

АВТОПРОБЕГ — КОНКУРС ДИЗЕЛЕЙ

В календаре знаменательных событий, связанных с историей автомобилизации нашей страны, особое место занимает 24 июля 1934 г. В этот день под Москвой был дан старт автомобильному пробегу по маршруту Москва — Тифлис (ныне Тбилиси) — Москва. Это был международный конкурс дизельных двигателей, установленных на шасси советских грузовых автомобилей ГАЗ-АА, АМО-3, ЯГ-5 и ЯГ-10. Воспоминания об этом событии 60-летней давности, обнаруженные рядом его активных участников, позволяют познакомить широкий круг автомобилистов с одним из малоизвестных, но знаменательных эпизодов отечественного автомобилестроения.

Особый интерес представляют записи-воспоминания водителей грузовиков Ярославского автомобильного завода Александра Федоровича Андропова и Анатолия Николаевича Дрожникова. На машине Александра Федоровича был установлен дизель "Ланге", а на машине Анатолия Николаевича - дизель "Зауэр". В послевоенные годы А. Андронов проявил себя как талантливый инженер, стал главным конструктором завода малолитражных автомобилей (ныне АЗЛК), лауреатом Государственной премии, профессором. А.Н. Дрожников до ухода на пенсию многие годы трудился в "Мосавтолегтрансе".

В начале тридцатых годов в нашей стране назрела проблема замены карбюраторных двигателей дизельными. В этом деле нас значительно опередили промышленные страны Запада. Там дизельные двигатели для грузовых автомобилей уже выпускались серийно, а у нас делались только первые шаги по разработке отечественной конструкции автомобильного дизеля. Эти разработки велись в НАТИ (ныне НАМИ) под руководством профессора Николая Романовича Бриллинга.

В 1932 году союзный Совнарком принял решение организовать и провести международный конкурс дизельных двигателей с тем, чтобы отобрать наиболее эффективные конструкции и освоить их производство в СССР. Идею международного конкурса удалось реализовать только через два года. Оргкомитет конкурса возглавил нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе, проведение конкурсных испытаний было возложено на Цудортранс при СНК СССР. Первым заместителем начальника, руководителем автомобильной части Цудортранса был Степан Степанович Перепелкин. На приглашения откликнулась практически вся промышленность Европы. Для участия в этом конкурсе направили дизельные двигатели (в сборе со сцеплениями и коробками передач) фирмы семи европейских стран (Австрии, Англии, Венгрии, Германии, Италии, Франции и Швейцарии). К началу конкурса в НАТИ под руководством Бриллинга были построены два опытных образца дизелей, которым было присвоено название "КОДЖУ" (Коба Джугашвили). Всего для участия в конкурсных испытаниях на автомобили были установлены свыше 40 дизелей разных фирм.

По условиям конкурса все водители, контролеры и технический персонал являлись советскими гражданами. Представителям иностранных фирм (инженерам и механикам) предоставлялась возможность ехать в отдельном автобусе, участвовать в ремонтах и регулировках конкурсных двигателей. Активную помощь в отборе водителей для участия в конкурсном пробеге принимало общество "За овладение техникой шоферов" (ЗОТ). Около десяти активистов ячейки "ЗОТ" первой автобазы "Союзтранса" (ныне Первый автокомбинат

Москвы) были направлены в НАТИ на курсы обучения дизелистов. На институт было возложено техническое руководство всеми видами испытаний. Ими руководил Н. Бриллинг. В подготовку этого конкурса включилась издававшаяся в начале тридцатых годов всесоюзная газета "За рулем". Для участия в пробеге была создана выездная редакция газеты с походной типографией. Журналистский корпус состоял также из представителей ряда центральных газет, журналов, радио и кино. В числе корреспондентов был представитель журнала "Мотор" (предшественник "Автомобильного транспорта") А. А. Сабинин. Общая численность участников конкурсного пробега составляла около 300 чел.

Перед стартом каждый автомобиль с конкурсным дизелем осмотрели нарком обороны Климент Ворошилов и зам. наркома тяжелой промышленности Михаил Каганович.

Маршрут пробега от Москвы до Харькова пролегал по дорогам с булыжным покрытием, которое чередовалось с грунтовым "большаком". После Харькова до Кавказа машины шли по грунтовому "большаку". На Кавказе машины двигались по горно-грунтовым и горно-шоссейным дорогам, мало приспособленным для автотранспорта.

Наибольшие трудности испытывали водители грузовиков Ярославского завода при прохождении Млетских спусков: машины не всегда вписывались в повороты, ненадежными были тормоза. По пути следования состоялись многочисленные встречи с трудящимися городов и сельской местности. Жители проявляли исключительный интерес к новой технике. На это обращали внимание и представители зарубежных фирм. В беседах и сообщениях они отмечали высокое мастерство русских водителей, сумевших в короткий срок освоить особенности вождения автомобилей с дизельными двигателями. Зарубежные участники международного конкурса дизелей также отмечали высокий уровень организации пробега, умелое руководство командора Степана Перепелкина и научного руководителя профессора Н. Бриллинга.

Трудности преодоления дорожных и климатических условий испытательного пробега смягчались теплотой встреч с людьми по ходу маршрута. Характерен один из эпизодов в Ростовской области. Встретив колонну пробега, колхозники набросали в кузов ЯГ-10 ящики с фруктами, а на подножку автомобиля вскочил молодой улыбающийся парень и передал водителям ведро свежего душистого меда. Для участников пробега стало памятным традиционное грузинское гостеприимство. Удостоверение участника пробега давало право во время пребывания в Тифлисе посещать различные культурные мероприятия, бесплатно пользоваться коммунальным транспортом и даже знаменитыми серными банями (они особенно пришлись по душе участникам пробега).

Полностью выполнив намеченную программу пробега, участники международного конкурса дизелей вернулись в Москву 25 августа 1934 г. Торжественный финиш состоялся на Красной площади.

Под руководством Н. Бриллинга состоялись повторные испытания автомобилей (скоростные по булыжному шоссе). Затем последовали стендовые испытания конкурсных дизелей, их разборка и оценка износа деталей.

По признанию иностранных специалистов, международный конкурс автомобильных дизелей, организованный советским правительством, явился большой вехой в истории развития мирового автостроения. Например, представитель французской фирмы "Лиллуаз" Элан Маршель написал в газету "За рулем": "Прекрасно организованный Советским правительством Международный конкурс представляет собой отличное средство выбрать из массы двигателей передовых фирм наиболее современный и ценный... Ошибка наша заключалась в том, что мы испытывали дизели только в лабораторных условиях (до пробега). В пробеге все они показали иные результаты и два года пришлось заниматься улучшением и совершенствованием их".

В 1934 году отечественное дизель-моторостроение сделало только первый шаг, выставив на Международный конкурс два опытных двигателя "КОДЖУ". Ныне применение дизель-моторов на сотнях тысяч грузовиков стало делом обыденным.