**03-327 ГАЗ-Победа-Спорт 4х2 бездверный заднеприводный родстер для шоссейно-кольцевых гонок на основе серийной ГАЗ М-20В, снаряженный вес около 1 тн, ГАЗ-21 форсирован до 85 лс, 180 км/час, экз. №5 из пяти, ГАЗ г. Горький 1956 г.**

 В 1946 году на заводе ГАЗ начался серийный выпуск автомобилей «Победа». Всего по 1958 год было выпущено 235 999 машин, включая 14 222 кабриолетов и 37 492 такси. Но помимо этих массовых модификаций разрабатывались и создавались несерийные, но от этого не менее интересные, варианты одного из лучших советских автомобилей.

 Летом 1948 года под Горьким были проведены заезды на установление рекордов скорости. Подготовленный для них рекордно-гоночный "Ауто-Унион", рассчитанный на скорость до 400 км/час, потерпел во время заезда аварию. В результате погибло 18 человек. В декабре специальным правительственным постановлением было запрещено использовать зарубежную технику в автомобильных и мотоциклетных соревнованиях. Решение подкреплялось тезисом о необходимости создавать отечественные гоночные машины. И в распоряжении спортсменов оказались лишь серийные отечественные машины – "Москвич", "Победа", ЗиС и ЗиМ.

 Всего на ГАЗе с 1950 по 1956 год было построено пять экземпляров "Победа-Спорт" различных модификаций. В 1956 году на последнем пятом образце в серии гоночных машин ГАЗ М20 Победа-Спорт Родстер гонщики горьковской команды "Торпедо" Вячеслав Мосолов и Александр Ефремычев стали серебряными призёрами чемпионата СССР по шоссейным кольцевым гонкам. В 2015 году под руководством И. В. Падерина была построена реплика спортивного автомобиля Победа-спорт пятого образца 1956 года.

 О вкладе работников ГАЗа в развитие автоспорта в СССР в 1950-х годах систематизировано написал выдающийся историк автомобильного дела **Иван Валентинович Падерин** в книге «1932-1982 Русские машины», Краснодар, 2011.

Спортивные, рекордные гоночные автомобили ГАЗ 1950-х годов.

 ***1950 ГАЗ-Победа-Спорт.***

Первая модель для скоростных заездов конструкции Алексея Андреевича Смолина на шасси ГАЗ-М-20. Аэродинамичная выгодная форма кузова с плавно нисходящей крышей, гладким днищем и обтекателями колёс - перешедший работать на ГАЗ Смолин оставался прежде всего авиаконструктором. Для уменьшения лобового сопротивления стойки крыши были укорочены на 16 см. Вместе с тем поверхностные детали из дюралюминия позволили удержать снаряженную массу машины в пределах 1200 кг.

 К старту чемпионата 1950 года была построена всего одна такая машина. Она была оснащена двигателями М-20 увеличенного до 2,49 л объёма, с большей компрессией и двумя карбюраторами. Мощность - 78 л.с. Трансмиссия и ходовая часть от серийного автомобиля не подверглись серьёзной доработке.

 На «Победе-Спорт» заводской водитель-испытатель Михаил Александрович Meтелев стал первым в истории чемпионом СССР с тремя всесоюзными рекордами средней скорости на дистанциях 50,100 и 300 км - соответственно 159,9, 161,2 и 147,2 км/ч. В экипаже с ним выступал механик В. Родионов.

*Колёсная база - 2700. Длина - 5680.*

*Ширина - 1695. Высота - 1480.*

*Снаряженная масса - 1200 кг.*

*Максимальная скорость - 165 км/ч.*

Время прохождения 1 км с места -41,1 с

Еще две «Победы» были перестроены заводской командой «Торпедо-ГАЗ». Облегчённые, с заниженной крышей, без задних окон и дверей, без бамперов и почти серийным оперением - даже с аналогичным двигателем - они уступали по ходу гонки в скорости до 15 км/ч аэродинамически более совершенной машине Метелёва.

 ***1951 ГАЗ-Победа-Спорт***

 К чемпионату 1951 года «Победа-Спорт» была готова уже в трёх экземплярах. Рост произошёл не только количественный, но и качественный. Две машины для заводской команды получили поверх расточенного до 2,49 л блока цилиндров роторный нагнетатель типа Rutz и 2-камерный карбюратор. Мощность возросла с 78 до 106 л.с., максимальная скорость - до 178 км/ч. Третий

автомобиль был передан в московскую команду «Торпедо-НАМИ», где на него установили собственный экспериментальный мотор мощностью 91 л. с.

 На одноэтапных соревнованиях того года все три специальных «Победы» преследовались техническими проблемами и не смогли показать достойных результатов.

 ***1952 ГАЗ-М20-Спорт***

Со вступлением в силу в 1952 году нового технического регламента линейных гонок

запрещающего применение слишком специальных и дорогостоящих компонентов,

также расточку цилиндров, автомобили «Победа-Спорт» остались вне основной классификации. Новыми зачётными машинами заводской команде стали почти стандартные М-20 с моторами 2,1 л, форсированными до 80 - 82 л.с. за счёт увеличения степени сжатия и воспламенения смеси двумя свечами в каждом цилиндре. Облегченная до 1400 кг «Победа» развивала с таким двигателем скорость под 145 км/ч.

 ***1954 ГАЗ-Победа-Спорт***

В 1954 году две «Победы-Спорт» возвращаются в чемпионат, чтобы выступать с гандикапом в пользу серийных машин. Новые правила однако всё так же запрещали нагнетатели и расточенные цилиндры. На автомобилях применялись спортивные моторы образца 1952 года, «дотянутые» до 85 л.с.

 ***1951 ГАЗ-Торпедо***

Продолжение исканий Смолина в аэродинамике. Доведённая до умозрительного совершенства каплеобразная форма. Кузов оригинальной конструкции - пространственный каркас из дюралевых профилей обшит тонкостенным алюминиевым листом. Двухместный кокпит. Двигатель с нагнетателем и трансмиссия - такие же, что применялись в 1951 году на «заводских» автомобилях «Победа-Спорт». По сравнению же с ними снаряженная масса болида уменьшена всего на 100 кг.

 На линейную гонку чемпионата Союза 1951 года машину вывел вне зачета заводской водитель-испытатель Николай Сорокин. Под его управлением болид прошёл 300-километровую дистанцию гонки со средней скоростью 166 км/ч, установив новый рекорд страны. В экипаже с Сорокиным выступал механик Глеб Зяблов.

*Колёсная база - 2700. Длина - 6300.*

*Ширина - 2070. Высота - 1200.*

*Снаряженная масса -1100 кг.*

*Мощность - 105 л.с.*

*Максимальная скорость - 190 км/ч.*

*Время прохождения 1 км с места - 33,7 с.*

***1954 ГАЗ-ТР***

Первый в мире автомобиль с турбореактивным двигателем был построен для экспериментов в области аэродинамики высоких скоростей под руководством Алексея Андреевича Смолина. Машина разрабатывалась им с 1951 года. Первичный проект получил одобрение Андрея Александровича Липгарта в пору его руководства конструкторско-экспериментальным отделом ГАЗ.

 Одноместный кузов-фюзеляж имел типично авиационную структуру - каркас из дюралюминия с обшивкой из алюминиевого листа. Вертикальный и горизонтальный кили выполняли роль только стабилизаторов курсовой устойчивости, не являясь ни антикрыльями, ни рулями. Шасси - две независимые передние подвески от ГАЗ-12 с управляемыми передними колёсами. Сами колёса с шинами - от самолёта МИГ-15. Для замедления болида служил тормозной парашют.

 Турбореактивный двигатель ВК-1А устанавливался на несколько типов военных самолётов, самый быстрый из которых, одномоторный истребитель МИГ-17, развивал горизонтальную скорость 1100 км/ч. Расчетная же скорость автомобиля с таким двигателем должна была доходить до 500 км/ч, а в перспективе и до восьмисот, что перекрыло бы действовавший рекорд скорости на суше британца Джона Кобба (634,37 км/ч).

 Первый и единственный заезд ГАЗ-ТР на скорость состоялся 14 ноября 1954 года на бетонной взлетно-посадочной полосе Горьковского авиазавода. Из-за отсутствия пробега, необходимого для разгона и торможения, пилоту-испытателю, чемпиону страны по автогонкам Михаилу Александровича Метелёву был установлен лимит скорости в 300 км/ч. По нелепой случайности болид, уже набрав высокую скорость, задел сторонний объект и потерпел аварию. Метелёв, пристёгнутый к авиационному креслу 4-точечными ремнями безопасности, отделался сломленным пальцем ноги. В итоге работы по этой теме были закрыты.

Фрагмент фюзеляжа ГАЗ-ТР экспонируется в Музее истории ГАЗ в Нижнем Новгороде.

***1955 — 1956 ГАЗ Победа-Спорт***

«Победа-Спорт» последней формации - образца 1955 —1956 годов - представляла собой открытый 2-местный родстер с экспериментальным верхнеклапанным двигателем ГАЗ-21, применявшимся на прототипах «Волги». Мотор был форсирован до 85 л.с. Максимальная скорость достигала 180 км/ч. Два года подряд чемпионом СССР в классе «Победа» (с учётом гандикапа на старте для спортивных машин) становился водитель-испытатель автозавода имени Молотова Михаил Метелёв.

*Колёсная база - 2700. Длина - 5680.*

*Ширина - 1695. Высота - 1280.*

*Снаряженная масса - 960 кг*

 **В 1956 году в заводской команде появляется родстер на основе серийной М-20В. По**

**техническим данным он уступает только двум «заточенным» «Победам-Спорт». Вячеслав Мосолов с механиком А. Ефремычевым завоевывают на нём серебряные медали чемпионата.**

 ***1958 ГАЗ-Спорт***

Спортивная модель с несущим алюминиевым кузовом разработки Смолина, специально предназначенная для набиравших популярность кольцевых гонок. В 1958 году работы по ней на ГАЗе были прекращены, а три готовых кузова переданы клиенту завода - московскому таксопарку №6. В Москве на машины установили форсированные в 90 л.с. двигатели ГАЗ-21, причём один - с экспериментальным механическим инжектором ЦНИТА (Центральный научный институт топливной аппаратуры). Автомобили мог развивать скорость до 190 км/ч. Они принимали участие в союзных чемпионатах с 1961 по 1967 годы. И на них были завоёваны: золотая медаль в 1963 году и две бронзовые в 1961 и 1962-м.