы с подшипниками и тормозами на этом автомобиле. Работа над созданием новых образцов продолжилась после войны, когда были созданы образцы автомобиля ЗИС-112 с его вариантами и ЗИЛ-112С.

ЗИЛ-112С был последним творением зилевских инженеров и по праву считался к 1962-му году гордостью отечественного автомобилестроения. Возможно поэтому появилась идея попробовать поставить на нём рекорд скорости. Для этого заезда был создан из стеклопластика специальный рекордно-гоночный кузов, в корне отличавшийся от

железяки. Каркас из сварных труб неудобные для гибки и сварки, они, тем не менее, обеспечили необходимую жёсткость и прочность. Задний мост на машине специальный, имеет общую балку для колёс при отдельно выполненном редукторе, который укреплён на раме, привод от редуктора к колёсам осуществляется полусосами с двумя карданными шарнирами каждая. Редуктор двухступенчатый, состоит из



Рядом с автомобилем стоит гонщик Геннадий Жарков (пилот №1), июль 1962 г.

и габаритном радиусе поворота 6100 мм. К лету 1962-го года все основные работы по сборке и регулировке были закончены. Оставалось придать автомобилю окончую окраску, и можно отправляться на трассу ставить рекорд. Остался вопрос: где найти такую трассу? Реально в СССР не было столь длинной подготовленной полосы для осуществления заезда на 500 и 1000 км, поэтому было принято решение проводить заезд на высшем солёном озере Нижней Восточной части в Астраханской области. Его площадь составляла 150-200 км, при этом оно обладало ровной твёрдой поверхностью. Перед выездом на озеро машина была окончательно собрана, а затем подверглась частичной разборке для большей сохранности её частей при перевозке. Добираться до места решили

тык ещё в Москве. Первой стальной стал готововой откатать, выложенный из оргстекла. Его не успели доработать в Москве и подогнали уже на место. Затем пришла очередь алюминиевого поддона: По идее он должен был создать единое, плоское днище по всей длине машины с тем, чтобы не препятствовать потоку воздуха, проходящему под машиной. Он состоял из 3-х листов и крепился своими краями с боков на кузов.

На рекордный заезд повели сразу два гонщика: Геннадий Жарков (пилот №1) и Виктор Галин (пилот №2). И, конечно, никто из них не мог знать, что готовят им солёное озеро. За несколько дней до приезда команды над озером прошёл дождь, и оно оказалось покрыто водой, на поверхности образовались углубления в виде отдельных ям, за-



Установка домкрата (с молотком Глазунова)



Слева направо: Глазунов — начальник лаборатории спортивных автомобилей, Колесников — толчок, Кузяков — слесарь



Ю.М. Кузяков подгоняет фары

разделно. Вся команда отправилась до ближайшего к озеру города на поезде с тем, чтобы к приезду автомобиля устроиться в гостинице и решить ряд организационных проблем. В этот же день из Москвы выехали два грузовека. Один, ЗИЛ-164, вёз автомобиль, другой же, с кузовом «фургон», вёз бочки с топливом, инструмент и снятые детали «рекордсмена». С разницей в один день они прибыли к месту, где их уже ждали с нетерпением (свадьба по пути не было). Как и десятки подобных городов, этот жил за счёт добычи и переработки соли, которую срезают с озера пластинами, а затем перерабатывают на своём заводе в уже привычный нам продукт.

И вот, наконец, вся команда была в сборе перед бескрайним простором белой гряды. Днём, когда солнце поднималось достаточно высоко, линия горизонта исчезала, и определить край озера уже было невозможно. Вскоре выяснилось ещё одна особенность Баскунчака: работать можно было только с 4-х часов до 11-ти утра, а потом с 16-ти до 19-ти дней. И только в это время, когда температура была ниже 25°, можно было что-то делать. А работы было немало. Первым делом, после выгрузки машин приступили к монтажу деталей, сня-

полненных водой (ропой), которая делает поверхность озера для движения автомобилей с большой скоростью абсолютно непригодной. Что делать? Собраться и ехать домой? Нет. Начальник спортивной лаборатории Глазунов, возглавлявший эту экспедицию, решил не слышать с отказом от заезда, а попробовать всё-таки выровнять хотя бы небольшой участок. Для этого вся команда, вооружившись ведрами с песчаной солью, принялась методично, метр за метром, засыпать лунки с водой. В итоге, после многочасового хождения с ведрами взад и вперёд, оказалось, что поверхность стала неоднородной. Только что засыпанная соль не застывала и оставалась мягкой на фоне более твёрдой поверхности вокруг лунки. Всем стало ясно, что рекорда скорости добиться не удастся. В связи с этим решили не-ного изменить программу заезда, сократив её до минимума: определения максимальной скорости, замера скорости на участке около 6 км, подбора овец из нескольких комплектов и определения устойчивости на прямой.

Титанический труд конструкторов, испытателей, механиков, построивших этот автомобиль, оказалось размыт простой дождевой водой. И всё-таки есть в этом что-то символическое. На трассе не



Заезд. Никто из команды не мог знать, что готовят им солёное озеро Нижней Восточной

было машин, способных победить наш ЗИЛ. Он лежал в углу спортивной лаборатории, показавшей ещё раз своё превосходство над человеком.

P.S. После возвращения в Москву рекордно-гоночный кузов сняли и заменили на обычный двухместный. Ещё примерно полгода он лежал в углу спортивной лаборатории, после чего его за ненужностью разрезали и сдали в утиль.

