

ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

Альманах

июль 2015

№7



Николай Белоусов
Владимир Коваленко
Владимир Коваленко
В. Коваленко, В. Шайхнуров
Алексей Грушко

- «Скрипичный концерт на одной струне...»
- «"Бруклендс" 1920-1922»
- «Донингтон-Парк»
- «1949 год, Монца: Фанхио и его "Феррари"»
- «Тесты Эла Анзера-младшего в "Формуле-1"»

Содержание

1. Николай Белоусов — «Скрипичный концерт на одной струне...».....	3
2. Владимир Коваленко — «"Бруклендс" 1920-1922»...29	
3. Владимир Коваленко — «Донингтон-Парк».....	46
4. Владимир Коваленко, Владислав Шайхнуров — «1949 год, Монца: Фанхио и его "Феррари"».....	47
5. Алексей Грушко — «Тесты Эла Анзера-младшего в "Формуле-1"».....	50
6. Сергей Сербин, Алексей Грушко — Книжные новинки.....	54
7. Обратная связь.....	56

Также над альманахом работали:

- Сергей Мингазов;
- Елена Шафранская;
- Владимир gr2.

Все статьи, включенные в альманах «История мирового автоспорта», являются историческими исследованиями, проведенными частными лицами на некоммерческой основе. Как правило, исследования не являются законченными, и потому не гарантируют читателю конечного истинного знания о предмете. Исследования могут быть продолжены их авторами, и вновь открытые данные могут подтвердить, изменить или опровергнуть информацию, приведенную в нынешней редакции статей. Все права на текст каждой статьи принадлежат автору статьи. Текст любой статьи или его части не могут быть проданы, куплены, распространены или опубликованы за оплату в любой её форме, или иным образом использованы в коммерческих целях, без письменного согласия автора. Копирование, печать и использование единичных экземпляров текста частными лицами в некоммерческих целях разрешаются. Все представленные изображения получены авторами законным путем и опубликованы в качестве исторического материала, для ознакомления читателей, но не использования ими. В случае получения обоснованной претензии от обладателей авторских прав или правоохранительных органов изображения будут немедленно исключены из действующей редакции альманаха.

На обложке: победитель "500 миль Индианаполиса" 1920 года Гастон Шевроле за рулем "Монро-Фронтенак".



<http://motorsporthistory.ru/publishing/publishing.php>

Николай Белоусов



СКРИПИЧНЫЙ КОНЦЕРТ
НА ОДНОЙ СТРУНЕ



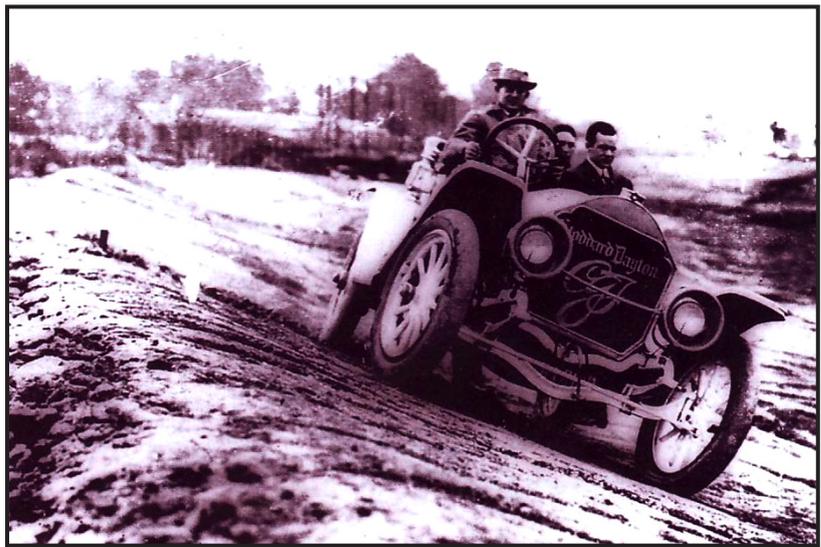
«...Гонщик, стартующий в Индианаполисе, подобен скрипачу, собирающемуся сыграть концерт на одной струне — это удастся только талантливому виртуозу, и то после многолетней подготовки...»
 Зора Аркус-Дантов, бывший вице-президент «Дженерал Моторс»

Открытие в 1907 году на Британских островах первого в мире автодрома Бруклендс подвигло американцев на создание подобного сооружения, при этом, конечно, гораздо лучшего... Первыми оказались власти столицы штата Индиана — Индианаполиса. Стремясь отобрать у Детройта звание автомобильной столицы США, администрация города уже в начале 1908 года отправила в Англию группу специалистов, которым надлежало досконально познакомиться с автодромом Бруклендс и на основании полученных данных запроектировать нечто более грандиозное в Индианаполисе.



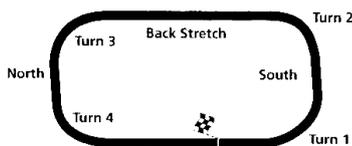
Карл Фишер, основатель корпорации «Скоростные автомобильные трассы Индианаполиса».

Возвратившись домой, обогащенные заокеанским опытом специалисты взялись за создание комплекса, способного принимать состязания автомобилей, мотоциклов, самолетов, воздушных шаров, а также на котором в скором времени стало возможно проводить и соревнования по гольфу. Девятого февраля 1909 года Карл Фишер, совладелец фирмы «Прест-О-Лайт» (Prest-O-Lite), производившей ацетиленовые фары и генераторы светильного газа, основывает корпорацию «Скоростные автомобильные трассы Индианаполиса» (Indianapolis Motor Speedways Corporation) с основным капиталом в 250 тысяч долларов, которой предстояло стать хозяйкой грандиозного сооружения, не имевшего равных себе не только в Новом Свете, но и во всем цивилизованном мире. Соучредителями корпорации стали компаньон Фишера Джеймс Эллисон, представитель автомобильной компании «Нейшнл» (National Motors) Артур Ньюби и один из владельцев фирмы, производившей карбюраторы «Уилер-Шеблер» (Wheeler-Schebler Company), Фрэнк Уилер. С чисто американскими размахом и темпом на территории в 130 га, расположенной северо-западнее столицы штата Индиана, возводится центр новейших видов спорта. Уже 5 июня он принимает соревнования воздушных шаров, которые в те годы были не менее популярными, чем автогонки. Для возможности проведения этих состязаний построена тепловая станция, от которой к строящемуся треку проложен трубопровод.



Уже через три месяца после основания корпорации, первого мая 1909 года, Карл Фишер провез на автомобиле «Стoddard-Дайтон» (Stoddard-Dayton) своих компаньонов по построенному треку, правда, еще не имевшему дорожного покрытия.

Еще через два месяца, 19 августа, открывается 2,5-мильный трек, принесший мировую славу Индианаполису как центру американского автоспорта. Трасса состояла в плане из двух длинных (в пять восьмых мили) и двух коротких (в одну восьмую мили) прямых, которые соединялись между собой четырьмя виражами (протяженностью четверть мили каждый), имевшими наклон 9°12'.

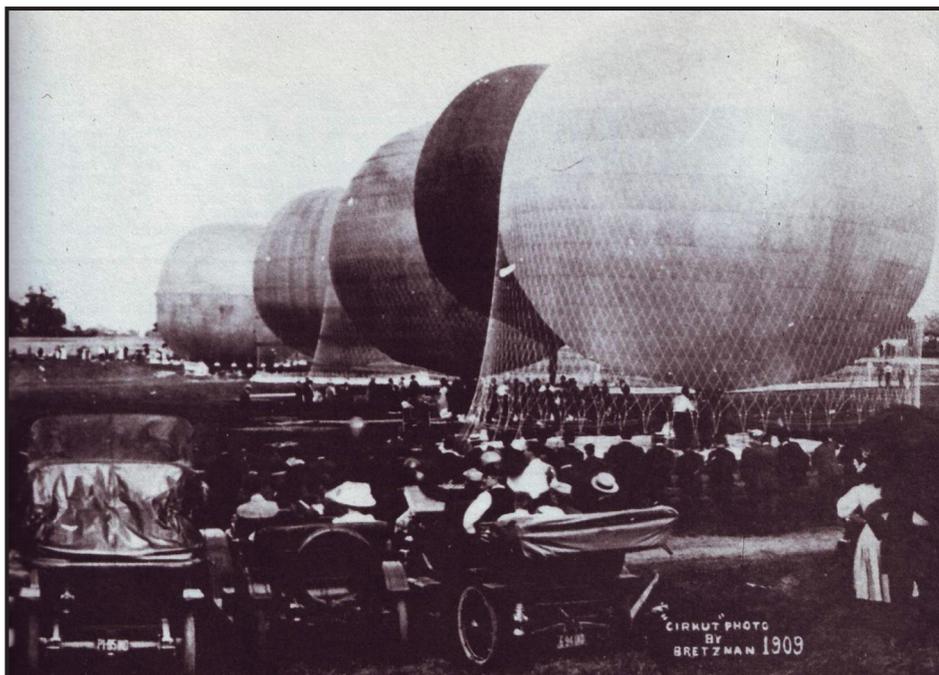


на длинных прямых — «Передней» (Front Stretch), на которой располагались главные трибуны и боксы, и «Задней» (Back Stretch) — достигала 50 футов (примерно 15 м), а на виражах (которые наши некоторые современные «англоязычные» журналисты любят именовать «бэнкингами», что вообще-то переводится как «насыпь» или «вал»), обозначавшихся начиная со стартовой линии номерами с первого по четвертый, она увеличивалась до 60 футов (18 метров). Короткие прямые именовались по сторонам света — «Северная» (North Stretch) и «Южная» (South Stretch). Внутри

трека планировалось устройство сети шоссейных дорог, позволявшей проводить на ней гонки типа «Большой приз» (таким образом, Тони Джордж, зазавший в «Инди» соревнования «Формулы 1», не был первопроходцем), а также находились многочисленные коновязи для лошадей зрителей, приезжавших на состязания верхом. В дальнейшем на их месте было создано поле для гольфа. Движение машин по овалу, как это принято в Соединенных Штатах и по сей день, предусматривалось в плане против часовой стрелки. Напомним, что в Новом Свете эта традиция пришла с конных гонок, в которых лошади, делающие, как и человек, правой ногой более широкий шаг, бегут слева направо (по отношению к наблюдателю, расположенному снаружи ипподрома).



Пятого июня 1909 года «Скоростная трасса Индианаполиса» принимает соревнования воздушных шаров, которые в те годы были не менее популярными, чем автогонки. Для возможности проведения этих состязаний была построена тепловая станция, от которой к месту старта проложили теплотрассу.



При первом взгляде на план трассы в Индианаполисе у европейского любителя автоспорта может появиться ироническая ухмылка: *«Тоже мне трасса! Здесь просто жми на газ и больше ничего делать не надо!»*. Но это не совсем так... Войти на полном газу в вираж и попытаться пройти его по верхней кромке значило вступить в жесткий контакт с ограждением на следующей прямой. Если же излишне сбросить газ перед входом в поворот, то тебя сразу же обйдут соперники. Таким образом, абсолютно прав Зора Аркус-Дантов, слова которого вынесены в начало этого рассказа.

Первые автомобильные соревнования на «Скоростной трассе Индианаполиса» были проведены на дистанциях 10 (Inaugural-10) и 250 (Prest-O-Lite Prize) миль. Оба заезда закончились победой гонщиков, выступавших на машинах «Марккетт-Бьюик» (Marquette-Vuick). На короткой дистанции им достались три первых места — победу одержал Гастон Шевроле, а последующие места заняли Льюис Стрендж и Боб Бёрман (последний был лучшим на длинной дистанции). В 250-мильной гонке произошла трагедия, открывшая счет жертвам трека в Индианаполисе — на 54-м круге с трассы вылетел автомобиль Нокс (Кнох), которым управлял Уильям Бурже. Пробив два ограждения, машина врезалась в осветительный столб и разлетелась на части. Гонщик и механик погибли на месте. В немалой степени катастрофе способствовало брусчатое, из натурального камня покрытие трассы, не обеспечившее достаточного сцепления колес с дорогой. По этой причине уже в 1909 году взамен брусчатой мостовой было уложено 3,2 миллиона клинкерных кирпичей, что и обусловило прозвище, данное трассе — «кирпичница». Забегая вперед, скажем, что в 1935 году кирпичное покрытие стало частично заменяться асфальтовым и полностью эта работа закончилась к 1961 году. Лишь на линии старта до настоящего времени сохранена полоска длиной в один ярд (примерно 90 см), на которой оставлено первоначальное покрытие образца 1909 года.

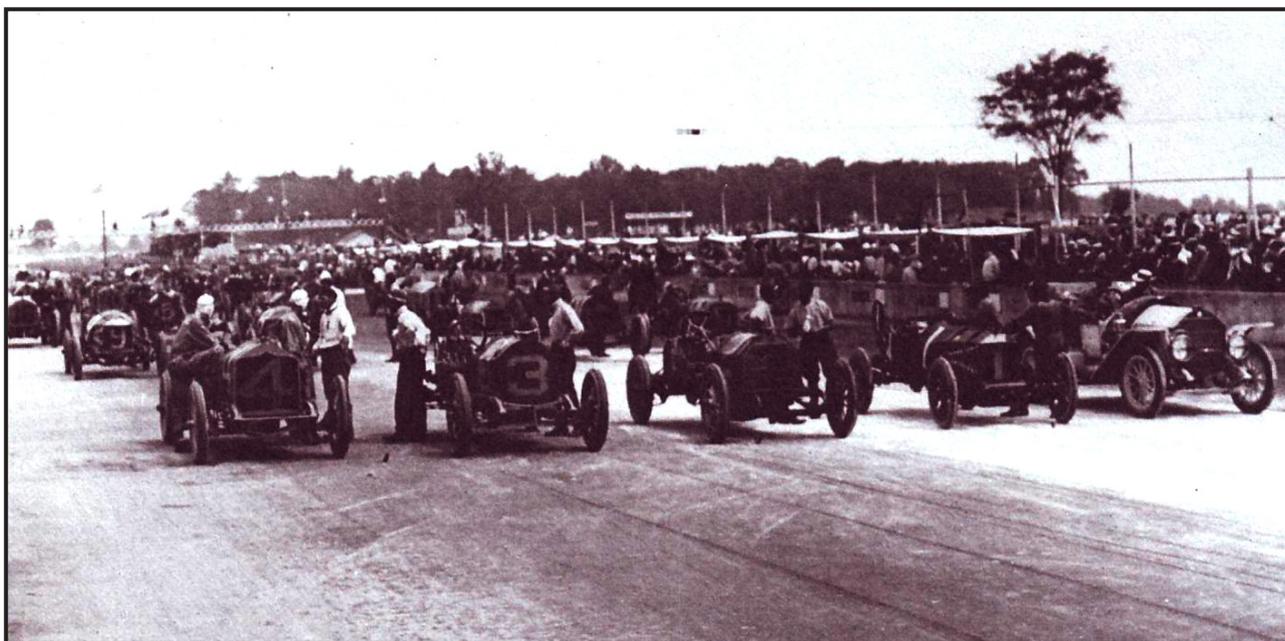
Участники первых автомобильных состязаний «Инаугурация-10», проводившихся 19 августа 1909 года, выстраиваются на стартовой линии.

В течение 1909–1910 годов на «Скоростной трассе» были проведены несколько гонок, но доход, полученный от них, не мог покрыть расходов на содержание сооружения в целом. Над корпорацией, возглавляемой Карлом Фишером, нависла тень банкротства. Дабы избежать печальной участи, надо было срочно организовать какое-то супершоу. То, что оно должно быть автомобильным, никто не сомневался — именно в те годы Соединенные Штаты переживали автомобильный «бум», а вот оптимальная дистанция — 500 миль (200 кругов) — определилась после долгих споров. Чтобы гонки стали традиционными, их приурочили ко Дню поминовения (Memorial Day), отмечаемому в Соединенных Штатах 30 мая в память о погибших во всех войнах, которые вели североамериканцы. Надо заметить, что это соблюдалось вплоть до 1971 года, когда по решению Автомобильного клуба Соединенных Штатов (United States Automobile Club, USAC) соревнования Indianapolis-500 стали проводиться в последнее воскресенье мая.





Первая «пятисотка» на трек в Индианаполисе прошла 30 мая 1911 года, и благодаря широкой рекламе наблюдать за ее ходом на трибунах собралось более 80 тысяч зрителей. К состязаниям допускались машины, имевшие минимальный вес 2300 фунтов (1044 кг) и рабочий объем двигателя не более 600 кубических дюймов (9832 см³). Небывалый по тем временам призовой фонд, составлявший 27 550 долларов, собрал 46 участников, среди которых надо упомянуть чемпиона национального первенства Американской автомобильной ассоциации (AAA) прошлого года Рея Харроуна на «Мармоне — Осе» (Marmion-Wasp), Боба Бёрмана на немецком «Бенце», а также Дэвида Брюс-Брауна на «ФИАТе» и Артура Шевроле на «Бьюике». На старт вышло 40 гонщиков, прошедших квалификационные заезды, в ходе которых требовалось достичь на дистанции в четверть мили скорости не ниже 75 миль в час (120,7 км/ч). Многие из гонщиков стремились хотя бы оказаться в первой десятке — ведь между ними должен был распределяться призовой фонд. Кстати, именно после прохождения всей дистанции гонщиком, занимавшим 10-е место, состязания считались оконченными. Тогда же родился особый вид старта, сохранившийся до наших дней во всех автомобильных состязаниях, проводящихся на территории Соединенных Штатов. Машины всех участников с незаведенными двигателями выстраивались напротив главных трибун (в 1911–1912 годах места распределялись в соответствии с очередностью подачи заявок гонщиками, затем — по жребию, а начиная с 1915 года — по результатам квалификационных заездов). По команде главного судьи *«Джентльмены! Заводите моторы!»* («Gentlemen! Start your engines!») гонщики запускали двигатели. Возглавляемый пейс-каром (Pace car), в котором, как правило, находился какой-нибудь «свадебный генерал», пелетон участников проходил прогревочный круг. Завершив его, пейс-кар уходил в сторону, открывая дорогу гоночным автомобилям, которые вступали в борьбу с ходу. Надо сказать, что многие специалисты считают такое начало состязаний гораздо более безопасным, чем типичный для всех «формульных» соревновательный старт с места.



Старт первой «пятисотки» на «Скоростной трассе Индианаполиса». В первом ряду: № 4 — Джонни Эйткен на «Нэйшнле», № 3 — Гарри Эндикотт на «ИнтерСтэйте», № 2 — Ральф де Пальма на «Симплексе», № 1 — Льюис Стренг на «Кэйсе». Крайний справа — пейс-кар марки «Стоддарт-Дэйтон», за рулем которого сидит Карл Фишер.

В десять часов утра 30 мая 1911 года машины участников выстраиваются на стартовой решетке. Гонщики, выстроившись перед первым рядом болидов, фотографируются и занимают свои места в кокпитах. Главный судья дает команду заводить моторы, и в клубах дыма пелетон из 40 автомобилей отправляется вслед за ведомым Карлом Фишером пейс-каром марки «Стоддарт-Дэйтон» (Stoddard-Dayton) на прогревочный круг. Со старта вперед вырывается «Нэйшнл» (National) Джонни Эйткена, который сохраняет лидерство недолго — уже на пятом круге его обходит Спенсер Уишарт на «Мерседесе», а затем Дэвид Брюс-Браун на «ФИАТе». В середине дистанции борьба за первую позицию разворачивается между Реем Харроуном и Ральфом Малфордом на «Лозье» (Lozier). Они несколько раз меняются местами, но первым линию финиша пересекает все-таки Харроун, прошедший на своей одноместной желто-черной «Осе» 500 миль со средней скоростью 119,7 км/ч. Стартовавший с 28-го места Рей лидировал на протяжении 88 кругов. Практически все монографии по истории автоспорта упоминают, что машина Харроуна, созданная на базе серийной 6-цилиндровой модели «32», была впервые в мире оснащена зеркалом заднего вида, позволявшим гонщику наблюдать за идущими сзади соперниками. Гораздо реже упоминается то, что болид Рея стал первым в мире гоночным «монопосто», и совсем забывается, что соавтором успеха Харроуна в некоторой степени был запасной гонщик команды Сайрус Пачке, который подменял основного пилота на протяжении почти 100 миль и давал тому возможность отдохнуть. Интересно, что Сайрус помог и другому водителю команды «Нордак энд Мармон» (Nordyke & Marmion Company) Джо Доусону занять пятое место. Вторым на финише, отстав от победителя на 1 минуту 43 секунды, был Ральф Малфорд, третьим — Брюс-Браун. На 12-м круге на «алтарь» «Инди-500» была принесена первая жертва — при прохождении поворота № 2 не справился с управлением Артур Грейнер. Его «Эмплекс» (Amplex) врезался в стенку, ограждавшую дорогу, механик Сэм Диксон вылетел из кокпита и погиб на месте.



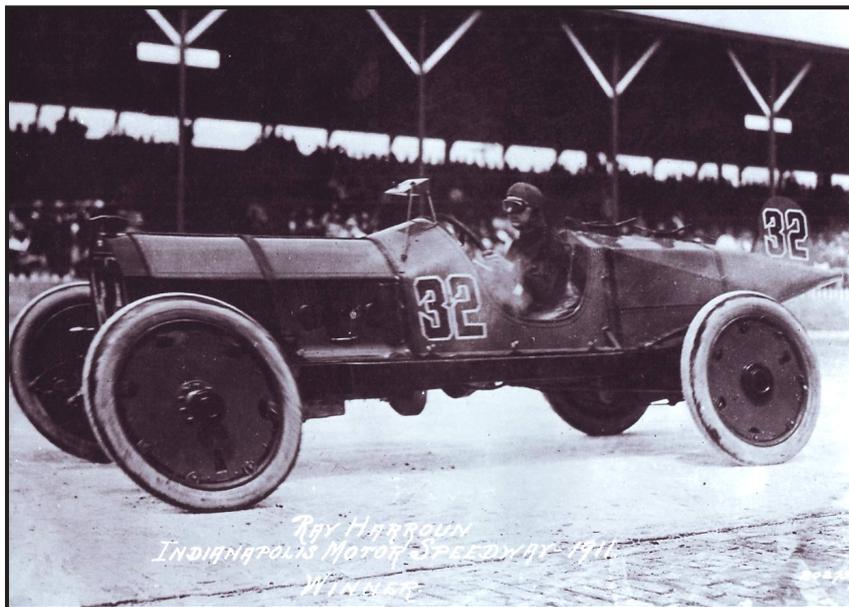
Первое место принесло Харроуну 10 тысяч долларов, и еще 4 тысячи ему вручили фирмы, производившие различные автомобильные аксессуары. Выиграв первую «пятисотку» в «Инди», Рей ушел из автоспорта. Прожил Харроун до 89 лет и до самой смерти никому не доверял руль своего «Олдсмобила» (Oldsmobile), на котором он вместе с женой колесил по всем Соединенным Штатам.



На 87-м круге первой «пятисотки» на передней прямой потерпел аварию Джо Джагерсбергер на «Кэйсе» (№ 8). Еще через три круга в том же месте в стену врезался Гарри Нэйт на «Уэсткотте» (№ 7).

«Мармон-Уосп» Рея Харроуна несет на полной скорости к победе и призу в 10 тысяч долларов.

Победитель первой гонки «Индианаполис-500» Рей Харроун.



Чтобы ограничить количество участников, потянувшихся в Индианаполис со всех частей Соединенных Штатов и из Европы в надежде получить толику самого крупного тогда в спортивном мире призового фонда в 50 тысяч долларов, организаторы «пятисотки» в 1912 году вновь провели отборочные заезды. Каждый из гонщиков, желавший выйти на старт, должен был проехать хотя бы один круг со средней



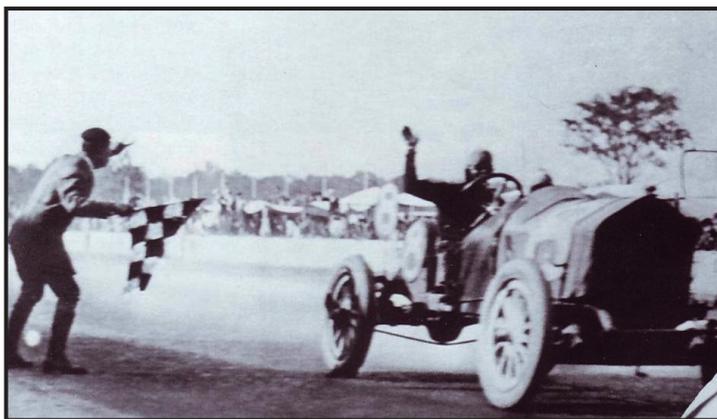
Ральф де Пальма и его механик Руперт Джеффкинс толкают свой «Мерседес» мимо бокса, в котором заправляется и меняет покрышки на «Нэйшнле» будущий победитель гонок 1912 года Джо Доусон.

скоростью не менее 81,76 миль в час (около 130 км/ч). В том же году было принято правило, запрещающее выступление на «кирпичнице» одноместных автомобилей. Из 29 заявленных пилотов 24 смогли пройти «сито» предварительных испытаний и стартовать во втором «Инди-500». К 195-му кругу уверенно лидирует Ральф де Пальма на «Мерседесе», опережая ближайших конкурентов на несколько кругов. Но тут в двигателе его машины неожиданно отрывается шатун и пробивает картер. Мотор пока еще работает на трех цилиндрах, однако стремительно теряет масло. Де Пальма, надеясь дотянуть до финиша, снижает скорость до 40 миль в час, но это ему не помогает — на 198-м круге машина останавливается у края дороги с заклинившим двигателем. Ральф несколько секунд сидит неподвижно за рулем, а затем, повернувшись к своему механику Руперту Джеффкинсу, говорит: *«Похоже, что соревнования мы закончим пешком. Но никто не мешает нам прихватить с собой и автомобиль!»*. Выскочив из машины, мужественные спортсмены начинают



толкать «Мерседес» к финишу, до которого остается почти 9 километров. Шедший вторым Джо Доусон на «Нэйшнле» обогнал их, когда де Пальма и Джеффкинс выкатили свой автомобиль на «Переднюю прямую» предпоследнего круга. Борьба была проиграна, и за 198 кругов лидирования Ральф не получил ни цента.

В 1912 году первым 500-мильную дистанцию завершил Джо Доусон на «Нэйшнле», почти на 10 минут опередивший Тедди Тетцлафа на «ФИАТе».



Тогда же произошел, пожалуй, самый курьезный в истории «пятисотки» случай. К моменту финиша победителя на трассе оставалось еще 9 машин, последняя из которых — «Нокс» Ральфа Малфорда — катилась по треку с пробуксовывающим сцеплением почти с прогулочной скоростью, отставая от лидера более чем на 40 кругов. Восемь участников гонок закончили дистанцию вскоре после Доусона и один из судей, Фрэд Вагнер обратился к Карлу Фишеру с предложением дать сигнал Малфорду остановиться. Так как «Нокс» пока продолжал движение и занимал 10-ю позицию, то его экипаж мог рассчитывать на получение 1200 долларов. Именно по этой причине Фишер ответил на предложение Вагнера категорическим отказом: *«Де Пальма за лидерство почти на всей дистанции не получил ни цента! Если Малфорд хочет получить 1200 долларов, то пусть заканчивает гонку!»*. И вот по опустевшему треку, на котором не оставалось никого, кроме двух официальных хронометристов и пары судей, продолжал кружить одинокий автомобиль. Через некоторое время Малфорд остановил машину и отправился с механиком в ресторан поужинать. Подкрепившись, они продолжили «гонку». Почти через 9 часов после старта — рекорд в истории Индианаполиса! — «Нокс» наконец-то пересекает линию финиша и его многострадальный экипаж получает свои заслуженные 1200 долларов.

К апрелю 1913 года «Скоростная трасса в Индианаполисе» обзавелась новым сооружением — пятиэтажной судейской вышкой, построенной перед главной трибуной по проекту Карла Фишера. Башня была выполнена в восточном стиле и сразу же получила прозвище «Пагода». Привлеченные высокими денежными призами, а также стремясь проникнуть на бурно развивающийся автомобильный рынок Соединенных Штатов, интерес к соревнованиям в Индианаполисе начинают проявлять европейские фирмы, пионерами среди которых стали «Пежо» (Peugeot) из Франции и «Изотта-Фраскини» (Isotta Fraschini) из Италии. Первую представляли Жюль Гу и Паоло Дзуккарелли, выступавшие на прошлогодней модели класса гран-при L76, которая снабжалась 4-цилиндровым 130-сильным двигателем с двумя верхними распределительными валиками и 4-клапанной головкой цилиндров. Руководителем команды был Шарль Фару, человек, благодаря которому появились такие состязания, как «Кубок маленьких автомобилей», ставший прообразом современной «Формулы 2», а также 24-часовых гонок в Ле-Мане. Итальянские машины впервые в истории автоспорта имели тормоза на всех колесах. Вести их было доверено Тедди Тетцлафу, Винченцо Трукко и Гарри Гранту. Конструкторскую школу Старого Света также представляли Альбер Гийо на английском «Санбиме» (Sunbeam) и Теодор Пилетт на бесклапанном «Мерседесе-Найте» (Mercedes-Knight), а также Ральф Малфорд на «обычном» «Мерседесе».

В ходе тренировочных заездов французские пилоты никак не могли приноровиться к треку, особенно к движению по виражам. Тогда Карл Фишер попросил своего друга, известного американского гонщика Джонни Эйткина, помочь заморским водителям освоиться на «Инди». Уроки Эйткина не прошли даром — первым «пятисотку» заканчивает Жюль Гу. Почти все репортажи о состязаниях были озаглавлены «Gasoline & Champagne», ибо Гу привез с собой в Индианаполис несколько ящиков шампанского и на каждом пит-стопе (а их было шесть) распивал со своим механиком Эмилем Биженом по литровой бутылке (!) искрящегося напитка. Может быть, благодаря этому Гу сумел опередить ближайшего соперника, Спенсера Уишарта на «Мёрсере» (Merger), на 13 минут 8 секунд, что до сих пор является рекордом Индианаполиса. Товарищ Жюля по команде, Дзуккарелли, сошел с дистанции на 18-м круге из-за поломки коренного подшипника. За свою победу французский пилот получил 8750 долларов. А дома гонщиков ждала восторженная встреча, которую им устроили тысячи парижан на вокзале Сен-Назар.

Победитель 500-мильных состязаний 1913 года Жюль Гу на «Пежо». Может быть, его успеху поспособствовал тот факт, что на каждом пит-стопе (а их было шесть) француз распивал со своим механиком Эмилем Биженом по литровой бутылке (!) шампанского.

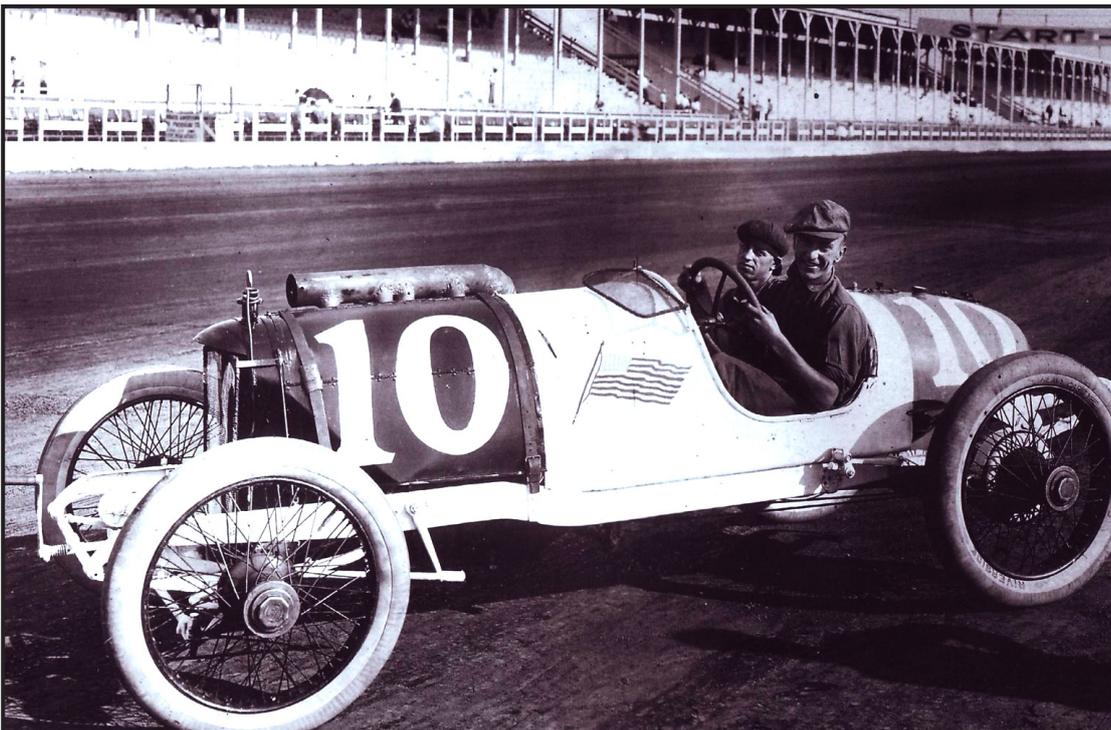
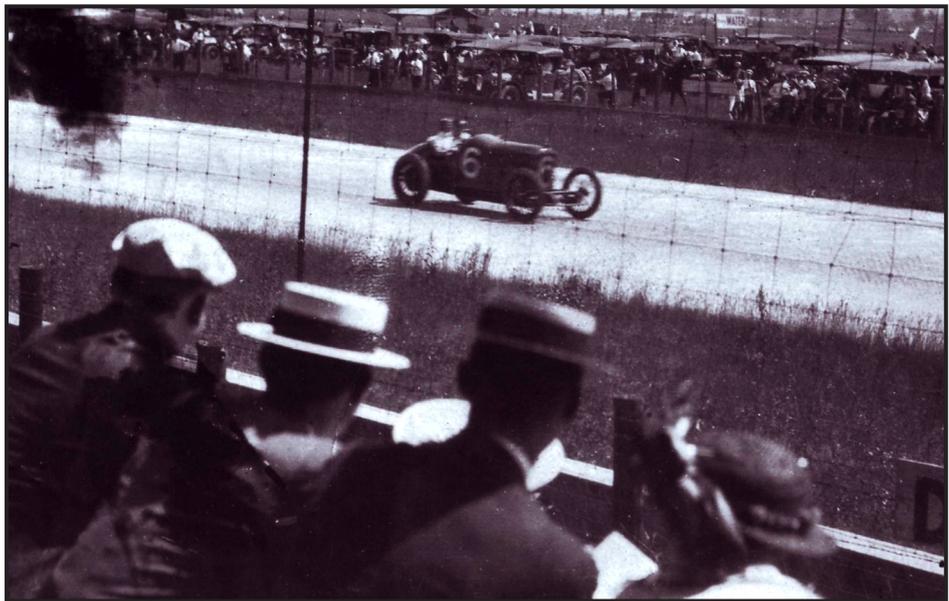


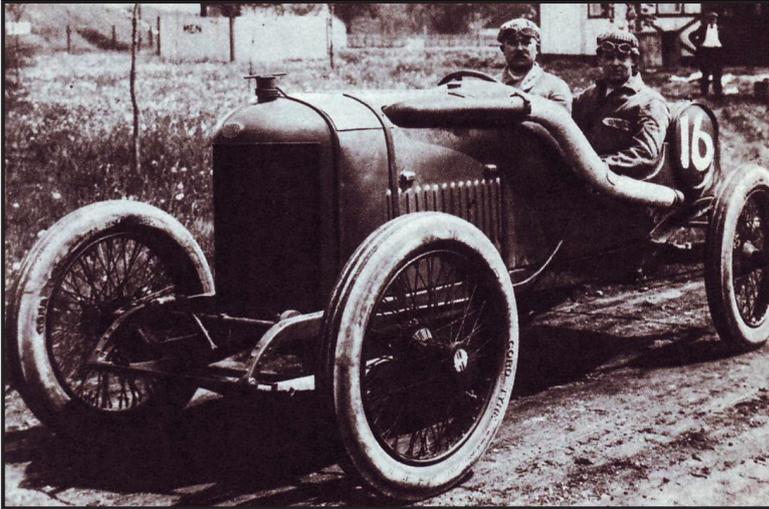


Для участия в следующей «пятисотке» поступило 46 заявок, но выполнить условие квалификационных заездов смогли лишь 30 гонщиков. Возросло число пилотов, выступающих на машинах из Старого Света. Помимо трех «Пежо» (водители — Жорж Буалло, Жюль Гу и Артур Дюрай) и одной «Изотта-Фраскини» (Рей Джилулей) в Индианаполис были привезены два «Делажа» (Рене Тома и Альбер Гийо), два «Санбима» (Гарри Грант и Жан Шассань), бельгийский «Эксельсиор» (Жозеф Кристианс) и один «Бугатти Т18» (Эрнст Фридрих). Кроме них на «кирпичнице» появился и прошлогодний «Мерседес», вновь ведомый Ральфом Малфордом. По результатам жеребьевки первую позицию на старте занял Шассань, однако повлиять на ход состязаний ему не удалось — на 20-м круге Жан протаранил стенку в повороте № 4 и выбыл из борьбы. А сражение за лидерство развернулось между французскими болидами «Пежо» и «Делаж». На протяжении всей дистанции они постоянно сменяли друг друга на первой позиции. На 141-м круге вынужден остановить свою машину основной претендент на победу Жорж Буалло — на его «Пежо» треснула рама. В результате первым финиширует Рене Тома на 110-сильном «Делаже», и это приносит ему 37 тысяч долларов. За ним заканчивают гонку Дюрай, Гийо, Гу, и лишь пятым, отстав от победителя на двадцать с лишним минут, был американский ветеран Барни Олдфилд на «Стютце». Столь сокрушительное поражение конструкторской школы Нового Света привело к тому, что автомобильные производители Соединенных Штатов начали попросту копировать гоночные болиды из Европы. Этому помогло и то, что из-за начавшейся войны все машины, прибывшие из-за океана, остались в США — перевозить их обратно было накладно и опасно. Автомобили быстро находят себе новых хозяев среди американских любителей спорта. В частности, два «Пежо» сначала приобретаются дистрибьютором французской фирмы, а затем Карлом Фишером, и становятся собственностью его корпорации.

В 1914 году Жюль Гу на 5,6-литровом «Пежо» пришел к финишу лишь четвертым.

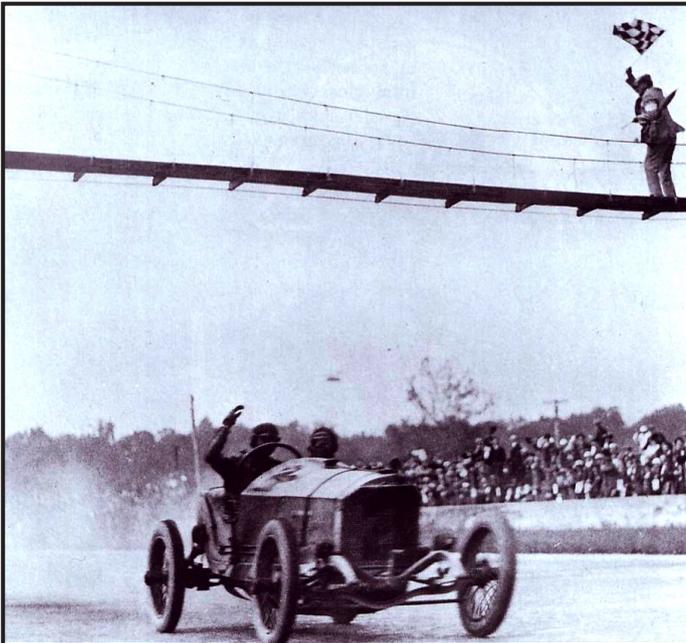
В 1914-м на «кирпичнице» состоялись два дебюта: 4-цилиндрового автомобиля марки «Дюзенберг» и гонщика Эдди Рикенбакера, ставшего в годы «Великой войны» американским национальным героем. В соревнованиях машина Эдди, окрашенная в американские национальные цвета (синий, белый и красный), имела номер «42».



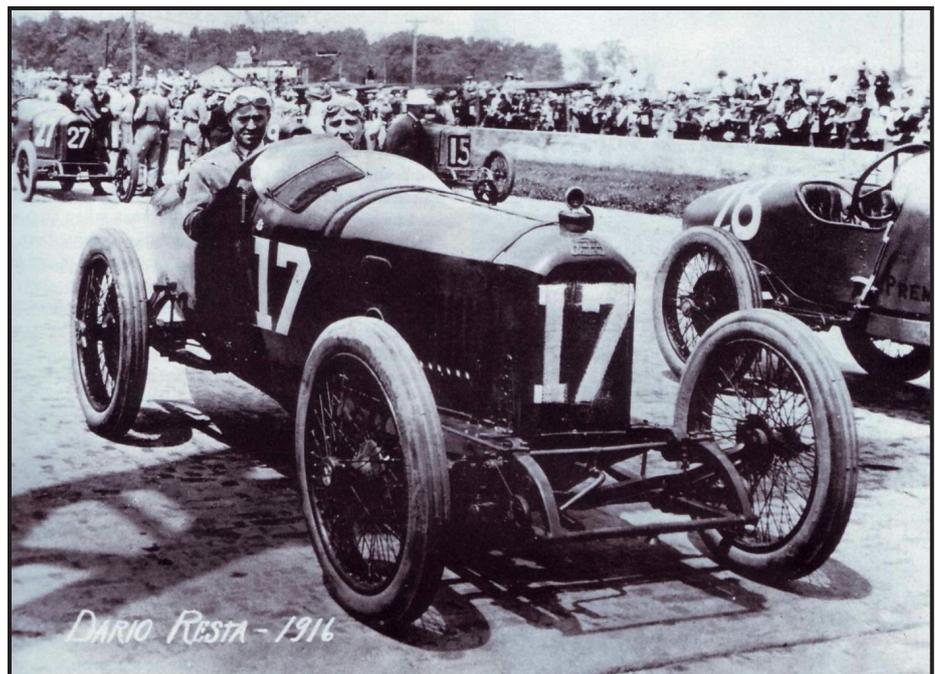


Победителем «пятисотки» 1914 года стал Рене Тома на «Делаже» (Delage). В этих гонках французские пилоты на французских машинах заняли четыре первых места.

До вступления Соединенных Штатов в апреле 1917 года в первую мировую войну на «кирпичнице» проводятся еще две «пятисотки», и обе завершаются победой европейских болидов: в 1915-м первый — американец итальянского происхождения Ральф де Пальма на «Мерседесе», а годом позже — англичанин итальянского происхождения Дарио Реста на «Пежо». Состязания 1916 года отмечены двумя событиями: во-первых, гонки были остановлены на 120-м круге из-за начавшегося дождя, а, во-вторых, пилоты команды «Максуэлл» (Maxwell) Эдди Рикенбакер и Пит Хендерсон вышли на старт в металлических шлемах — новинке, которую до этого еще никто не использовал в автоспорте.

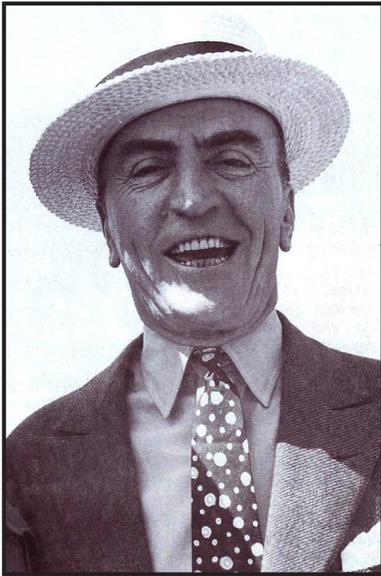


Победный финиш в 1915-м Ральфа де Пальмы, выступавшего на германском «Мерседесе». В этом году Американская автомобильная ассоциация установила максимальное количество машин, которые могли стартовать в «пятисотке» — один болид на 400 футов трассы, то есть 33 автомобиля. Из-за начавшейся в Европе войны количество участников из Старого Света сильно сократилось, в результате чего «сито» квалификаций, в ходе которой участник должен был пройти круг со скоростью не ниже 80 миль в час (128,7 км/ч), смогли преодолеть всего 24 пилота.



Итальянец Дарио Реста, выигравший VI «Инди-500» на французском «Пежо», стал последним до 1965 года европейцем, покорившим «кирпичницу».

DARIO RESTA - 1916



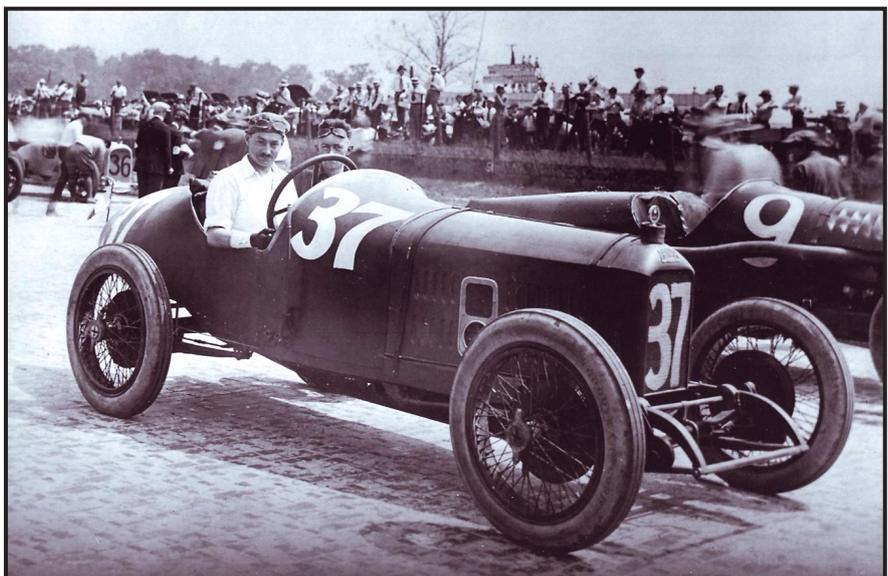
Пост президента корпорации «Скоростная трасса Индианаполиса» в 1927 году занял Эдуард Вернон Рикенбакер. Во время первой мировой войны Эдди поступил в летную школу и, закончив ее, стал пилотом на Западном фронте. К моменту капитуляции Германии на его счету было 26 побед в воздушных боях, что явилось самым высоким результатом среди американских летчиков. За свои заслуги капитан Рикенбакер удостоился многих наград, среди которых почетная медаль Конгресса США, а также французский орден Почетного легиона.

Сын швейцарского эмигранта Эдуард Вернон Рикенбакер был весьма колоритной фигурой. Смерть отца заставила его бросить школу в 13 лет и идти работать на фабрику. В шестнадцать он увлекается автомобильными соревнованиями — сначала Эдди становится механиком, а в 1912 году уже стартует в Индианаполисе на машине давно забытой марки «Колумбус» (Columbus). Спустя два года Рикенбакер в составе команды «Дюэзенберг» (Duesenberg) занимает на «кирпичнице» 10-е место. В течение трех последующих лет он выигрывает семь гонок национального первенства AAA, благодаря чему в 1914–15 годах Эдди в общем зачете занимает пятое места, а в 1916-м — третье. После вступления Соединенных Штатов в войну Рикенбакер идет добровольцем в армию и становится шофером полковника Уильяма Митчелла (это в его честь в годы второй мировой войны бомбардировщики B25 назывались «Митчеллами»). Вскоре

по совету своего шефа Эдди поступает в летную школу, а закончив ее, становится пилотом на Западном фронте. К концу войны на его счету 26 побед, что явилось самым высоким результатом среди американских летчиков. За свои заслуги капитан Рикенбакер удостоивается многих наград, среди которых почетная медаль Конгресса США, а также французский орден Почетного легиона, что сделало его национальным героем. После капитуляции Германии он возвращается к автомобилям и в 1921 году организует «Автомобильную компанию Рикенбакера» (Rickenbacker Motor Company). Несмотря на оригинальность производимых компанией машин и их высокое качество, продажи идут плохо, и в 27-м Эдди вынужден свернуть производство. Через год он занимает пост президента «Скоростной трассы в Индианаполисе», и во многом благодаря ему «пятисотка» смогла пережить тяжелые времена Великой депрессии. В 30-е годы Рикенбакер переходит на работу в авиапромышленность и, когда «Дженерал Моторс» устанавливает контроль над «Эстерн Эйр-Лайнс» (Eastern Air Lines), становится ее президентом. За заслуги в автомобилестроении имя Эдуарда Рикенбакера увековечено в детройтском «Зале автомобильной славы» (Automotive Hall of Fame).

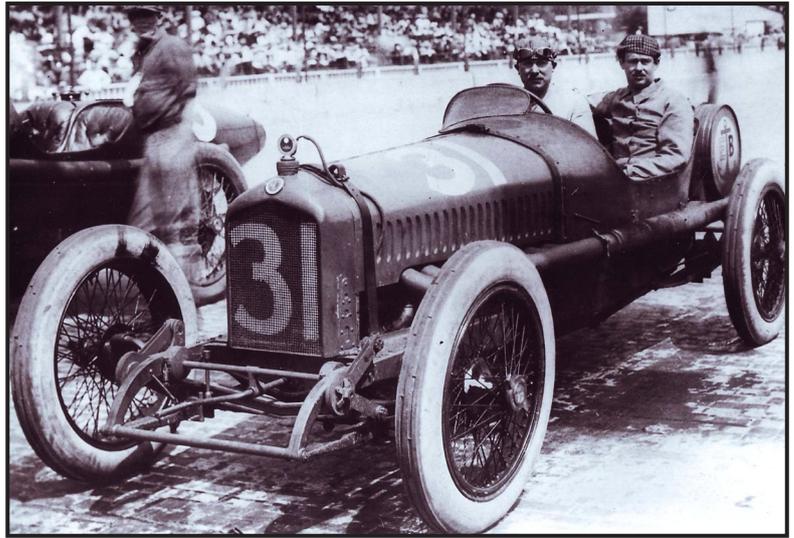
Как мы уже упоминали, в 1916 году американские конструкторы принимают за «клонирование» успешных европейских болидов, в первую очередь — марки «Пежо». Уже в том же году на старт «Инди-500» выходят три автомобиля марки «Премьер» (Premier), представлявшие точную копию французских машин. Заявлены они были командой «Скоростная трасса Индианаполиса» (Indianapolis Speedway Team), руководимой Карлом Фишером. Дебют машин нельзя назвать удачным — 7-е, 13-е и 17-е места. Классифицированный семнадцатым Том Руни разбил свой болид на 48-м круге, а Гил Андерсен, которому присудили 13-е место, сошел с дистанции на 75-м круге из-за лопнувшего маслопровода. Столь скромный результат побудил Фишера отказаться от создания собственных машин. Для участия в первых после войны состязаниях 1919 года его команда приобретает два довоенных «Пежо». В их подготовке американцам активно помогает Жюль Гу. «*Это в память о твоём друге*», — сказал Жюль Фишеру, намекая на помощь Джонни Эйткена, оказанную тем французской команде при подготовке к гонкам 1913 года (американский пилот умер в 1918-м во время эпидемии гриппа). Более того, Гу сам взялся вести один из бело-голубых автомобилей (с двигателем «Премьер»), а заявленный им «Пежо» он поручил пилотировать Андре Буалло, младшему брату знаменитого довоенного гонщика Жоржа Буалло, погибшего в воздушном бою над Верденом в 1916 году. Первым линию финиша пересек Хауди Уилкоккс на машине команды Карла Фишера, Жюль Гу был третьим. Когда Уилкоккс проезжал круг почёта, держа в руке звездно-полосатый флаг, толпы зрителей, прорвав оцепление, окружили Peugeot и восторженно приветствовали пилота — ведь это был первый с 1912 года победитель «пятисотки», родившийся в Соединенных Штатах.

В 1919-м Жюль Гу поручил пилотировать заявленный им «Пежо» Андре Буалло, младшему брату знаменитого довоенного гонщика Жоржа Буалло, погибшего в воздушном бою над Верденом.

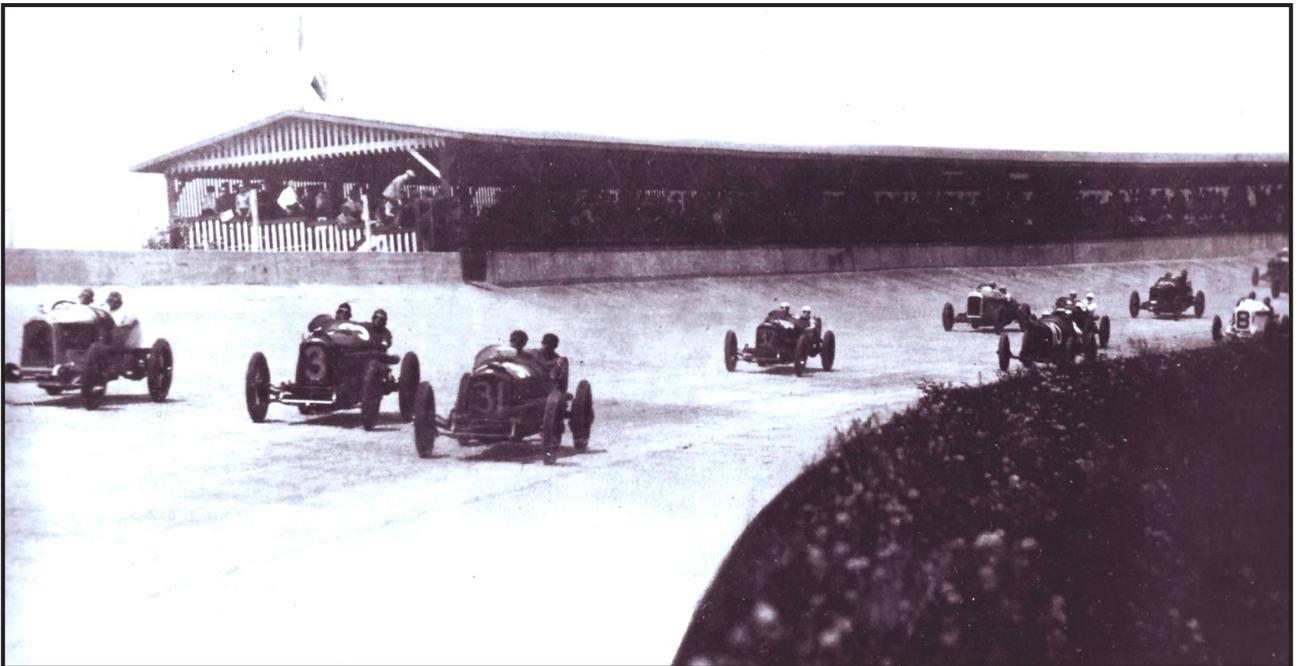




Рене Тома за рулем новейшего 8-цилиндрового «Балло» (Ballot) на старте «пяτισотки» 1919 года. Из-за проблем с КПП Тома смог классифицироваться лишь 11-м. Его коллега по команде Альбер Гийо был 4-м.



Старт гонок 1919 года. В поворот № 1 входит занявший первую позицию в квалификации Рене Тома на «Балло» (№ 31). Рядом с ним идут Хауди Уилкоккс на «Пежо» (№ 3) и Ральф де Пальма на «Паккарде» (№ 4). Под номером 32 едет Альбер Гийо.



Финиш победителя первой послевоенной «пяτισотки» Хауди Уилкоккса («Пежо»). За свою победу пилот получил 20 тысяч долларов из общего призового фонда в 55275 «зелененьких».

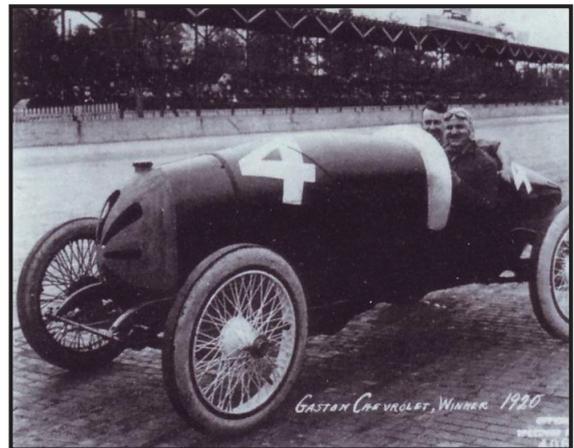
В ходе квалификационных заездов семь гонщиков — Рене Тома, Луи Шевроле, Луи Вагнер, Джо Бойер, Ральф Малфорд, Гастон Шевроле и Хауди Уилкоккс — показали скорость прохождения круга более 100 миль в час.





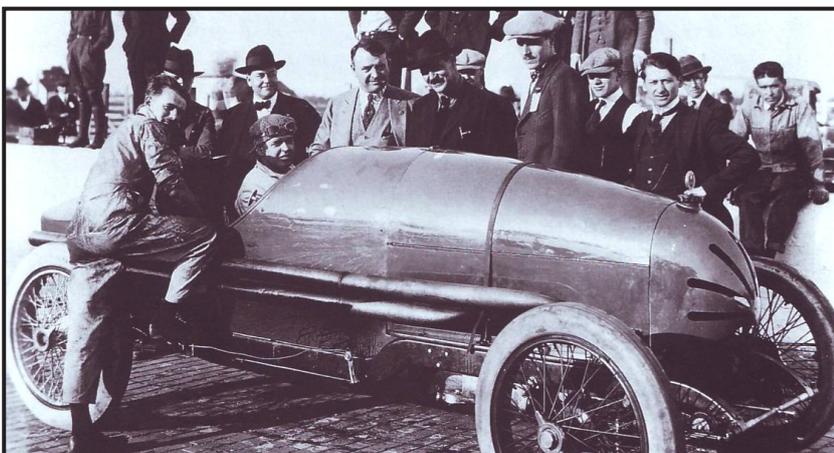
Помимо «Пежо» в «Инди» 1919 года европейскую конструкторскую школу представляли автомобили фирмы Эдуара и Мориса Балло, выпускавшей во время войны авиационные двигатели. После победы братья решили переключиться на изготовление легковых машин, а также предприняли попытку покорить «кирпичницу». Для достижения этой цели они приглашают конструктора Эрнеста Анри, создателя силового агрегата для «Пежо L76». В рекордно короткое время — всего за 120 дней! — проектируются, проводятся испытания и изготавливаются четыре экземпляра 8-цилиндровых 4,9-литровых «Балло», которые в начале апреля прибыли в Соединенные Штаты. Вести эти 140-сильные болиды братья доверили французским пилотам — Альберу Гийо, Рене Тома, Полю Бабло и Луи Вагнеру, которые классифицировались соответственно на 4-м, 11-м, 21-м и 26-м местах. Конструкторы гоночных болидов по обе стороны Атлантического океана начали перенимать опыт авиационного моторостроения — в первую очередь, в части создания многоцилиндровых двигателей. В том же 19-м году в Индианаполисе принимают участие машины марок «Дюзенберг», использовавшие в качестве силового агрегата рядные «восьмерки», а также «Паккард» (Packard), снабженный «двойной шестеркой» (Twin Six). С каждым сезоном количество участников, выступающих на 4-цилиндровых автомобилях, неуклонно сокращалось. Так, если в 1919 году 73% стартовавших на «кирпичнице» машин снабжались «четверками», то в следующем году этот показатель упал до 57%, в 21-м — до 25%, а в 1927 году он равнялся нулю. «Лебединой песней» 4-цилиндровых болидов в Индианаполисе стали победы Гастона Шевроле на «Фронтенаке» (Frontenac) в 1920-м и Томми Милтона на «Монро» (Monroe) годом позже. Несмотря на разные названия, оба автомобиля были «детищами» Луи Шевроле, который после ухода из созданной им фирмы занялся постройкой гоночных машин и двигателей. Его продукция несла марку «Фронтенак» — в честь губернатора, правившего французской колонией в Северной Америке в конце XVII века. А Милтон выступал за команду Уильяма Смолла, который профинансировал постройку болидов, «крещенных» в честь пятого президента США Джеймса Монро, оставившего след в истории своей изоляционистской доктриной. Попутно заметим, что уже в 20-е годы автомобили, принимавшие участие в «пятисотке», частенько значились в стартовых протоколах под «именами» не производителей, а фирм-спонсоров. Например, один из болидов, созданных Гарри Миллером, стартовал в 1924 году под названием «Шмидт Спешел» (Schmidt Spl), а другой был заявлен под маркой... «Студебеккер» (Studebaker).

Победитель гонок 1920 года Гастон Шевроле на автомобиле марки «Фронтенак», названном в честь губернатора, правившего французской колонией в Северной Америке в конце XVII века. В конструкции машины широко использовались алюминиевые сплавы, благодаря чему массу болида удалось уменьшить почти на 300 кг.



И «Фронтенак», и «Монро» имели моторы (в 1919–1922 годах — 4-цилиндровые, мощностью в 120 сил, а в 1921–1922 годах — 8-цилиндровые), большая часть которых — блок, картер, крышка клапанного механизма — изготавливались из алюминиевого сплава. Это дало возможность снизить вес машины на 300 кг. В течение 5 лет болиды Луи Шевроле приняли 24 старта на «кирпичнице», заняв два первых и одно третье места. Кроме продукции под маркой «Фронтенак», Луи занимался изготовлением деталей для форсировки моторов фордовской модели «Т» — в частности, 4-клапанных головок цилиндров. Если серийная «Жестянка Лиззи» стоила 290 долларов и ездилась с максимальной скоростью 65 км/ч, то после ее «ретуши» Луи Шевроле она достигала 160 км/ч, но обходилась покупателю почти в 800 «зелененьких». Интересно, что и его брат Артур также работал над созданием гоночных версий «Форд Т», именуемых «Барбер-Уорнок-Форд»

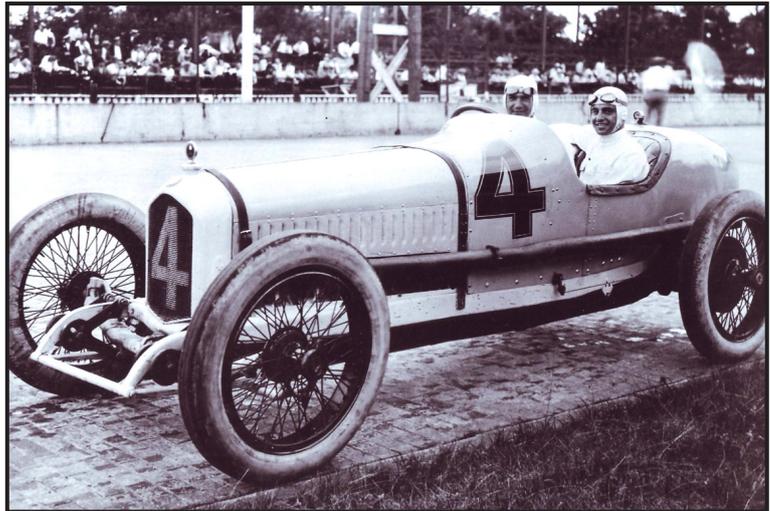
(Barber-Warnock-Ford) и снабженных двигателями «Фронт-Форд» (Fronty-Ford) с верхним распредвалом (ОНС). В 23-м гонщик Лео Корум занял на таком автомобиле 5-е место, а годом позже на «Барбере» стартовал в Индианаполисе Альфред Мосс, отец знаменитого английского аса «Формулы 1» 50-х годов Стирлинга Мосса. Таким образом, как это ни парадоксально, но братья Шевроле, основавшие компанию, которая являлась главным конкурентом фордовской компании, работали на укрепление репутации продукции «Старого Генри». Для братьев Шевроле 1920 год стал трагическим. Сначала в тяжелую аварию попал Артур и почти год вынужден был проваляться в госпитале. А 25 ноября, через шесть месяцев после победы в Инди, на гонках в Беверли-Хиллс в результате столкновения с машиной Эдди О'Доннелла погиб Гастон.



Первым линию финиша в соревнованиях 1921 года пересек одноглазый (!) гонщик Томми Милтон на автомобиле «Монро». Слева от Милтона — его механик Генри Франк, справа — Барни Олдфилд, Луи Шевроле и (в кепке) адепт переднего привода в автомобилях Ван Ранст.



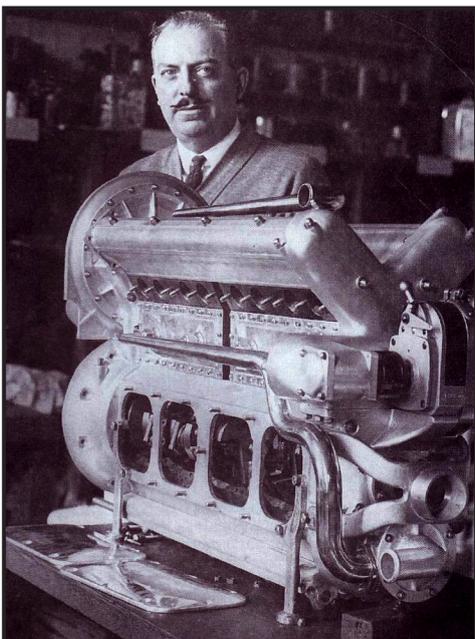
В 1920 году на «пятисотке» в Индианаполисе устанавливается новая система премирования. За лидерство на круге гонщик получал 100 долларов, за второе место — 90, за третье — 80 и т.д. вплоть до 10-й позиции, за которую начислялось 10 «зелененьких». Теперь некоторые водители боролись не за победу, а за место в ведущей десятке на максимально возможном количестве кругов. В 27-м году при прохождении одного из поворотов топливный бак «Миллера» Нормана Баттена пробил болт, вылетевший из-под колес машины соперника. Топливо попало на выхлопную трубу, и автомобиль превратился в пылающий факел. Тем не менее его пилот стоя (!) продолжал мчаться по треку, оставляя за собой огненную дорожку. Лишь закончив круг, который принес ему несколько десятков долларов, он заехал в боксы, где механики болид быстро загасили, но восстановить его для дальнейшего участия уже не смогли. Также в 20-м гоночная формула, по которой проходили состязания национального первенства AAA (в том числе и «Индианаполис-500»), была во многом адаптирована под регламент европейских «больших призов». Длилось это вплоть до 1930 года, когда Великая депрессия заставила руководство Ассоциации изменить требования, предъявляемые к гоночным машинам, которые принимали участие в проводимых Американской автомобильной ассоциацией состязаниях. Заметим, что сходство технических регламентов в Старом и Новом Свете дало возможность включить «пятисотку» в зачет чемпионатов мира, которые проводились в 1925–1927 годах.



Ральф де Пальма стартовал в 1921 году на французском «Балло». Он лидировал на протяжении 109 кругов, но из-за поломки двигателя выбыл из борьбы на 112-м круге.

Начиная с 1922 года и вплоть до середины 30-х годов борьба за победу на «кирпичнице» шла между двумя конструкторами — Фредом Дюзенбергом и Гарри Миллером. Если о первом в нашей литературе написано достаточно много, то фамилия Миллера упоминается гораздо реже. А ведь это был автостроитель, которого многие историки по таланту и инженерной интуиции сравнивают с «Кудесником из Мольсхайма» Этторе Бугатти.

По мнению большинства историков автоспорта, Гарри Армениус Миллер являлся одним из самых гениальных конструкторов гоночных болидов и силовых агрегатов к ним во всей истории автоспорта (не имея при этом высшего технического образования!). На снимке — Гарри Миллер позирует перед объективом со своей рядной 1,5-литровой «восьмеркой» серии «91». Всего таких моторов изготовили 35 штук.



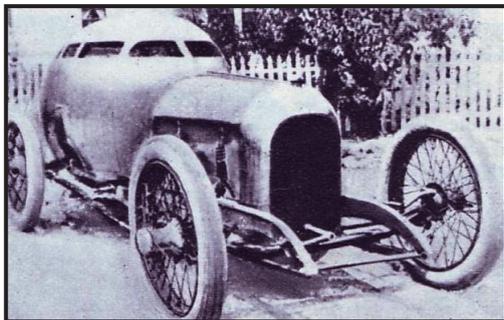
Гарри Армениус Миллер родился в 1875 году в семье немецкого эмигранта и после окончания школы устроился на работу в одной велосипедной мастерской в Лос-Анджелесе. Последовавшее вскоре знакомство с автомобилем привело к тому, что Гарри с головой уходит в конструирование самодвижущихся экипажей и двигателей к ним. Свою первую машину он разрабатывает в 1905 году для «Пасаденской автомобильной компании» (Pasadena Automobile Company). Вскоре Миллер создает собственную конструкцию карбюратора и, запатентовав ее, организует фирму по их производству (Miller Carburetor & Manufacturing Company). В 1915-м к нему обратился Барни Олдфилд с предложением усовершенствовать гоночный «Пежо», аналогичный тому, на котором Жюль Гу победил в «пятисотке» в 13-м году. Гарри успешно выполняет заказ, и Олдфилд на модернизированном болиде выигрывает ряд состязаний.

Барни, довольный сотрудничеством с калифорнийским специалистом, предлагает ему взяться за постройку болида с обтекаемым закрытым кузовом. Основной рисунок экстерьера автомобиля набрасывает сам гонщик. Болид оснащается сконструированным Миллером 4-цилиндровым 16-клапанным 150-сильным мотором с верхним распределительным валом (ОНС), десмодромным механизмом (то есть механизмом принудительного как открытия, так и закрытия клапанов) и блоком из алюминиевого сплава. Для максимального снижения веса машины Гарри создает легкую сварную раму и широко использует дюралюминий. Кузов машины был одним из первых в мире обтекаемых кузовов — яйцевидная кабина, из которой спереди вы-

ступал длинный капот, открытые рама и колеса без крыльев. Узкие окна, опоясывающие верхнюю часть салона, напоминали амбразуры и прикрывались мелкой металлической сеткой. Уже при первом знакомстве представителей СМИ с автомобилем, окрашенным в цвет темного золота, его стали называть «Золотое яйцо» (Golden Eggs), «Золотой лимон» (Golden Lemon) и, наконец, «Золотая подводная

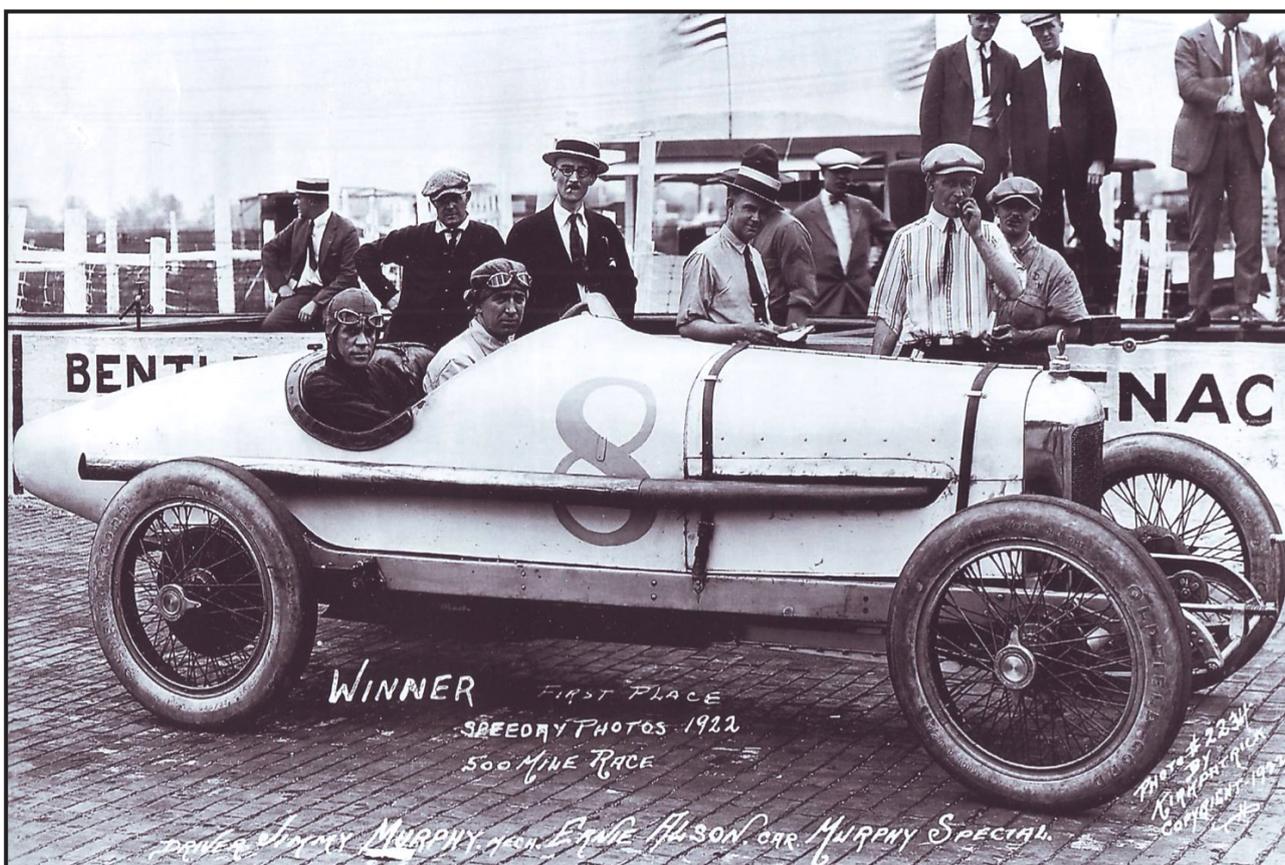


лодка» (Golden Submarine). Дебют необычного болида состоялся 17 июня 1917 года в гонках на дистанции в 6 миль, проводившихся на трек Мэйвуд (шт. Иллинойс). Из-за технической неисправности «Субмарина» сошла с дистанции, показав, правда, до этого скорость почти в 110 миль в час (175 км/ч). Затем следует серия из семи побед, оборвавшаяся аварией на трассе в Атланте. Автомобиль врезался в ограждение, перевернулся и превратился в сплюснутую консервную банку. Олдфилд успел вовремя сориентироваться, выскочил из машины и отделался лишь синяками и царапинами. Зимой искореженный кузов был демонтирован, и болид оснастили примитивным капотажем, который был типичен для тогдашних гоночных автомобилей. Однако после этого он ни разу не фигурировал среди призеров соревнований.



Один из первых гоночных «уников», созданных Гарри Миллером — суперобтекаемый и мощный автомобиль, окрашенный в цвет темного золота, из-за чего он получил прозвище «Золотое яйцо», «Золотой лимон» и, наконец, «Золотая подводная лодка». Дебют необычного болида состоялся 17 июня 1917 года в гонках на дистанции в 6 миль, проводившихся на трек Мэйвуд (Иллинойс).

А Миллер после сотрудничества с Барни всерьез «заболел» скоростными машинами. В 19-м он патентует конструкцию гоночного автомобиля с двигателем, являющимся несущей частью (эта идея была воплощена в реальность почти через 40 лет в итальянской «Лянча D50»). В конце того же года к нему обращается Клифф Дюрант, сын основателя «Дженерал Моторс», с заказом на постройку 3-литрового силового агрегата для гоночной машины, предназначенной для состязаний в Индианаполисе. Гарри в кратчайшие сроки изготавливает 4-цилиндровый мотор серии 183 (цифровой индекс означал объем цилиндров в кубических дюймах). При этом надо учесть, что Миллер не имел никакого технического образования, а высшая математика и сопротивление материалов были для него сродни китайской грамоте. Тем не менее все его творения отличались минимальным весом и высокой надежностью. После «четверки» Гарри в содружестве со своими помощниками Лео Гуссенем и Фредом Оффенхаузером создает 8-цилиндровые силовые агрегаты серий 122 (для выступлений по 2-литровой формуле, действовавшей в 1923–1925 годах) и 91 (1,5-литровая формула 1926–1929 годов). В 1925 году появляется болид с передними ведущими колесами и двигателем, оснащенным нагнетателем. В том же году на таком автомобиле Дейв Льюис финишировал вторым в «пятисотке» в Индианаполисе. Работы по созданию переднего привода финансировал Эррет Корд, который в дальнейшем использовал его в своей модели «L29».

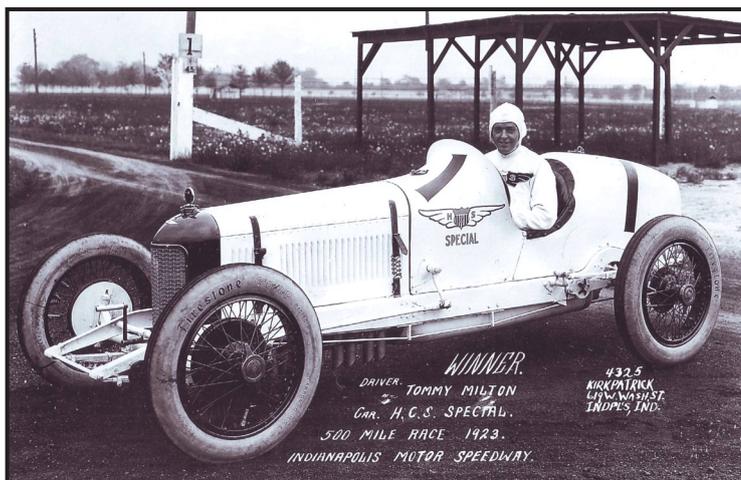


Победитель «пятисотки» 1922 года Джими Мёрфи (механик — Эрни Олсон) на машине «Мёрфи Спешел», представлявшей комбинацию мотора конструкции Гарри Миллера и шасси от братьев Дюженберг.



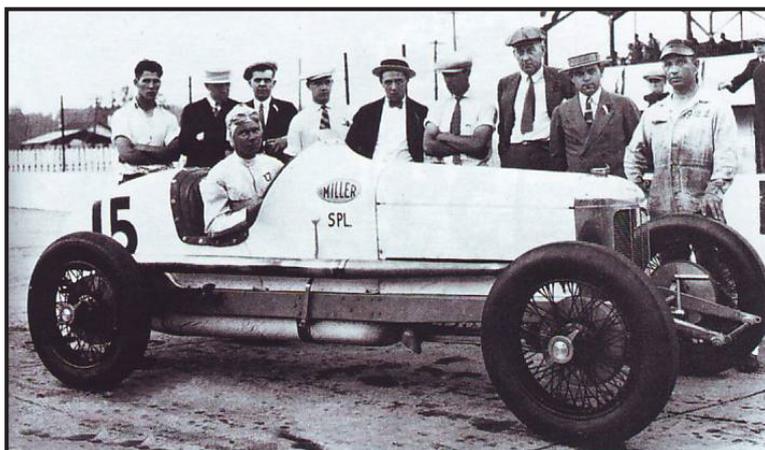
Первого успеха на «кирпичнице» двигатель Миллера добился в 21-м — Джимми Мёрфи на гибриде силового агрегата «Миллер» и шасси «Дюзенберг», названном «Мёрфи Спешел» (Murphy Special), побеждает в «Инди-500». В следующем году Томми Милтон уже на «комплектном» болиде фирмы «Миллер» становится первым в истории «Скоростной трассы Индианаполиса» гонщиком, дважды выигравшим «пятисотку». Вплоть до 38-го года автомобили и двигатели Гарри Миллера доминируют на треке в Индианаполисе — на счету его болидов победы в 1926, 1928, 1929, 1933 и 1934 годах, а кроме того его силовые агрегаты устанавливались на машинах, покоровших «кирпичницу» в 1930–1932, 1936 и 1938 годах. В этот реестр достижений Миллера надо включить добытые его болидами в Инди семь вторых и столько же третьих мест (плюс 9 подиумов, завоеванных на автомобилях, снабженных его моторами). Заметим, что еще в 1946 году комбинация его шасси с двигателем Оффенхаузера пришла на финиш второй, а название «Миллер» фигурировало в стартовых листах состязаний Инди-500 вплоть до 1948 года. Машины Гарри продавались другим командам и под именами, которые им присваивали спонсоры. Так в 25-м в Индианаполисе его болиды именовались «Дюрант», «Элькар» (Elcar), «Стютц» (Stutz) и даже... «Студебейкер» (Studebaker). «Миллеры» успешно стартовали в состязаниях на всей территории США, а также принимали участие в европейских гонках «Большой приз» — в 27-м фирма Гарри Миллера становится серебряным призером III чемпионата мира. Цену на свою продукцию Гарри установил в круглых цифрах — комплектный автомобиль с приводом на задние колеса стоил 10 000 долларов, с передними ведущими колесами — 15 000 долларов, а двигатель — 5000 долларов. Для сведения — на изготовление одной машины серии «91» «классической» компоновки уходило 6500 человеко-часов работы.

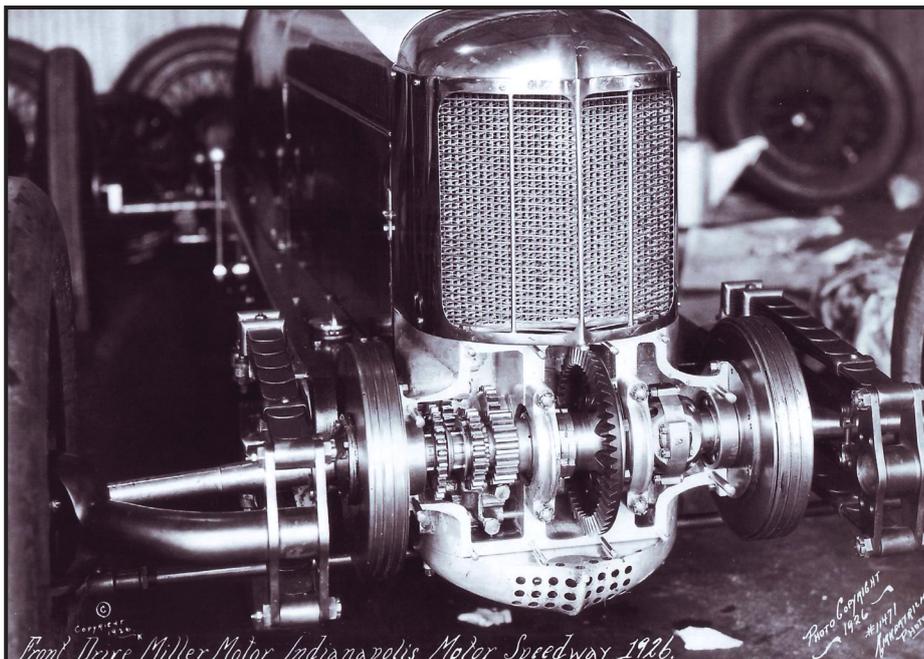
Томми Милтон, финишировавший первым в Индианаполисе в 1923 году. Его болид, построенный Г. Миллером, был заявлен фирмой «Стютц» и именовался «H.C.S. Special» (H.C.S. — Harry Crapo Stutz). Милтона и Мёрфи связывали весьма сложные личные отношения — Джимми Мёрфи частенько пытался доказать превосходство над своим учителем и наставником Томми Милтоном, и при этом не всегда по-джентльменски.



Победа Питера де Паоло на «Дюзенберге» в «пятисотке» 1925 года стала знаменательной по нескольким причинам. Во-первых, впервые средняя скорость победителя «Инди-500» превысила отметку 100 миль в час. А, во-вторых, состязания в Индианаполисе стали первой гонкой, вошедшей в зачет первого чемпионата мира по автогонкам.

Победу на «кирпичнице» в 1926 году одержал автомобиль «Миллер», имевший «классическую» компоновку (то есть привод на задние колеса). Соревнования, досрочно закончившиеся из-за дождя на 160-м круге, выиграл Фрэнк Локарт. И по сей день в случае дождя трековые гонки останавливаются, так как никому до настоящего времени не удалось создать покрышки, способных удержать машину на мокром вираже.





Трансмиссия, тормозная система и передняя подвеска переднеприводного «Миллера FWD», стартовавшего в Индианаполисе в 1926 году. Коробка передач размещалась поперечно (так называемая система Transaxle), а тормоза были вынесены из колес, что уменьшило неподрессоренные массы. В подвеске типа «де-Дион» в качестве пружинящего элемента использовались две пары 1/4-эллиптических листовых рессор.

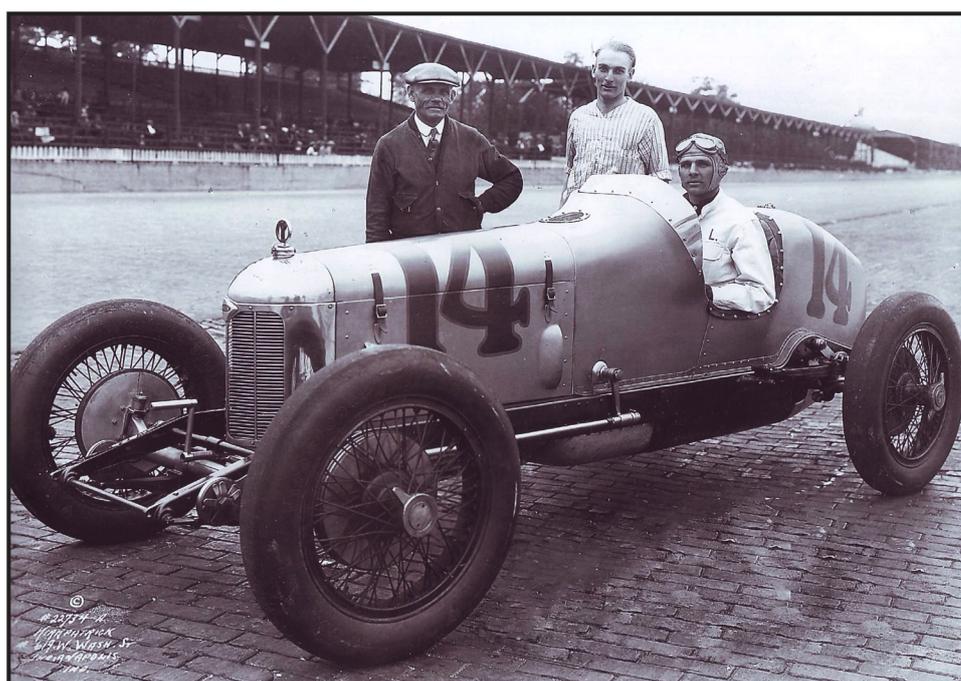


Один из переднеприводных «Миллеров» стартовал на «кирпичнице» в 1927-м под названием «Купер Спешел». На 25-м круге управлявший им Жюль Эллингбоу разбил машину.



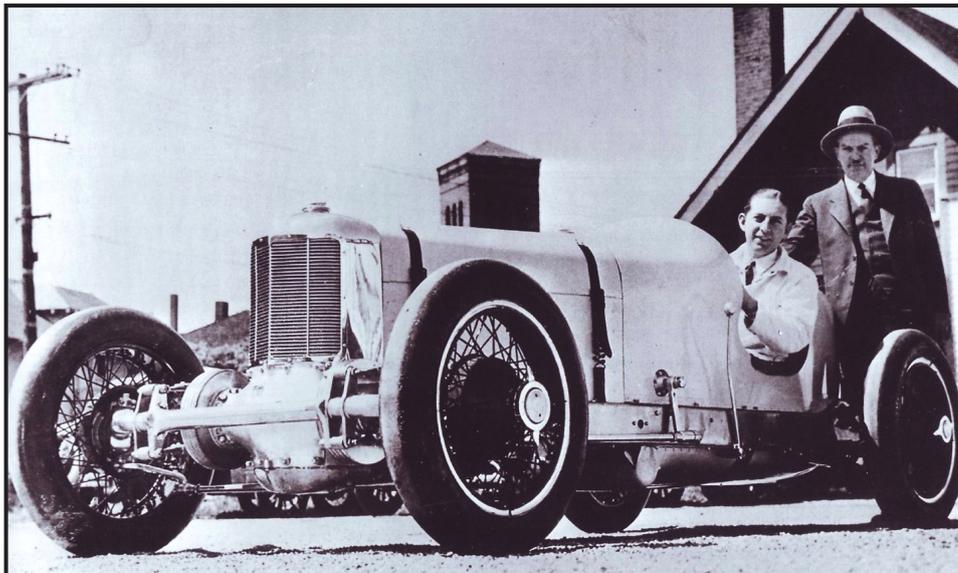
Кругом раньше загорелся «Миллер» Нормана Баттена. Почти круг пылающий автомобиль неся по треку, пока пилот не заехал в боксы, где его машину погасили. Но гонки для Баттена закончились.

В 1928 году 23-летний Луи Майер одержал первую из своих трех побед в «Инди-500». На снимке — Майер позирует за рулем золотистого «Миллера», заявленного в стартовых протоколах под названием «Олден Сэмпсон II» по имени спонсора гонщика (стоит справа). Слева — отец гонщика.

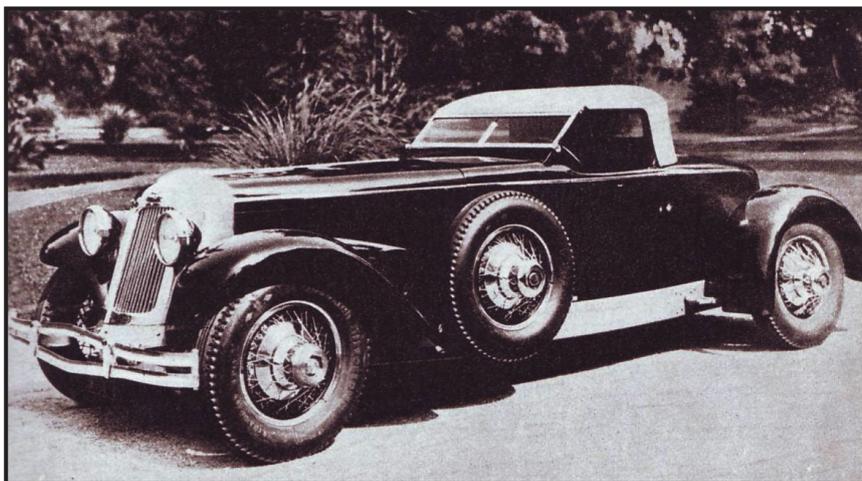




В 1930-м в Индианаполисе победил Билли Арнольд, который начал гонку с первой позиции и лидировал на протяжении 198 (!) кругов. Арнольд выступал на машине «Миллер» (Гарри Миллер стоит за автомобилем), старт которой финансировался Гарри Хартцем (сидит в кокпите).



В 29-м Гарри выгодно продает свою фирму и годом спустя, уже после начала Великой депрессии, организует новую. Но время для этого он выбрал неудачно — меняется регламент состязаний национального первенства, и его болиды оказываются вне закона. Новое предприятие Миллера просуществовало всего три года, после чего обанкротилось. Незадолго до краха своей компании Гарри успевает построить по заказу одного банкира родстер, снабженный V-образным 16-цилиндровым двигателем с наддувом, составленным из двух рядных 1,5-литровых «восьмерок» и развивающим мощность в 400 сил, а также с колесной формулой 4 x 4. А в 33-м на «кирпичнице» стартовал «Миллер», имевший привод на все колеса, создание которого финансировала фирма «Привод на 4 колеса» (Four-Wheel Drive, FWD), занимавшаяся выпуском полноприводных грузовиков. На руинах фирмы «Миллер» Фред Оффенхаузер в компании с Дейлом Дрейком и трехкратным (1928, 1933 и 1936 годы) победителем «Инди-500» Луи Майером создает мастерскую, специализирующуюся на выпуске 4-цилиндровых двигателей, которые поначалу называются «Майер-Дрейк-Оффенхаузер» (Meyer-Drake-Offenhauser), а затем «Оффенхаузер» (Offenhauser) или «Оффи» (Offy). Уже в 35-м автомобиль, оснащенный таким мотором, становится победителем «пятисотки».



В 1933-м незадолго до краха своей компании Гарри Миллер успел построить по заказу одного банкира полноприводной (!) «родстер», снабженный V-образным 16-цилиндровым двигателем с наддувом, составленным из двух рядных 1,5-литровых «восьмерок» и развивающим мощность в 400 сил.

А Гарри Миллер продолжил свою деятельность постройкой силовых агрегатов для лодок, не забывая при этом и скоростные болиды. В 34-м в Индианаполисе появляется машина, снабженная 16-цилиндровым мотором «Миллер» (составленным из двух рядных «восьмерок»), на которой Джонни Сеймур классифицируется на 21-м месте. В начале 1935 года «Форд Мотор Компани» через Престона Таккера, выступавшего в роли посредника, предлагает Миллеру заказ на изготовление 10 гоночных автомобилей, оснащенных фордовской V-образной «восьмеркой». Гарри берется за его выполнение, но времени на работу отпущено очень мало — всего 3 месяца, а опытных помощников нет (болиды строились силами инженеров и рабочих фордовских предприятий), и машины, несмотря на свою оригинальность (передний привод, обтекаемый кузов) и форсированный до 220 сил двигатель, получают «сырыми». В 1935-м шесть из десяти «Миллеров-Фордов» (Miller-Ford) не смогли пройти квалификацию перед «Инди-500», а остальные до финиша не добрались. В результате фордовская компания свернула проект. Правда, шасси использовались еще несколько лет — так, в 41-м Ральф Хелбёрн занял на «кирпичнице» четвертое место за рулем такого автомобиля, но оснащенного 8-цилиндровым компрессорным двигателем «Уинфилд», вскоре переименованном в «Нови» (Novi). Вплоть до конца 30-х годов Миллер занимается вопросами улучшения управляемости гоночных болидов. В результате на старте «пятисотки» 1939-го появилась полноприводная машина его конструкции с 6-цилиндровым 300-сильным мотором, установленным за водителем поперек оси автомобиля, и с независимой подвеской всех колес. На 47-м круге Джордж Бейли,



пилотируемый болид, вынужден был покинуть дистанцию из-за обрыва клапана. В 41-м на «пятисотку» заявлены уже два заднемоторных автомобиля. Однако пожар в боксах, произошедший в ночь перед стартом, уничтожил машину Джорджа Барринджера, а его коллега по команде Эл Миллер классифицировался лишь 14-м. К этому времени Гарри удалился от дел, перестал встречаться с друзьями и знакомыми. Причиной тому стал рак кожи, который проявился на его лице и причинял Миллеру невыносимые страдания. В этот период он, помимо жены, общается лишь с животными, населяющими его загородный дом — с обезьянками, попугаями и собаками. Третьего мая 1943 года Гарри Миллер в возрасте 68 лет покончил жизнь самоубийством.

Великая депрессия, обрушившаяся на Соединенные Штаты в конце 1929 года, естественно, не могла не отразиться на американском автоспорте. С тем, чтобы привлечь как можно большее количество участников к состязаниям национального первенства, по инициативе президента «Скоростной трассы Индианаполиса» Эдди Рикенбакера Американская автомобильная ассоциация устанавливает новую гоночную формулу. Согласно ей машины, стартующие в сезоне 1931 года в состязаниях чемпионата AAA, должны были иметь двухместные кузова, а максимальный объем двигателей устанавливался в 366 кубических дюймов (6,0 литра). При этом наддув мог применяться лишь на 2-тактных моторах. Затем, начиная с 34-го, стал ограничиваться только расход горючего — не более 37,5 галлонов (170,48 литра) на 500-мильную дистанцию, что соответствовало среднему расходу в 21,3 литра на 100 км пути. Эти регламенты открыли дорогу на американские гоночные трассы серийным автомобилям, прошедшим минимальные переделки. Уже в 30-м в Индианаполисе стартуют машины с моторами «Студебеккер», «Стюц», «Окленд», «Бьюик», «Крайслер», «Лайкоминг»...

Состязания на «кирпичнице» 1931 года ознаменовались двумя рекордами — участвовать в состязаниях изъявили желание 72 гонщика, а в ходе гонок в повороте №3 последовательно были разбиты 9 автомобилей (два на 19-м круге, три — на 22-м и по одному на 18, 21, 23 и 43-м). Победителем же стал Билли Арнольд на переднеприводном «Миллере», который возглавлял пелетон на протяжении 198 кругов. Интересный автомобиль построил ветеран Леон Дюрай. Болид оснащался 16-цилиндровым 2-тактным (!) мотором с нагнетателем. Однако уже на 6-м круге «Дюрай Спешел» (Dugay Spl) из-за перегрева двигателя выбыл из борьбы. В состязаниях 1931 и 1933 годов на «Инди» появляется машина, оснащенная... дизелем. При своем дебюте «Камминс Дизель» (Cummins Diesel), ведомый Дейвом Эвансом, финишировал 13-м, показав среднюю скорость прохождения дистанции в 86,107 миль в час (138,6 км/ч). Спустя три года Стабблефилд на таком же автомобиле был 12-м, а Эванс — 19-м. Заметим, что в 31-м рекордный болид, оснащенный двигателем конструкции Клисси Камминса, установил мировой рекорд скорости для дизельных машин — 163 км/ч.

Переход на новый гоночный регламент (так называемую «Yunkyard Formula») привел к разрыву между европейскими «большими призами» и состязаниями национального первенства AAA. Машины по обе стороны Атлантического океана стали все больше различаться между собой, в результате чего постепенно прекратились очные сражения представителей конструкторских школ Старого и Нового Света. Ушли в прошлое такие состязания, как «Инди-500» 1923 года, когда на «кирпичнице» в борьбе сошлись американские «Миллеры» и «Дюзенберги» с новейшими германскими «Мерседесами», которыми управляли такие асы, как Кристиан Лаутеншлагер, Макс Зайлер и Кристиан Вернер, а также с французскими «Бугатти» с водителями принцем Де Кистриа, графом Людвиком Зборовским, Пьером де Вискайя и Мартином де Альцага. Состязания закончились не в пользу представителей Европы — лучший из автомобилей Старого Света, «Мерседес» Лаутеншлагера, занял лишь 8-е место.

Луис Шнейдер с механиком Джиггером Джонстоном первыми пересекают линию финиша гонок «Индианаполис-500» 1931 года. Победитель выступал на автомобиле, представлявшем комбинацию мотора «Миллер» с шасси «Стивенс» (Stevens). Шнейдер заработал за первое место 29,5 тысячи долларов из общего призового фонда в 81,8 тысячи.





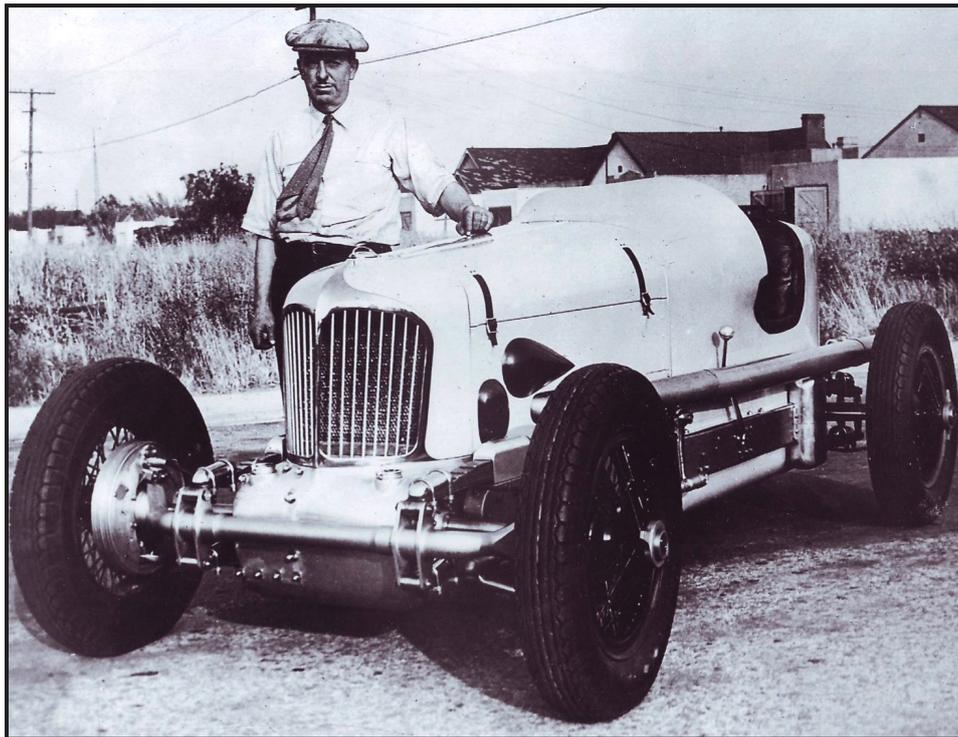
Согласно новой гоночной формуле, введенной в связи с разразившимся экономическим кризисом, машины, стартующие в сезоне 1931 года, должны были иметь двухместные кузова, а максимальный объем их двигателей устанавливался в 366 кубических дюймов (6,0 литра). Новый регламент открыл дорогу на гоночные трассы несколько модифицированным легковым автомобилям. На снимке справа: Клифф Бергер на болиде, переделанном из серийной модели «Ройал» (Royale) фирмы «РЮО» (REO), занял 9-е место.



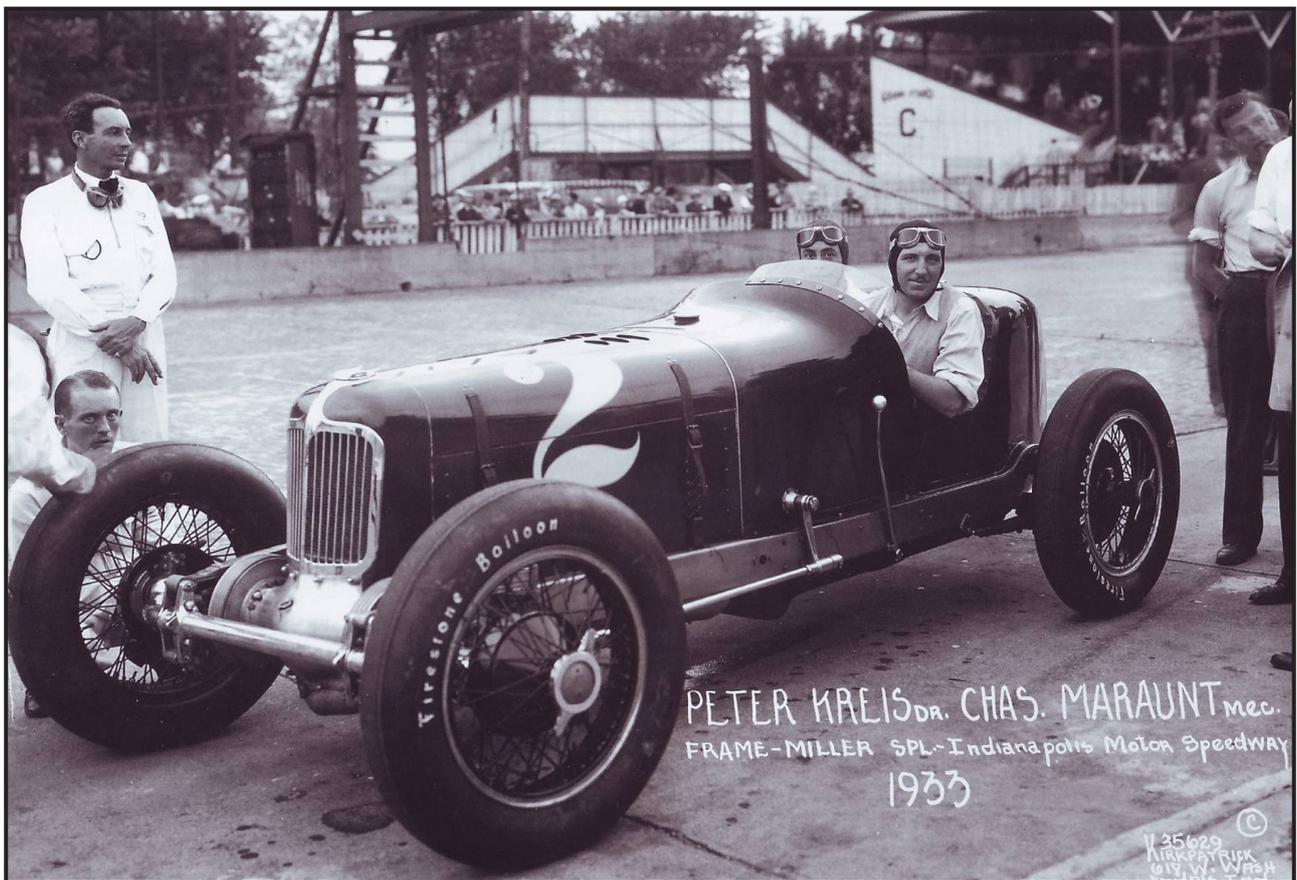
На старт «Инди-500» 1931 года впервые в истории автоспорта вышла машина, представлявшая комбинацию шасси «Дюзенберг» и дизельного двигателя конструкции Клисси Камминса. Стартовавший на ней Дейв Эванс закончил дистанцию на 13-м месте, пройдя все 200 кругов. По окончании соревнований специалисты подсчитали, что стоимость израсходованного автомобилем топлива составила всего 2 доллара 40 центов. Машина сфотографирована на английской трассе Бруклендс во время рекламной поездки по европейским странам.

Снимок, сделанный перед стартом гонок 1932 года. У переднего крыла «родстера» «Линкольн KV» беседуют Эдди Рикенбакер (слева) и Генри Форд I. За рулем машины сидит Эдсел Форд, справа на подножке стоит внук «автомобильного короля» Генри Форд II, а перед ним его брат Бенсон. Крайний справа — владелец крупнейшей тогда американской фирмы, производящей покрышки, Харви Файерстоун.

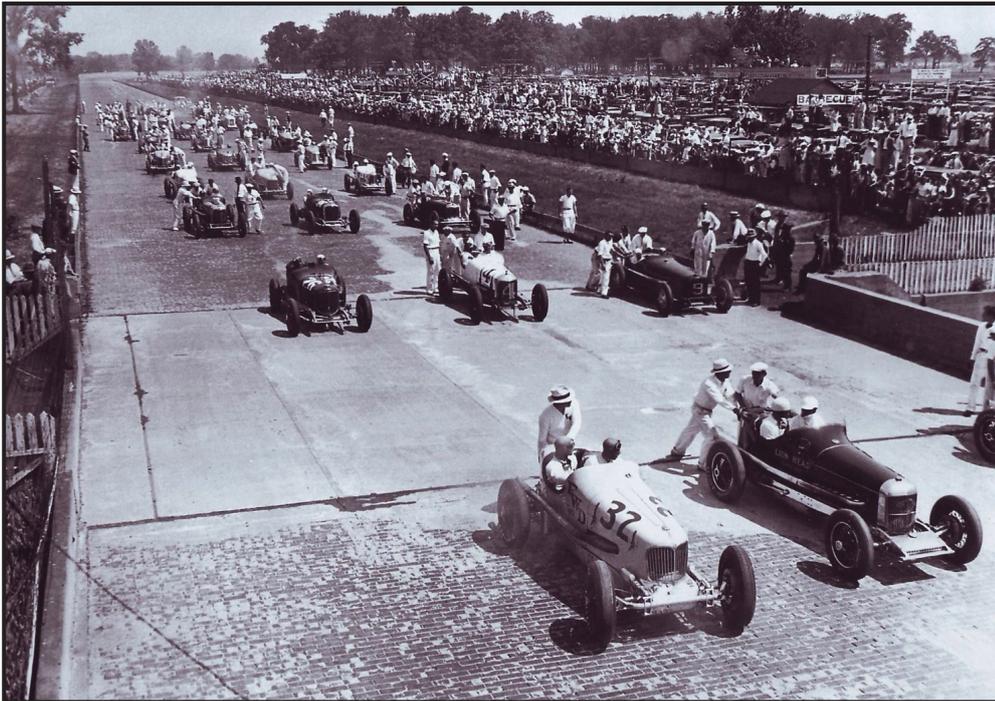




Гарри Миллер у своего полноприводного болида, подготовленного к гонкам в Индианаполисе 1932 года. Машина оснащалась V-образной «восьмеркой» и подвеской системы «де-Дион» спереди и сзади. Две машины, вышедшие на старт, не дошли до финиша. Гас Шрадер разбил свой автомобиль на 4-м круге, а Боб Макдоно выбыл из борьбы из-за лопнувшего маслопровода.



Победитель гонок 1932 года Фред Фрейм у заявленного им для следующих состязаний переднеприводного «Миллера». Стартовавший на этой машине Питер Крейс сошел с дистанции на 63-м круге.

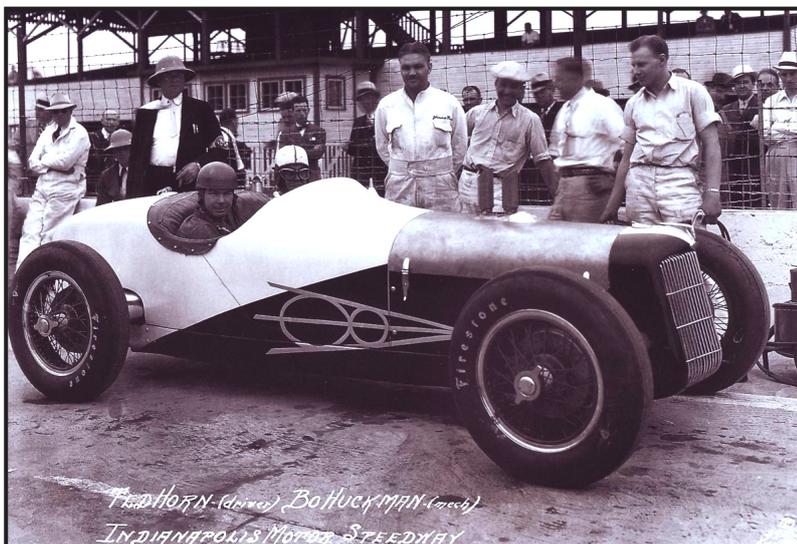


Старт гонок «Инди-500» 1934 года. Под номером 32 соревнования начинает Фрэнк Бриско на полноприводном «Миллере», снабженном 4-цилиндровым мотором рабочим объемом 4,2 литра «Оффи». Рядом с ним Уилбур Шо на машине «Миллер-Стивенс». Во втором ряду, слева направо: Эл Миллер на машине с двигателем «Бьюик», Чет Гарднер на 16-цилиндровом «Миллере» и Мори Роуз на «Дюрай-Миллере». В этом году на старт вновь допускались только 33 участника.

В 1934 году состоялось второе пришествие на «кирпичницу» дизельного автомобиля. В этой «пятисотке» стартовали два дизельных «Камминса», один из которых снабжался 5,7-литровым 2-тактным двигателем, оборудованным нагнетателем типа «Рутс», а другой приводился 4-тактным атмосферным силовым агрегатом. Дейв Эванс (на снимке), управлявший второй машиной, сошел с дистанции на 81-м круге из-за поломки трансмиссии. Стабби Стабблефилд на компрессорном автомобиле прошел все 200 кругов и финишировал 13-м.



*DAVE EVANS, DR. JUGGER JOHNSON
INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY
1934*

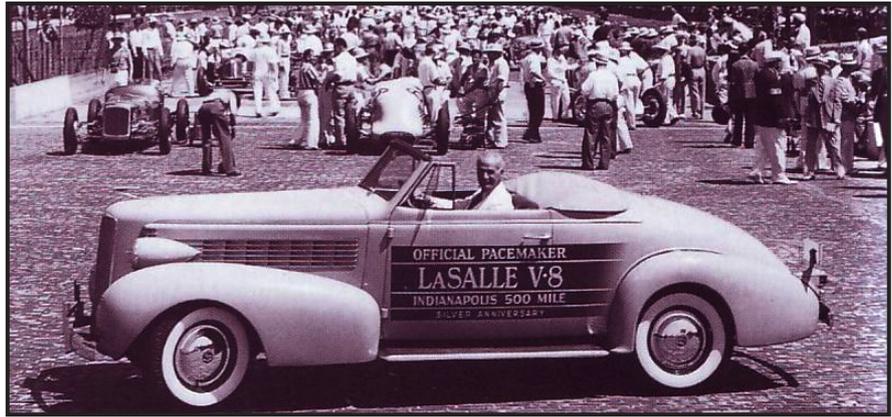


*Тед Хорн (двигатель) Воллукман (шасси)
INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY*

В начале 1935 года «Форд Мотор Компани» предложила Миллеру заказ на изготовление 10 гоночных автомобилей, оснащенных фордовской 3,6-литровой V-образной «восьмеркой». Гарри всего за 3 месяца построил машины, которые, несмотря на свою оригинальность (передний привод, обтекаемый кузов) и форсированный до 220 сил двигатель, получают «сырыми». В 1935-м шесть из десяти автомобилей не смогли пройти квалификацию перед «Инди-500», а остальные до финиша не добрались. На снимке — Тед Хорн, «Миллер-Форд» которого продержался на дистанции до 145 круга.

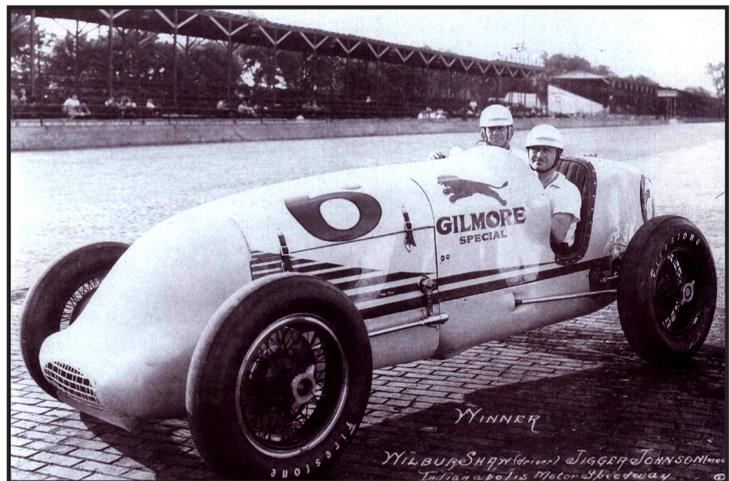


Участники «пятисотки» 1937 года занимают свои места на старте. К началу состязаний готовится и ветеран трека Ральф де Пальма за рулем пейс-кара «Ла Саль» серии «50». В середине первого ряда стоит «Гилмор Спешел» будущего победителя гонок Уилбура Шо.



Во время квалификационных заездов аварию потерпел Фрэнк Макгёрк на «Белланжер Спешел» (Bellanger Spl). Машина вылетела с трассы и несколько раз перевернулась. При этом погиб механик Эл Опалко.

Уилбур Шо и его механик Джиггер Джонстон позируют в кокпите болида «Гилмор Спешел» (Giltmore Spl) после победы в «Инди-500» 1937 года. По итогам сезона Шо выиграл национальный чемпионат AAA, опередив Теда Хорна и немца Бернда Роземейера.



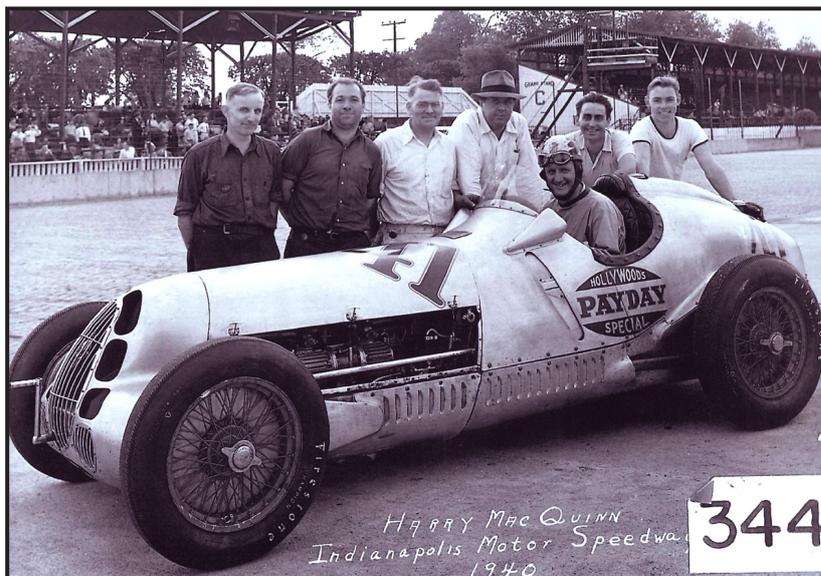
В 35-м «Скоростная трасса» обзавелась установленными по всей трассе светофорами, имевшими желтый и зеленый огни. При желтом сигнале гонщики были обязаны снизить скорость до 75 миль в час (120 км/ч) и не совершать обгонов. С этого же года все участники состязаний национального первенства допускались на старт только в металлических шлемах. Тем не менее XXIII гонки «Инди-500» стали весьма урожайными на смертельные аварии — во время своего первого тренировочного круга разбился новичок Джонни Ханнон, затем та же участь постигла ветерана трека Стабби Стабблефилда и его механика Лео Уиттакера, а на 9-м круге состязаний в повороте №4 погиб Клей Уздерли. Победу же праздновали Келли Петилло, начавший гонку с 22-й позиции, и трио Фред Оффенхаузер — Луи Майер — Дейл Дрейк, создавшее мотор, которым оснащались болиды, занявшие два первых места. Один из творцов 4,2-литровой «четверки», которая в течение трех десятилетий будет доминировать на «кирпичнице», Луи Майер в 36-м стал первым в истории «пятисотки» пилотом, трижды добивавшимся успеха на треке в Индианаполисе. Причем сделал он это на машине с 4-цилиндровым двигателем... «Миллер». Объяснил Луи это тем, что старый двигатель более экономичен — средний расход горючего его автомобиля составил 19,7 литра на 100 км. А вот пяти участникам соревнований топлива не хватило, чтобы добраться до конца дистанции.



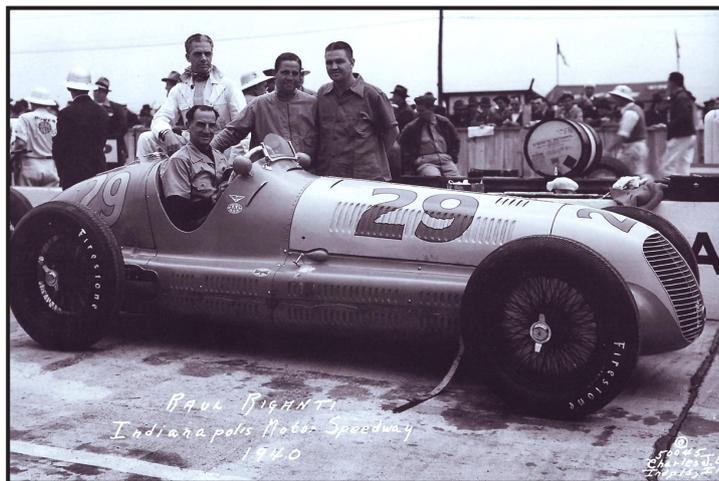
В том же году на кольцевой трассе под Нью-Йорком прошли первые гонки на «Трофей Вандербилта» (Vanderbilt Trophy). Их устроители хотели воскресить проводившиеся в 1904–1916 годах состязания на Кубок, учрежденный миллионером и любителем автоспорта Уильямом К. Вандербилтом. В «реанимированных» соревнованиях американские зрители после 7-летнего перерыва смогли вновь увидеть «чистокровные» болиды класса гран-при из Европы и сравнить их с «домашними» машинами. Однако дуэли не получилось — уверенной победы добился итальянский ас Тацио Нуволари на 8-цилиндровой «Альфа-Ромео». Все автомобили, прибывшие из Старого Света, сразу же перешли во владение богатых американских спортсменов. Машина Нуволари стала собственностью Рекса Мэйза, который в 37-м году решил на ней покорить «кирпичницу». Однако уже на 24-м круге Мэйз вынужден был прекратить борьбу из-за перегревшегося двигателя. Другой гонщик на европейском автомобиле — Бейб Степп на 8-цилиндровом 5-литровом «Мазерати» — продержался на трассе чуть дольше, до 36-го круга, после чего на его болиде сгорело сцепление. Первым линию финиша пересек Уилбур Шо на машине с 4-цилиндровым «Оффи». Он всего на 2,16 секунды опередил Ральфа Хелбёрна на «Стивенс-Оффенхаузер» (Stevens-Offenhauser), что стало рекордом «пятисотки». В том же году фирма «Борг-Уорнер» (Borg-Warner), производящая коробки передач, выделила 10 000 долларов на изготовление серебряного кубка высотой 4 фута и массой 36 кг, на котором размещались миниатюрные горельефы всех пилотов (начиная с Рея Харроуна), выигрывавших «Инди-500». К настоящему времени вся боковая поверхность кубка, называемого «Трофей Борг-Уорнера» (Borg-Warner Trophy), заполнена, и портреты победителей размещаются на цилиндрической подставке, выполненной также из серебра. Хранится эта бесценная чаша в «Музее спортивной славы Индианаполиса».

После двух розыгрышей «Трофеев Вандербилта» в руки американских пилотов попали несколько «Альфа-Ромео» и «Мазерати».

На снимке — в серебристой «Альфе 308С» команды «Голливудский день получки» (Hollywood Payday) позирует Гарри Маккуинн. На финише он занял лишь 13-е место, отстав от победителя на 2 круга.



В 38-м Американская автомобильная ассоциация решила вновь адаптировать свои болиды к автомобилям европейских «больших призов». Технический регламент AAA допускал к состязаниям национального первенства машины с компрессорными двигателями объемом до трех литров и с атмосферными силовыми агрегатами объемом до 4,5 литров. Кузова болидов вновь стали одноместными. Именно

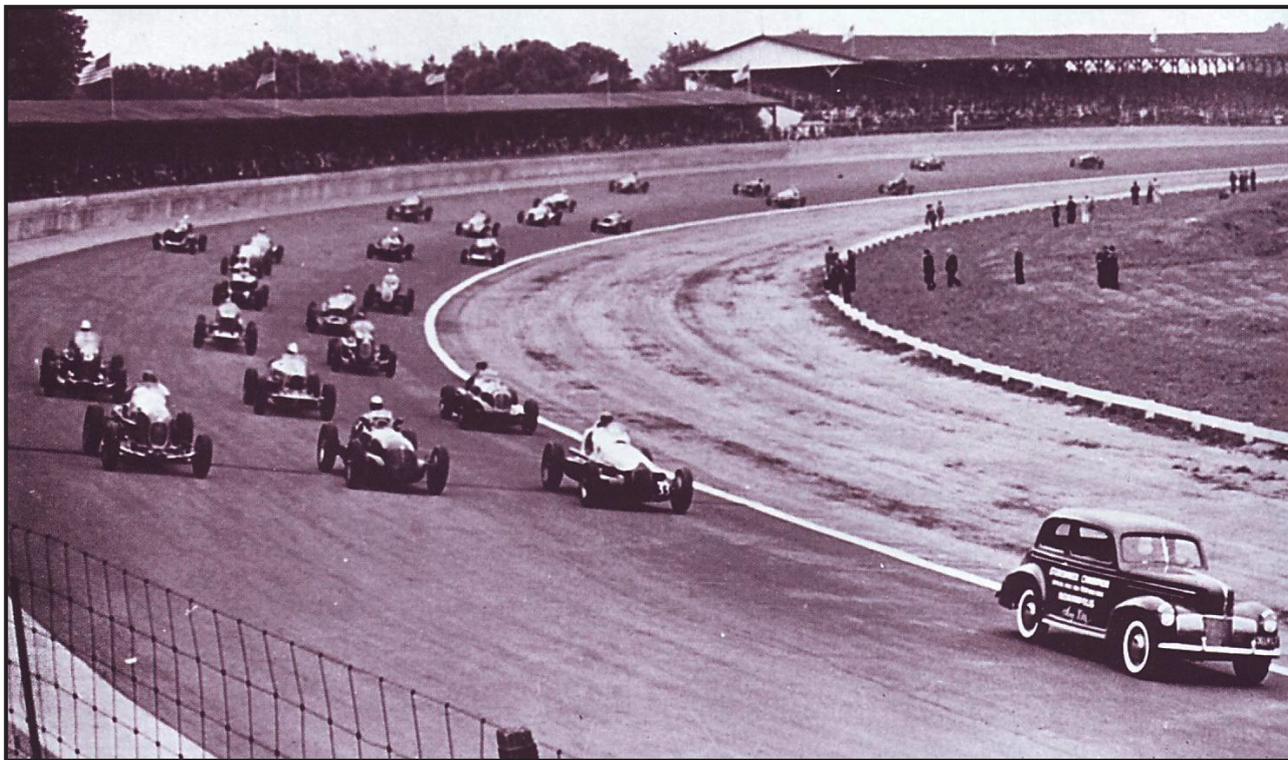


На этом, окрашенном в национальные аргентинские желто-голубые цвета «Мазерати 8CL», в гонках 1940 года стартовал южноамериканский пилот Рауль Риганти. Итальянский болид имел компрессорный 8-цилиндровый 32-клапанный мотор рабочим объемом 3,0 литра и мощностью 430 сил. Риганти не смог совладеть с «табуном» лошадей, скрывающимся под капотом, и разбил свой автомобиль в 4-м повороте 24-го круга дистанции.

это обстоятельство дало возможность на короткое время заглянуть на «кирпичнице» автомобилю из Старого Света. В 1939 и 1940 годах первым на «Аллею победителей» (расположенную за боксами перпендикулярно трассе) заезжал Уилбур Шо на 3-литровом 365-сильном «Мазерати 8CTF», заявленном в стартовом протоколе под названием «Бойл Спешел» (Boyle Spl). Он стал вторым после Луи Майера трехкратным победителем «Инди-500». Лишь непредвиденные обстоятельства помешали Шо в 41-м в четвертый раз первым увидеть клетчатый флаг на «пятисотке» в столице штата Индиана, а также впервые в истории трека одержать три победы подряд. Ранним утром в день состязаний в боксах «Скоростной трассы» вспыхнул пожар. Пожарным удалось довольно быстро справиться с огнем, успевшим, правда, уничтожить две машины (одна из них — полноприводной «Миллер» с расположенным сзади мотором). Автомобиль Уилбура не пострадал, но водой из шлангов были смыты нанесенные мелом на запасных шинах буквы «OK», которыми механики отметили проверенные покрышки. Причем из 12 шин, находившихся в боксе, лишь одна внушала у механиков сомнения, и они ее отбраковали. Производить новый осмотр резины не было времени, и Шо занял свое место на старте. С самого начала состязаний Уилбур



уверенно занял одну из лидирующих позиций, увеличивая с каждым кругом свои шансы на четвертую победу. Однако мало кому удалось пройти 500-мильную дистанцию без смены покрышек, и в районе 140-го круга Шо заезжает в боксы. Команда оперативно производит замену резины, и Уилбур устремляется дальше. По закону Мёрфи «если неприятность может случиться, то она непременно произойдет» — одна из покрышек все-таки оказалась именно той, которую забраковали механики, и на 151-м круге в повороте № 1 она разлетается в клочья. Автомобиль врезается в стенку и превращается в груды искореженного металла, из которого выливаются 230 литров горючего. По счастью, пожара не возникло, но гонщик получил сложный перелом ноги, который вывел его из строя на весь сезон. Первым линию финиша пересекает машина «Уиттрот-Оффенхаузер» (Wetteroth-Offenhauser), которой до 61-го круга управлял Флойд Дэвис. Затем его сменил товарищ по команде Мори Роуз, оставшийся «безлошадным» после того, как на его «Мазерати» вышел из строя топливный насос.



Старт гонок «Индианаполис-500» 1940 года. Пелетон участников, ведомый «Студебейкером Чемпионом», за рулем которого сидит мировой рекордсмен Эб Дженкинс, проходит поворот № 1.

В первом ряду слева направо: Мори Роуз («Уиттрот-Оффенхаузер»), Уилбур Шо («Мазерати 8СТФ») и Рекс Мэйз («Стивенс-Уинфилд»). Финишную линию это трио пересекло в несколько другом порядке — Шо, Мэйз и Роуз.



В 1939 и 1940 годах первым на «Аллею победителей» (расположенную за боксами перпендикулярно трассе) заезжал Уилбур Шо на 3-литровом 365-сильном «Мазерати 8СТФ», заявленном в стартовом протоколе под названием «Бойл Спешел» (Boyle Spl). Он стал вторым после Луи Майера трехкратным победителем «Инди-500».



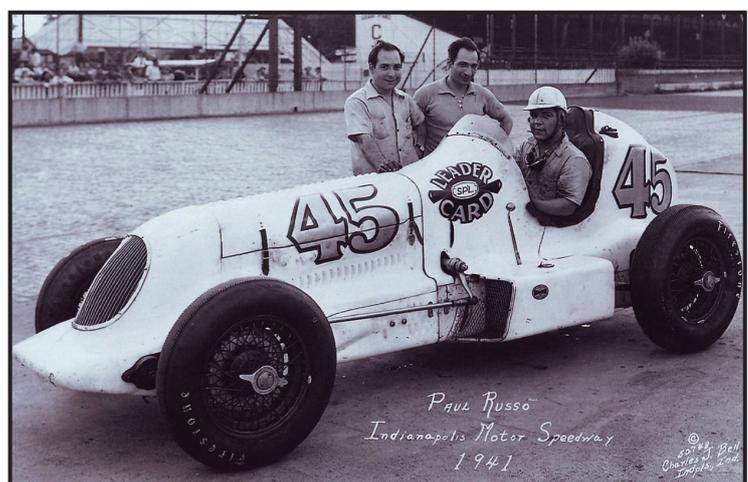
Пожар, произошедший в боксах накануне гонок 1941 года, лишил Уилбура Шо возможности стать первым в истории «кирпичницы» гонщиком, выигравшим эти «самые американские гонки» 4 раза. Кроме того, пожар в боксах уничтожил заднемоторный болид Гарри Миллера.

Весьма неплохо прошедший квалификацию и вошедший в число 33 участников «пятисотки» 1941 года Джордж Барринджер на заднемоторном и полноприводном «Миллере» не смог выйти на старт гонок 1941 года — его машину уничтожил пожар. Во время тестов болида на Соляном озере в штате Юта на нем был установлен международный рекорд скорости в классе автомобилей рабочим объемом до 3 литров (в классе D). Коллега Барринджера по команде Эл Миллер также не дошел до финиша — его «Миллер 4x4» выбыл из борьбы на 24-м круге из-за поломки трансмиссии.



Автомобиль занявшего в 41-м 4-е место Ральфа Хепбёрна являл комбинацию несколько модернизированного переднеприводного «Миллера-Форда» 1935 года с мотором «Уинфилд», вскоре переименованного в «Нови». Этот результат показал всем сомневающимся, что провал десяти машин, построенных 6 лет назад для фордовской компании, не был результатом конструкторской ошибки Гарри Миллера.

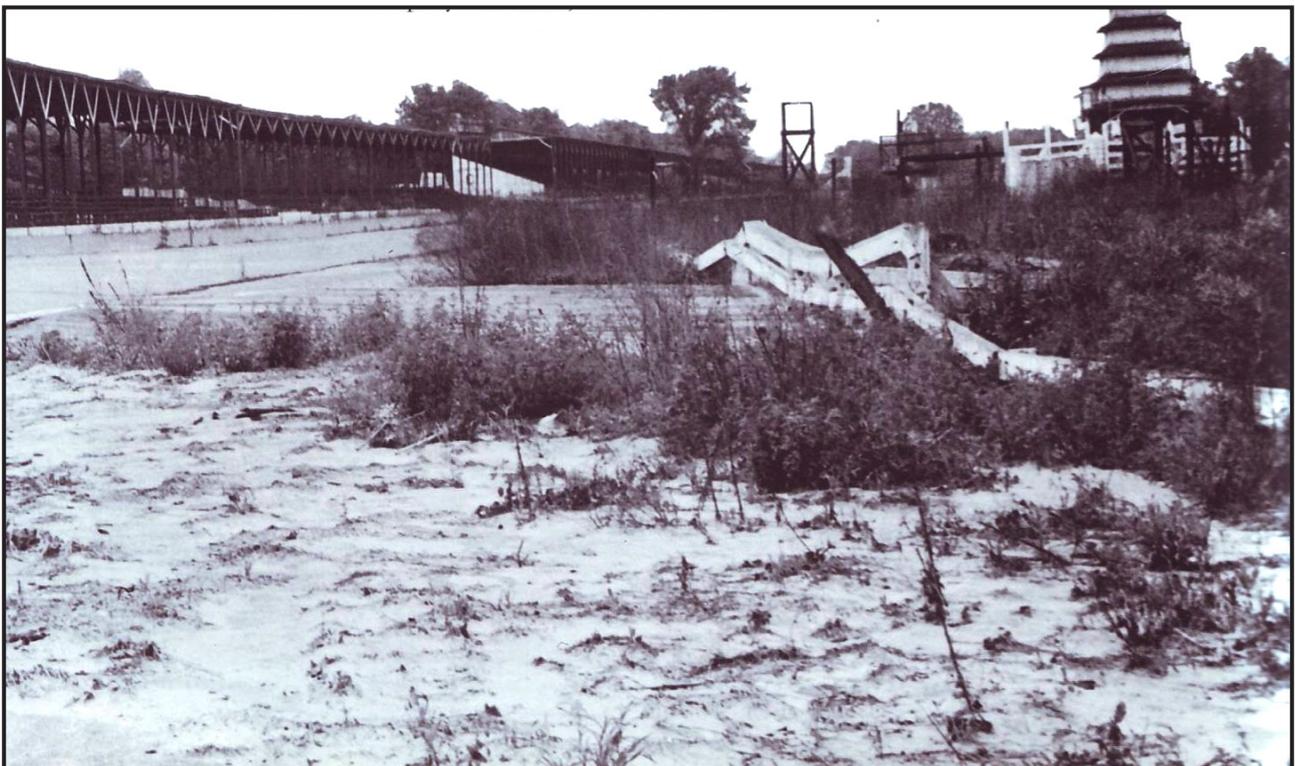
Белый «Марчези-Миллер» (Marchesi-Miller), которым управлял в гонках 1941 года Пол Руссо, интересен не тем, что имел самый маленький по объему мотор среди всех участников «пятисотки» — всего 2,25 литра (хотя и с наддувом). И даже не тем, что при этом он занял довольно высокое 9-е место. Обратите внимание на боковины кузова — по бокам кокпита располагаются дополнительные радиаторы. «Лотоса 72» оставалось ждать еще почти 30 лет.





Старт гонок 1941 года. Наверное, многие из зрителей и гонщиков, собравшихся здесь в День поминовения 1941 года, не могли даже предполагать, что следующие состязания состоятся лишь через 5 лет, а некоторых из них в этот день будут поминать их родственники. Пейс-каром в последних перед войной соревнованиях был выбран «концептуальный» «Крайслер Ньюпорт» (Chrysler Newport), на переднем сидении которого размещались 3 человека, а на заднем — еще четыре. Непосредственно за «Крайслером» виден «Мазерати» Мори Роуза (выбыл на 60-м круге из-за поломки топливного насоса), слева от него «Стивенс-Уинфилд» Рекса Мэйза, а еще левее — «Мазерати» Уилбура Шо.

В декабре 1941-го Соединенные Штаты вступили во вторую мировую войну, и автомобильные соревнования на ее территории прекратились почти на 5 лет. В годы войны «Скоростная трасса Индианаполиса» была заброшена. Все пространство внутри овала поросло травой и кустарником, краска на трибунах и боксах облупилась, покрытие трека покрылось толстым слоем грязи и начало медленно, но неуклонно разваливаться... «Реанимация» места проведения «самых американских гонок» началась в 1944-м, когда исход войны как в Европе, так и на Тихом океане был предreshен...



Во время войны все пространство внутри трека поросло травой и кустарником, краска на трибунах и боксах облупилась, покрытие трассы покрылось толстым слоем грязи и начало медленно, но неуклонно разваливаться... «Реанимация» места проведения «самых американских гонок» началась в 1944-м, когда исход войны стал понятен. Справа на снимке — знаменитая «Пагода», спроектированная Карлом Фишером...



Победители гонок «500 миль Индианаполиса» 1911—1941 годов

Год	Гонщик	Автомобиль	Мотор (кол-во цилиндров)	Шасси	Средняя скорость, км/ч
1911	Рей Харроун	Marmon-Wasp	Marmon (6)	Marmon	120,03
1912	Джо Доусон	National	National (4)	National	126,66
1913	Жюль Гу	Peugeot	Peugeot (4)	Peugeot	122,18
1914	Рене Тома	Delage	Delage (4)	Delage	132,69
1915	Ральф де Пальма	Mercedes	Mercedes (4)	Mercedes	144,55
1916*	Дарио Реста	Peugeot	Peugeot (4)	Peugeot	133,97
1919	Хауди Уилкоккс	Peugeot	Peugeot (4)	Peugeot	141,67
1920	Гастон Шевроле	Monroe	Frontenac (4)	Frontenac	141,85
1921	Томми Милтон	Frontenac	Frontenac (8)	Frontenac	144,20
1922	Джимми Мёрфи	Murphy Spl	Miller (8)	Duesenberg	152,02
1923	Томми Милтон	HCS (Harry Crapo Stutz)	Miller (8)	Miller	146,34
1924	Лео Корум — Джо Бойер	Duesenberg	Duesenberg (8)	Duesenberg	158,05
1925	Питер де Паоло	Duesenberg	Duesenberg (8)***	Duesenberg	162,72
1926**	Фрэнк Локарт	Miller	Miller (8)***	Miller	154,28
1927	Джордж Судерс	Duesenberg	Duesenberg (8)***	Duesenberg	156,95
1928	Луи Майер	Miller	Miller (8)***	Miller	160,07
1929	Рей Кич	Simplex Piston Rings	Miller (8)***	Miller	157,01
1930	Билли Арнольд	Miller-Hartz****	Miller (8)	Summers	161,62
1931	Луис Шнейдер	Bowes Seal Fast	Miller (8)	Stevens	155,48
1932	Фред Фрейм	Miller-Hartz****	Miller (8)	Wetteroth	167,57
1933	Луи Майер	Tydol Spl	Miller (8)	Miller	167,60
1934	Билл Каммингс	Boyle Products****	Miller (4)	Miller	168,73
1935	Келли Петилло	Gilmore Speedway	Offenhauser (4)	Wetteroth	170,94
1936	Луи Майер	Ring Free	Miller (4)	Stevens	175,49
1937	Уилбур Шо	Shaw-Gilmore	Offenhauser (4)	Shaw	182,75
1938	Флойд Робертс	Burd Piston Ring	Miller (4)	Wetteroth	188,57
1939	Уилбур Шо	Maserati	Maserati (8)***	Maserati	185,09
1940	Уилбур Шо	Maserati	Maserati (8)***	Maserati	183,87
1941	Флойд Дэвис — Мори Роуз	Not-Out Hose Clamp Spl	Offenhauser (4)	Wetteroth	185,22

Примечания:

* — гонки из-за дождя были прерваны на 120-м круге;

** — гонки из-за дождя были прерваны на 160-м круге;

*** — мотор с нагнетателем;

**** — машина с передними ведущими колесами.

НБ

Владимир Коваленко

«Бруклендс»

1920-1922





Продолжение (начало см. в № 1 «Истории мирового автоспорта»)

1920

Во время I Мировой войны территория автодрома использовалась авиапромышленностью и военной авиацией. На летном поле проходили испытания самолетов и обучение летчиков. Компания «Викерс» в 1915 году купила территорию бывшей фабрики «Итала», располагавшейся в районе правого изгиба трассы под названием «Форк», и в 1918 году построила третью очередь своих сборочных цехов, одна из стен которых прилегала вплотную к треку. На долгие годы огромная надпись «VICKERS LTD BROOKLANDS» стала одной из самых запоминающихся особенностей трассы. Вот для сравнения как это выглядело в 1914 и 1920 годах.



Бетонное покрытие трассы было разбито грузовиками, и после окончания войны потребовалось время для его восстановления, поэтому в 1919 году соревнования не проводились. Зато в 1920 спортивная активность возобновилась по привычной схеме, сложившейся еще до войны. На трассе базировались два клуба: автомобильный (БАРК или Бруклендский автогоночный клуб; Brooklands Automobile Racing Club — BARC) и мотоциклетный (БМГК или Британский мотоциклетный клуб; British Motorcycle racing Club — BMCRC). Каждый из них проводил по несколько сборных соревнований в год, состоявших из десятка относительно коротких заездов (2–3 круга) каждое. Большинство гонок проводилось в форме гандикапа по времени, когда более быстрые участники стартовали позже, но все при этом должны были пройти одинаковую дистанцию. Идея заключалась в том, чтобы в идеале все финишировали одновременно; более быстрые догоняли соперников, зрителей это держало в напряжении, а участвовать могли абсолютно любые автомобили — от самых маленьких до самых мощных. На правом фото сверху как раз показан момент старта такого гандикапа. Три автомобиля уже отправились в гонку, а далеко на фоне на стартовой линии ждут своей очереди более быстрые участники. Когда истечет время, на которое они, по расчетам специального функционера клуба, должны опережать на заданной дистанции менее быстрых соперников, им будет позволено стартовать.

В 1920 году свои соревнования стали проводить не только базовые клубы, но также Автоклуб Эссекса (Essex Motor Club) и Клуб малых автомобилей (Junior Car Club), переименованный в 1919 году из Клуба мотоколясок (Cyclecar Club). Последний объединял любителей малолитражных автомобилей, и как раз в 1920 году заинтересованные стороны договорились, что малолитражными (называвшимися во Франции «вуатюретами» — *voiturette*) будут считаться автомобили с рабочим объемом двигателя от 1,1 до 1,5 литров, а микролитражными (мотоколяски — *cyclecars*) — до 1,1 литра. Это отразило общую тенденцию к уменьшению рабочих объемов двигателей вследствие развития технологий. На рубеже двух первых десятилетий XX века повышения мощности пытались добиться увеличением рабочего объема, что приводило к постройке 10–15-литровых «монстров». Но уже к «Большому призу АКФ» 1914 года рабочий объем ограничили 4,5 литрами. Война дала мощный толчок к развитию двигателей внутреннего сгорания, особенно в авиации, где повышение удельной мощности на единицу рабочего объема было наиважнейшей задачей. Если в «Инди-500» 1919 года допустимым рабочим объемом были 300 куб. дюймов (около 4,9 литров), то к 1920 году его опустили до 183 куб. дюймов, подогнав под метрический стандарт (2,999 л).

Характерной особенностью гонок на «Бруклендсе» в двадцатые годы стало активное использование отслужившей свое континентальной техники. Автомобили «больших призов» могли устаревать как физически (строятся новые шасси той же модели, а старые оказываются ненужными), так и морально (проектируются новые модели с использованием новых технических решений либо по новым техническим требованиям). Многие из них в конечном итоге оказывались в Великобритании и использовались в «бруклендских» гандикапах или спринтах и подъемах.

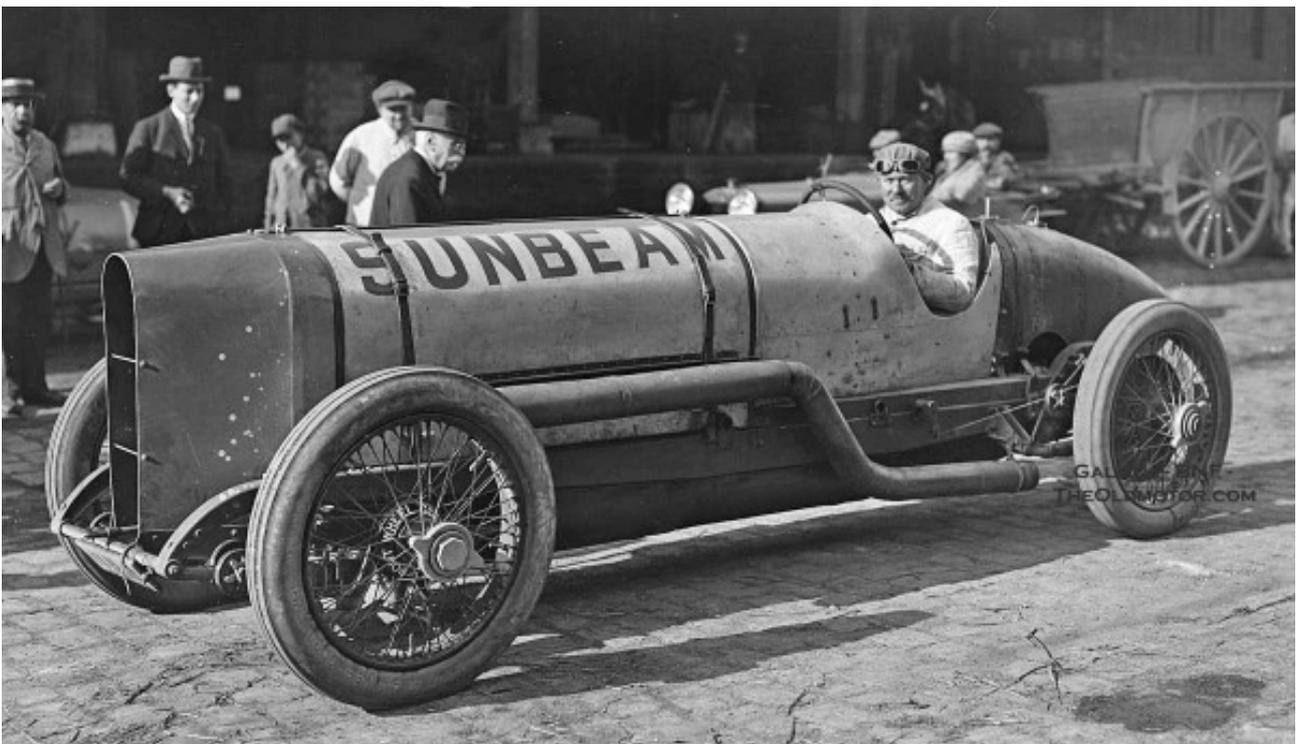
В 1914 году заводская команда «Опеля» прибыла в Британию для участия в августовских соревнованиях 3 августа, но 28 июля началась война, и люди в срочном порядке вернулись в Германию, а машины остались. В 1920 году они участвовали в гонках от имени своих новых хозяев. К сожалению, проиллюстрировать этот факт нечем, потому что фотосвидетельств из того времени удастся найти немного.



Вместе с довоенными «лорен-дитрихами» и «мерседесами» в гонках участвовали и новые модели. Компания «Санбим» построила автомобиль для «Инди-500», но на гонку так и не поехала. Один из источников объясняет это тем, что они немного просчитались с рабочим объемом, который должен был быть в кубических дюймах, а они проектировали в кубических миллиметрах. Правда, если посчитать по известным формулам, то 300 куб. дюймов — это 2916 мм³, а двигатель «Санбима» был объемом 2914 мм³. В 1920 году этот автомобиль выиграл на «Бруклендсе» несколько гонок (на фото — заводской гонщик Хоукс (Hawkes) за рулем).



Еще один новый «Санбим» попал в аварию на тренировках перед августовскими соревнованиями и в гонках в этом году не участвовал, но важность появления этой машины на трассе сложно переоценить. Во-первых, это именно тот самый 18-литровый автомобиль, ставший первой рекордной «Синей птицей» Малкома Кэмпбелла. Во-вторых, он дал начало целому направлению в постройке гоночных и рекордных автомобилей вокруг авиационных моторов. Развитие военной авиации во время I Мировой войны привело к созданию многоцилиндровых высокооборотистых силовых агрегатов. Один из таких двигателей и стал основой для постройки 350-сильного, как его описывали в те годы, «Санбима» (Sunbeam 350hp). Десять лет назад подобный «мастодонт» был бы всего 4-цилиндровым, и рабочий объем каждого цилиндра приближался бы к 5 литрам. Теперь 18 литров распределялись по 12 цилиндрам V-образной компоновки, из-за чего двигатель получился непривычно длинным (фото ниже сделано во время соревнований на подъеме Гайон (Gaillon) во Франции 10 октября).





На другом конце шкалы рабочих объемов были свои герои. Арчи Фрэйзер-Нэш, будущий основатель одноименной фирмы, выступал на 1,1-литровой микролитражке под названием «Ким» (Kim) и выигрывал каждую гонку, в которой участвовал, пока на августовских соревнованиях не попал в аварию и не разбил свою машину, попутно разнеся часть забора вдоль Железнодорожной прямой.



Как обычно, сезон закончился активностью в установлении разного рода рекордов скорости в разных классах на разные дистанции. Особенно старались представители новых классов 1100 и 1500 см³.

1920.04.01	событие		Пробные заезды	
1920.04.05	соревнование	БАРК + БМГК	Открытие сезона (пасхальный понедельник)	Отложено
1920.04.10	соревнование	БАРК+БМГК+АКЭ	Отложенное пасхальное соревнование	
1920.05.24	соревнование	БАРК	Соревнования на Троицу (понедельник)	
1920.05.29	соревнование	БМГК	2 соревнование	
1920.06.19	соревнование	БАРК	Летнее соревнование	
1920.06.26	соревнование	БМГК	3 соревнование	
1920.07.17	соревнование	БМГК	4 соревнование	
1920.07.24	событие		Авиагонки (промежуточный пункт)	
1920.07.27	рекорд		Рекорд трассы	Бургераут (Burgerhout)
1920.08.02	соревнование	БАРК	Августовский банковский выходной	
1920.08.07	соревнование	БМГК	Первые открытые соревнования	Отложены
1920.08.14	соревнование	БМГК + АКЭ	Отложенные открытые соревнования	
1920.08.21	событие	АКУ	Последний день 6-дневных соревнований	
1920.09.04	соревнование	КМА		
1920.09.11	соревнование	БМГК	6 соревнование	
1920.09.20	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Эмерсон (Jack Emerson)
1920.09.25	соревнование	БАРК	Сентябрьское соревнование	
1920.10.02	соревнование	БМГК + АКЭ	Чемпионаты	
1920.10.04	рекорд		Рекорд трассы	Глентуорт (Glentworth)
1920.10.07	рекорд		Рекорд класса 40 л. с.	Кэмпбелл (Campbell)
1920.10.07	рекорд		Рекорд трассы	Вуд (Wood)
1920.10.08	рекорд		Рекорд трассы	Кэмпбелл (Campbell)
1920.10.08	рекорд		Рекорд трассы	Муар (Moir)
1920.10.19	рекорд		Рекорд трассы	Вотсон (Watson)



На фото — старт часовой гонки 500-кубовых мотоциклов на 2-х клубных соревнованиях 29 мая 1920 года.



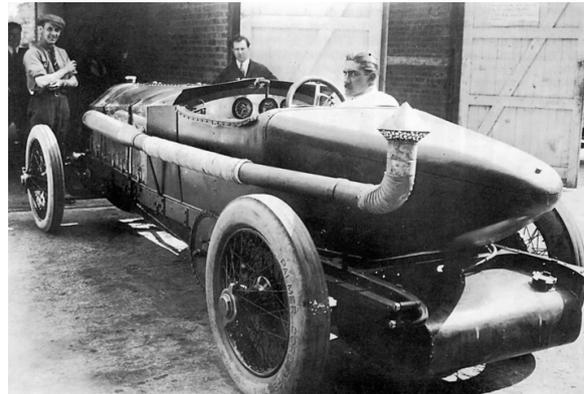
1921

1921 год стал поистине революционным на «Бруклендсе». Хотя на тот момент никто не мог это осознать, многие новшества и дебюты определили облик не только британского, но и отчасти мирового автоспорта двадцатых годов.

Во-первых, после появления годом ранее 350-сильного «Санбима» с авиационным двигателем на трассу стали выходить новые подобные гибридные конструкции. Первым в 1921 году стал легендарный автомобиль графа Зборовски «Китти-Китти-Бэнг-Бэнг» (Chitty-Chitty-Bang-Bang). Он взял шасси довоенного «Мерседеса» с цепной передачей, удлинил его и поставил на него 23-литровый трофейный «Майбах» с немецкого бомбардировщика. Надо сказать, что после I Мировой войны в Британии осталось много как своих неиспользованных авиадвигателей, так и трофейных немецких. Название автомобиля отражало звуки, которые издавал мотор. В своем дебюте (на Пасху) «Китти» с четырехместным кузовом с традиционной «мерседесовской» формой радиатора (фото ниже слева) выиграл две гонки. При этом в одной гонке встретились «Китти», 350-сильный «Санбим» и 10-литровый «ФИАТ», что предвосхитило битвы гигантов «Бруклендса» в двадцатые годы. К следующим соревнованиям (на Троицу) машина получила обтекаемые «корму» и воздухозаборник (фото справа).



Граф Зборовски возвращается в паддок после финиша одной из гонок соревнований на Пасху. Он выиграл две гонки и еще в одной занял второе место. Обычно заслуженная фотосессия ждала победителя гонки. Закончив гонку на Финишной прямой, участники на низкой скорости поворачивали под прямым углом налево на вираж «Мемберс» и тут же уходили на небольшую дорогу возвращения в паддок. Вот здесь эта дорога и выходит из-за угла клубного здания (Clubhouse). «Китти» сейчас направлена в сторону Финишной прямой, а позади за деревьями — Железнодорожная прямая. Дата безошибочно определяется «родной» формой передней части и закрытым защитным кожухом заднего ряда сидений. Уже к следующим соревнованиям кузов будет переделан.



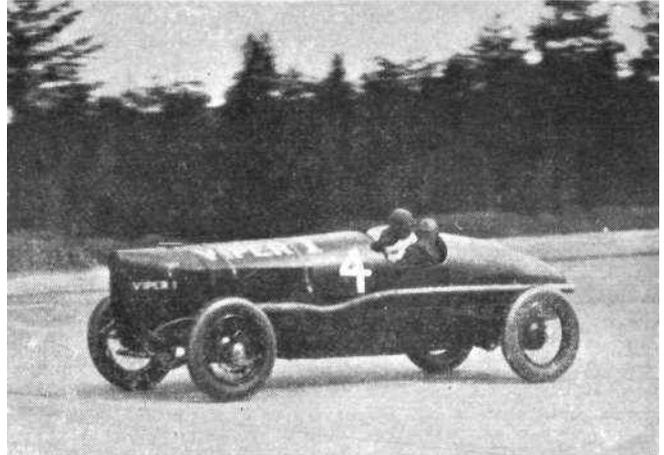
Источники утверждают, что эта фотография сделана 14 мая, то есть в воскресенье, когда британцы отмечают праздник Троицы (Whitsun). В главные праздники (Рождество, Пасху и Троицу) развлекательные мероприятия были запрещены, но людям давали выходной на следующий день, когда и проводились, в частности, автомобильные гонки. Базовый автоклуб «Бруклендса» оставлял эти даты для своих соревнований. На фото хорошо видна новая обтекаемая задняя часть кузова. Также серебристый капот отличается от того, что был на пасхальных гонках. Скорее всего, кадр сделан не на трассе, а в гараже графа в Хайеме (Higham) в графстве Кент к востоку от Лондона. На следующий день Зборовски принял участие в соревнованиях на «Бруклендсе».



Распространенный снимок «Китти-Китти-Бэнг-Бэнг», но соревнования источники не указывают. В 1921-м машина в такой форме выступала на Троицу, в июне и сентябре, пропустив августовские соревнования.



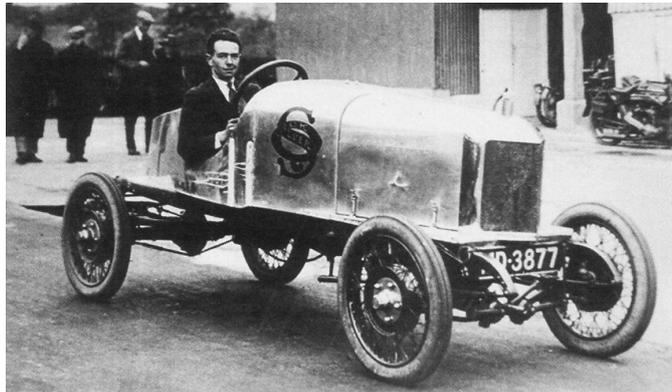
На соревнования в понедельник после Троицы (так называемый банковский выходной, дополнительный день для развлечений после крупных праздников) были заявлены еще два автомобиля с авиадвигателями. 14-литровый «Мартин-Араб» не добился в течение года каких-либо успехов и был благополучно забыт. Предположительно «Мерседес» 1908 года с французским 19-литровым двигателем «Клерже» (Clerget) даже не вышел ни разу на старт, унеся в тренировке жизнь своего владельца Хартшорна Купера (Hartshorne Cooper). Наконец, на августовских соревнованиях также неудачно дебютировал «Вайпер 1» (Viper 1), «Нэпир» с построенной британской компанией «Вулсли» 11-литровой «Испано-Сюизой» (фото справа). Не все эксперименты с авиадвигателями в 1921 году оказались удачными, и успеха добивались только «Санбим» и «Китти-Китти-Бэнг-Бэнг». Зборовски к осенним соревнованиям подготовил «Китти-II», подобный же довоенный «Мерседес» с цепной передачей и установленным на него 18-литровым «Бенцем». Машина не показала скорости и больше в гонках не участвовала. «Китти-I» лишь эпизодически стартовал в 1922 году.



На Троицу на «Бруклендсе» впервые появился и одержал победу автомобиль «Бентли» (фото слева), заявленный Фрэнком Клементом, будущим победителем «Ле-Мана» 1924 года. А в августовский банковский выходной на трассе дебютировал студент Кембриджа, будущий основатель EPR и BRM, Рэймонд Мэйз на «Хиллмане».



Снова поворот с дороги возвращения в паддок на углу клубного здания. Значит, на фото — победитель гонки. Этот автомобиль — второе шасси «Бентли» с индексом «Экс-2» (Ex. 2). Фрэнк Клемент заведовал экспериментальным отделом в компании «Бентли» и считался отличным гонщиком.



Монограмма на кузове «Хиллмана» расшифровывается как Quicksilver, то есть «Быстрый серебристый». Это первый гоночный автомобиль Рэймонда Мэйза. В те времена вообще было модно давать машинам имена, и Мэйз последовал примеру заводского гонщика компании «Хиллман» Джорджа Бедфорда, который назвал свою машину «Ртутью» (Mercury).

«Бентли» с самого начала были трехлитровыми, причем, Уолтер Бентли участвовал в гонках не из любви к искусству. Постройка автомобилей была для него бизнесом, и 3-литровый двигатель он выбрал исключительно из тех соображений, что для потенциальных покупателей это будет оптимальный по своим возможностям вариант. Впрочем, так думал не только он, и в 1921 году «Инди-500» и «Большой приз АКФ» разыгрывались именно для 3-литровых автомобилей. Годом позже Бентли отправит машину в Индианаполис, а французы изменят формулу на двухлитровую. А пока что — и тут речь уже не о «Бентли» — для участия в «Большом призе АКФ» трехлитровую модель построили в «Санбиме» (их попытки увенчались успехом в 1923 году, когда гонку выиграл Сигрэйв), прототип которой выступил в пасхальных соревнованиях.

Таким образом, просматривается «лестница» классов автомобилей, соревновавшихся на «Бруклендсе»: «гиганты» (двигатели от 10 литров), довоенные модели (4–12 литров), международная «золотая середина» (2–3 литра) и малые автомобили (до 1,5 литров). Для последних в октябре специализированный Клуб малых автомобилей (Junior Car Club) впервые организовал ставшую легендарной 200-мильную гонку, позже трансформировавшуюся в гонку на «Международный приз» (International Trophy). Многие гонщики были универсалами и спортсменами по духу, поэтому они выступали на любых автомобилях. 200-мильная гонка привлекла внимание таких регулярных победителей, как Генри Сигрэйв, Малком Кэмпбелл, Берти Кенсингтон-Муар, Кеннем Ли-Гиннесс; и даже обладатель самой быстрой машины «Бруклендса» Луис Зборовски не считал зазорным стартовать на полуторалитровой машине. Заводские команды выставляли «Толбот-Даррак», «Астон-Мартин», «Эй-си», «Хортсманн», «Мальборо». Единственными иностранцами были французы — победители в Брешии «Бугатти» и «мотоколясочного» гран-при «Салмсон».



Старт давался в месте под названием «Кобэм» между выходом с Бэйфлитского виража и «Форком», где находились цеха «Викерса». Поэтому их тут и не видно: они должны быть дальше по ходу движения.

Правилами были предписаны нанесение стартового номера светлой краской внутри темного круга и установка вертикальной таблички с номером в том же стиле, благодаря чему автомобили-участники 200-мильной гонки разных лет безошибочно определяются на фотографиях.

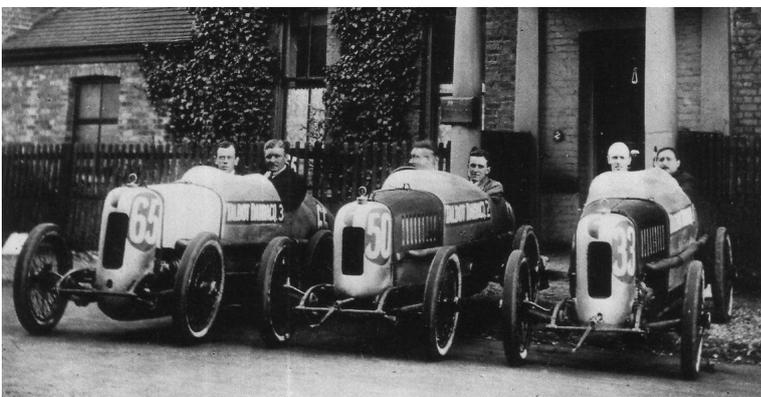


Луис Зборовски за рулем «Астон-Мартина», на котором он занял 10 место с отставанием в 19 минут от победителя.



Будущий победитель «Ле-Мана» и известный журналист Эмми Дэвис сошел с дистанции из-за отказа двигателя автомобиля «Эй-си» (AC).

Самой организованной командой оказалась «Толбот-Даррак» в составе Ли-Гиннесс, Кэмпбелл и Сигрэйв (слева направо на фото ниже). Она была частью компании STD (STD), объединившей в себя французские «Тальбо» и «Даррак» и британский «Санбим». Поскольку именно последний вообрал в себя французов, переводится общее название на английский манер, а само французское подразделение — с языка оригинала: «Толбот-Даррак» и «Тальбо». Французы специализировались на «вуатюретах», поэтому в гонках «Санбим» выставлял большие автомобили, а малолитражки выступали под названием «Толбот-Даррак».



Генри Сигрэйв выиграл гонку, затратив на преодоление дистанции 2 часа 16 минут и показав среднюю скорость 88 миль в час. Нам сейчас этого не понять, но в то время было принято оценивать среднюю скорость на круге и в гонке. Это была очень важная для современников информация, которая давала некое понимание, с тех пор утраченное. Возможно, это понимание заключалось в том, что машины еще совершенствовались, их скоростные возможности постоянно улучшались, и всем было интересно наблюдать за этими цифрами. Как только гоночные автомобили достигли естественных пределов своего развития, средняя скорость перестала давать важную информацию.



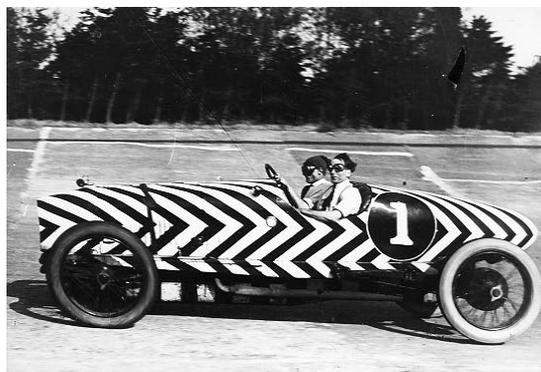
Базовый мотоциклетный клуб БМГК (BMCRC) 2 июля провел еще более масштабную гонку — аж на 500 миль! Но она оказалась настолько масштабной, что больше ее не проводили. Старт был дан в 7 утра, абсолютный победитель Берт Ле-Вак (Bert Le Vack) финишировал через 7 часов и 5 минут. Время победителя в 250-кубовом классе — чуть меньше 10 часов (то есть около 5 часов вечера). Последний из классифицированных гонщиков финишировал через 11 часов 6 минут, и даже после этого на трассе оставались гонщики, пытавшиеся преодолеть дистанцию! В 19.00, через 12 часов после старта, гонку остановили. В ней, кстати, тоже участвовали будущие громкие имена: Кэе Дон (устанавливавший рекорды скорости в тридцатые годы), Фредди Диксон (будущий «кудесник» «Райли», которому особенно удавалась доводка автомобилей этой марки с победами в самых престижных гонках), Тони Вандервелл (основатель «Вэнзуолла»). А один из мотоциклов был заявлен принцем Йоркским, будущим королем Георгом VI, с его персональным «шоффером» за рулем.



На фото — старт 500-мильной гонки в 7 утра 2 июля 1921 года. Под №6 — победитель Берт Ле-Вак на «Индиане».

В клубных гонках продолжала действовать система гандикапов по наблюдаемой средней скорости. Все автомобили ориентировочно делились на четыре группы в зависимости от скорости, которую они были способны показать: 75, 90, 100 и свыше 100 миль в час. Для каждой группы проводились короткая (2 круга) и длинная (3 круга) гонки, которые так и назывались: 75-мильный короткий гандикап (75 М.Р.Н. Short Handicap), 75-мильный длинный гандикап (75 М.Р.Н. Long Handicap) и т. д. Самые скоростные назывались «молниеносными»: Lightning Handicap. На осенних соревнованиях в самой престижной гонке — длинном «молниеносном» гандикапе — гонщик по фамилии Суэйн (Swain), чье имя книги не раскрывают, на «Вокхолле» опередил Ли-Гиннесса на 35-сильном «Санбиме» буквально на полколеса, согласно вердикту судей. Подобные гонки были редкостью, и именно на такой исход были рассчитаны гандикапы: чтобы борьба велась до последних дюймов дистанции. В данном случае считалось, что гандикаппер провел расчеты со 100-процентной точностью.

На Пасху на «Бруклендсе» произошло важное событие: Кеннем Ли-Гиннесс (основатель известной марки свечей зажигания КЛГ — KLG) на том самом 350-сильном «Санбиме» с авиадвигателем преодолел отметку средней скорости на круге в 120 миль в час. Эта скорость была символической не только потому, что каждые следующие 10 миль в час давались все тяжелее и тяжелее, но в связи с историей 1908 года, когда новый электрический хронометр показал для Наццаро на «ФИАТе» скорость в 121 милю в час, а обычный секундомер — 108 миль в час. Так как электрический хронограф был одобрен Королевским автоклубом, утвердили его показания, но так и не поверили в них и ждали, когда эта цифра будет превышена достоверно. С достижением Ли-Гиннесса этого момента осталось ждать недолго.



На фото — один и тот же автомобиль «Стрейкер-Скуайр» (Straker-Squire) с Берти Кенсингтон-Муаром (Bertie Kensington Moire) за рулем. Первый кадр сделан на Троицу, второй — 9 июля на соревнованиях Мотоциклетного клуба (Motor Cycle Club — MCC). Кенсингтон-Муар просто нарисовал на черном кузове белые полосы и выступал на этой запоминающейся машине вплоть до 1923 года. Сам он также известен тем, что отвечал за гоночную программу «Бентли» в 1925–1927 годах, являясь одним из соавторов побед фирмы в Ле-Мане.



Тем временем в полуторалитровом классе пытались достичь отметки в 100 миль в час (почувствуйте разницу: 1,5 литра подбираются к 100 милям в час, без ограничений по рабочему объему — только к 120-ти). Третьего июня Харри Хокер (Harry Hawker) на «Эй-си» смог превзойти этот рубеж на полумиле. Должен признать, что не знаю причин подобного явления, но во всех рассказах об установлении рекордов скорости в двадцатые годы прослеживается следующая закономерность: автомобиль показывает максимальную скорость с хода на первом отрезке мерной дистанции, а при приближении к финишу скорость падает. Поэтому сначала местные рекорды устанавливались на полукилометре, потом машину удавалось держать на нужной скорости на полумиле, позже следовали достижения на километре и миле. Официально признанным мировым стандартом был километр (с 1914 года — в двух направлениях), но статистика отдельно взятой трассы не обязана была подчиняться международным правилам. К концу года (дату источники не сообщают) Кэе Дон (Kaue Don) на «Эй-си» преодолел 100 миль в час на дистанции в километр.



Заветная цифра в 100 миль в час была и у мотоциклистов. Некто Годфри учредил кубок (Godfrey Cup) для «седока», впервые достигшего такой скорости в Великобритании. Первым 28 апреля был Дуглас Дэвидсон на литровом «Индиане». На километре с хода на Железнодорожной прямой он показал 100,76 мили в час. На следующий день его основной конкурент Берт Ле-Вак поднял планку до 106 миль в час, но кубок уже достался Дэвидсону.

Компания «Эй-си» очень активно провела 1920 год. Помимо установления разного рода рекордов и преодоления 100-мильного рубежа на двух дистанциях, она выставила команду из четырех машин в 200-мильной гонке (правда, лучшее место — 8-е), а также в сентябре замахнулась на суточный рекорд Селвина Эджа 1907 года. Тогда после жалоб местных жителей езда по трассе в ночное время была запрещена, но в 1920 году РАК разрешил двойную 12-часовую схему, когда автомобиль использует трассу 12 часов в течение дня и запирается на ночь, чтобы нельзя было проводить какие-либо ремонтные работы. На следующий день к нему можно прикасаться только с начала второго 12-часового отрезка. По этой схеме с 1929 года на «Бруклендсе» проводилась знаменитая двойная 12-часовая гонка. В 1920 году для побития рекорда 1907 года рассматривалась кандидатура самого Эджа, но в итоге Браунсорт и Ноубл столкнулись с поломкой двигателя во второй день, и больше попытки не проводились.



На фото: проводится обслуживание автомобиля «Эй-си» во время попытки установления одного из многочисленных рекордов. Слева на треноге, вероятно, — кинокамера. За спиной гонщика (в шляпе и с усами) стоит Селвин Эдж, автор первого 24-часового рекорда на «Бруклендсе», установленного еще до открытия трассы в июне 1907 года. Он имел долю в делах фирмы «Эй-си» и принимал участие в ее спортивных достижениях, как в свое время создавал репутацию фирме «Нэпир» (Napier). Место на трассе — сразу после примыкания финишной прямой к виражу «Мемберс». На фоне виден пешеходный мост на естественном холме, который срезали для виража. Финишная прямая и паддок находятся справа.



1921.01.17	событие		Гибель мотоциклиста	Фрэнк Хеннинг (Frank Hanning)
1921.03.28	соревнование	БАРК	Открытие сезона	
1921.04.16	соревнование	БМГК	1-е соревнования	
1921.04.27	соревнование	АКУ	Однодневный пробег на выносливость	
1921.04.27	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Дэвидсон, Темпл, Ле-Вак
1921.04.28	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Дэвидсон, Темпл, Ле-Вак
1921.04.29	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Берт Ле-Вак (Bert Le Vack)
1921.05.04	рекорд		Испытательный холм	Тони Вандервелл (Tony Vanderwell)
1921.05.07	соревнование	АК Эссекса		
1921.05.12	соревнование	БАРК	Смертельная авария в тренировке	Купер (J.H. Cooper)
1921.05.15	соревнование	БАРК	Соревнования на Троицу	
1921.06.03	рекорд		100 миль в час для 1,5-л. класса	Харри Хоукер (Harry Hawker)
1921.06.25	соревнование	БАРК	Летние соревнования	
1921.06.28	рекорд		Рекорд трассы	Хорнстед (Hornsted)
1921.07.02	соревнование	БМГК	500-мильная гонка	
1921.07.09	соревнование	МЦК	Авто- и мотогонки	
1921.08.01	соревнование	БАРК	Августовский банковский выходной	
1921.08.17	событие		Мотоциклетный рекорд	Бич (H. Beach)
1921.08.25	событие		Мотоциклетный рекорд	Халфорд (F.V. Halford)
1921.08.27	соревнование	БМГК		
1921.08.29	событие	АКУ	6-дневные соревнования	
1921.09.03	событие	АКУ	6-дневные соревнования	
1921.09.10	соревнование	КМА	Осенние соревнования	
1921.09.17	соревнование	БМГК		
1921.09.20	рекорд		Рекорд трассы	Дживерт (Givert)
1921.09.24	соревнование	БАРК	Сентябрьские соревнования	
1921.09.27	рекорд		Попытка 24-часового рекорда	Неудачно
1921.09.28	рекорд		Попытка 24-часового рекорда	Неудачно
1921.10.06	рекорд		Рекорд трассы	Нэпир (D Napier & Sons)
1921.10.13	рекорд		Рекорд трассы	Стрендж (Strange)
1921.10.22	соревнование	КМА	200-мильная гонка	
1921.10.27	рекорд		Рекорд трассы	Миллер (Miller)
1921.10.28	рекорд		Рекорд трассы	Бедфорд (Bedford)
1921.11.05	соревнование	БМГК	Чемпионаты	
1921.11.09	рекорд		Рекорд трассы	Lagache
1921.11.17	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Берт Ле-Вак (Bert Le Vack)
1921.11.30	рекорд		Рекорды в классах	Уэр (E.V. Ware), Боуэн (H.H. Bowen)



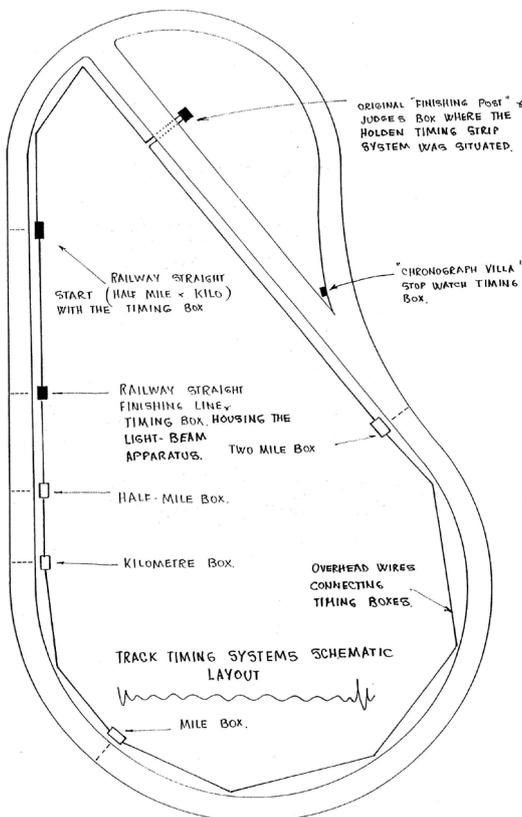
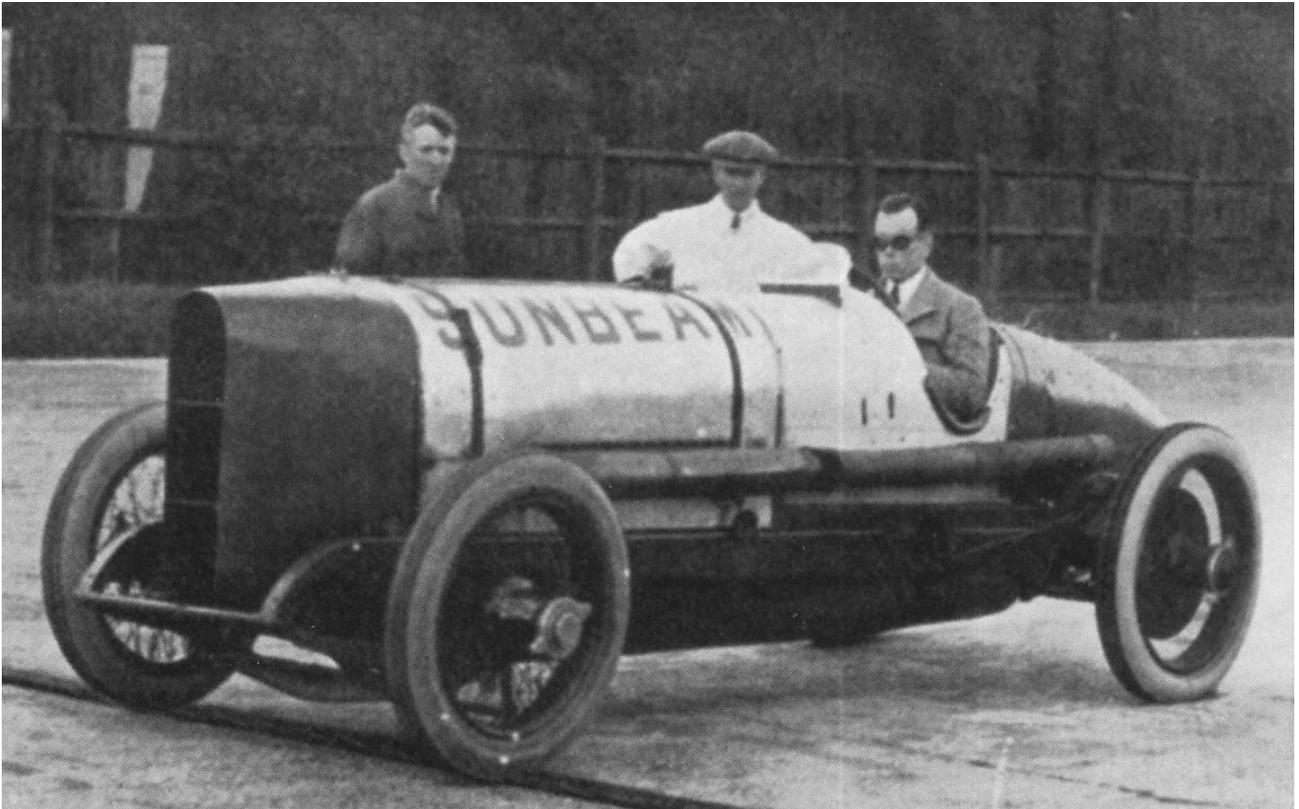
Во время июньских соревнований отважный фотограф сделал несколько снимков с самолета. На одном из кадров виден старт гандикапа в точке под названием «Понд» (Pond) между цехами «Викерса» и виражом «Мемберс». В то время как три машины уже находятся в вираже, две только входят в него, две только что приняли старт и еще две готовятся его принять.

Также о том, что это гоночный день, говорит скопление автомобилей зрителей вдоль финишной прямой, полная трибуна напротив и довольно много людей в паддоке.



1922

В 1922 году революционных событий на «Бруклендсе» не было, но одно значительное событие было вписано в золотую книгу истории автоспорта. 17 мая Кеннем Ли-Гиннесс побил абсолютный мировой рекорд скорости, доведя его до 214 км/ч (133,75 мили в час).



«Бруклендс» был удобным местом для проведения такого рода заездов в силу наличия всей необходимой инфраструктуры. В те времена рекордные заезды проводились на длинных прямых участках шоссе. Кто-нибудь во время своего путешествия проезжал по такой дороге и по приезду подсказывал нужному энтузиасту, что там-то есть то, что его может заинтересовать. Сначала туда выезжали на разведку, и если характеристики дороги устраивали, готовился заезд на установление рекорда. Для этого надо было как вывезти на место действия элементы техподдержки (механиков, запчасти, ГСМ), так и обеспечить официальный хронометраж. Все эти сложности отсутствовали при установлении рекордов на «Бруклендсе», ибо там все было на месте. Была только одна проблема: Железнодорожная прямая вмещала в себя необходимый километр, но разгон и торможение приходились на виражи. И если при разгоне было удобно съехать вниз с виража, что компенсировало относительно низкую при этом скорость (на шоссе разгонялись по прямой), то при торможении был риск не вписаться в следующий вираж, вылететь за пределы трассы как с трамплина и оказаться обладателем абсолютного рекорда скорости посмертно.

Поэтому рекорд Ли-Гиннесса стал последним на трек. Большого выжать из него уже было нельзя. Но нашлась отличная замена: длинные пляжи, на которых отлив создает идеальную ровную песчаную поверхность. Сначала это был валлийский Пендин, потом — Дейтона во Флориде. 350-сильный V12-цилиндровый «Санбим» также в последний раз появился на «Бруклендсе». Его купил Малком Кэмпбелл и стал готовить под легендарным названием «Синяя птица» (Bluebird) к серии установления абсолютных рекордов скорости с 1924 года как раз на пляже Пендина.

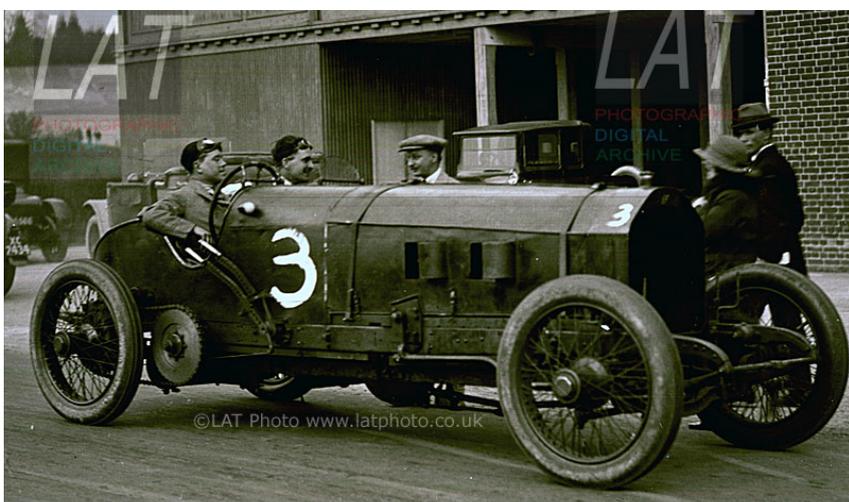
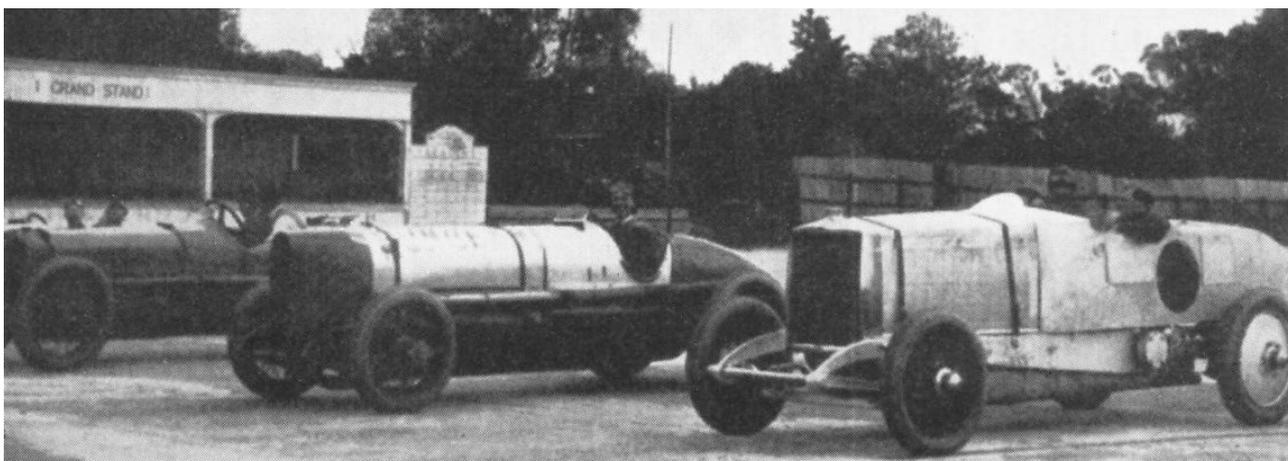


Будущий принципиальный соперник Кэмпбелла Джон-Годфри Пэрри-Томас (J. G. Parry Thomas), погибший в Пендине в 1927 году, как раз дебютировал на «Бруклендсе» в 1922-м. Он руководил проектировкой автомобилей в британской фирме «Лейланд» и уговорил ее руководство выставить на гонки абсолютно серийный экземпляр самой дорогой в Британии модели под индексом 8 с 7-литровым двигателем, конкурировавшей с «Роллс-Ройсом» в соответствующем классе. После нескольких соревнований Пэрри-Томас заменил стандартный кузов на обтекаемый и начал побеждать.



Пэрри-Томас на «Лейланде-8» в понедельник после Троицы (5 июня) и на соревнованиях Автоклуба Эссекса 22 июля. Меры, предпринятые за полтора месяца для повышения обтекаемости, видны невооруженным глазом. В первом случае он выиграл короткий 100-мильный гандикап (имеется в виду не дистанция 100 миль, а наблюдаемая скорость участников вокруг 100 миль в час). Во втором — уже длинный «молниеносный» гандикап (для автомобилей с наблюдаемой скоростью выше 110 миль в час).

Довольно быстро Пэрри-Томас присоединился к обойме больших игроков, о чем свидетельствует следующий постановочный кадр (судя по отсутствию стартовых номеров), на котором в ряд выстроились Пэрри-Томас на «Лейланде» (на первом плане), Ли-Гиннесс на «Санбиме» и Зборовски предположительно на «Балло».



В этой обойме на Пасху появился новый большой игрок: «Изотта-Фраскини» с 20-литровым авиадвигателем «Майбах». Выступал на этом монстре Эрнст Эджридж.

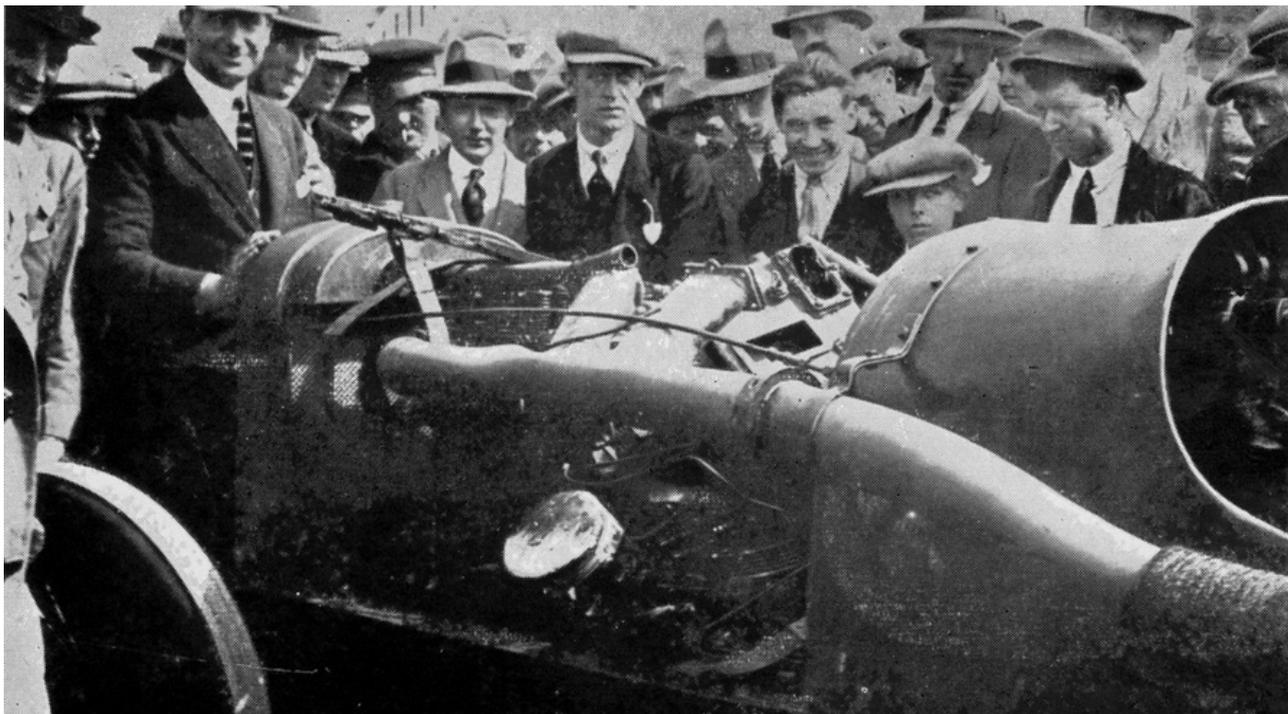
Таким образом, в «молниеносной» группе выступали уже упоминавшиеся 350-сильный «Санбим», «Китти-1», «Лейланд-8», «Изотта-Майбах», «Вайпер-1», а также 4,8-литровый «Балло», 10-литровый «Фиат», «Фиат-Мефистофель», 20-литровый «Блицен Бенц», 5,8-литровый «Пежо». Они не всегда все встречались в одной гонке в силу разных причин (это зависело от степени подготовленности к соревнованиям или состояния машины после очередного заезда), но все равно любой «молниеносный» заезд вызывал повышенное внимание у публики.

нованиям или состояния машины после очередного заезда), но все равно любой «молниеносный» заезд вызывал повышенное внимание у публики.



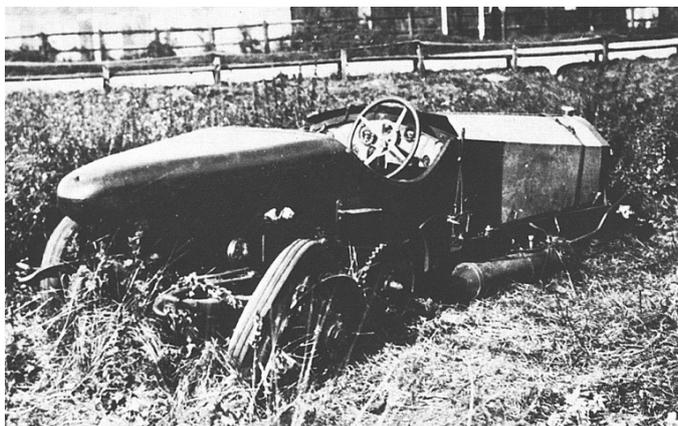
«Фиат-Мефистофель» — это тот самый автомобиль, на котором в 1908 году Феличе Наццаро якобы проехал круг за 121 милю в час. Кстати, в тот день, когда Ли-Гиннесс установил абсолютный рекорд скорости, он попутно улучшил время круга до 123,39 мили в час, от чего все почувствовали огромное облегчение, так как теперь над ними не довлела противоречивость рекорда Наццаро. Теперь он официально был побит.

Итак, «Мефистофель» был построен «Фиатом» по спецзаказу под впечатлением от хет-трика Наццаро, выигравшего на «Фиате» три крупнейшие гонки 1907 года: «Большой приз АКФ», «Тарга Флорио» и гонку на приз кайзера Германии. Только двигатель на нем был установлен большего размера, предположительно 18-литровый. В 1921 году в двигателе были установлены новые гильзы цилиндров, и заказавшего «Фиату» эту работу нового владельца автомобиля Джона Даффа предупреждали, что для старого двигателя повышение мощности может оказаться опасным. Так и случилось. На Троицу вторая пара цилиндров 4-цилиндрового двигателя во время гонки сорвалась со своего места и, пробив капот, пролетела над головами гонщика и механика, осыпав тех запчастями. К счастью, люди не пострадали, а машину пришлось списать.



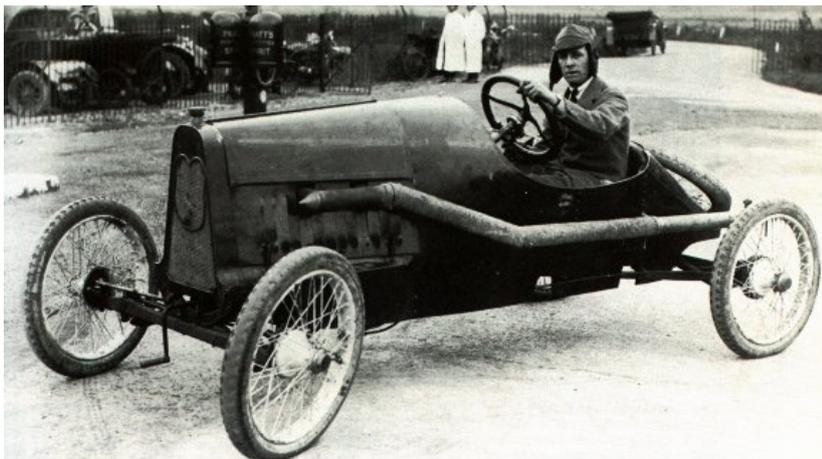
Правда, потом ее купил Элдридж (автор «Изотты-Майбах») и установил на нее 6-цилиндровый 21-литровый авиационный «Фиат», для чего пришлось удлинить раму. И эта машина в 1924 на шоссе во Франции году установила очередной абсолютный рекорд скорости, последний поставленный на дорогах общего пользования. Потом начнется «пляжный» период в истории установления рекордов.

На тех же соревнованиях нагрузки сказались и на «Китти-1» Зборовски. Под финиш гонки, которую он все-таки выиграл, взорвалась покрышка, превратившись в лохмотья (фото ниже слева). А 28 сентября на тренировке перед очередными соревнованиями АК Эссекса из-за лопнувшей на полной скорости шины Зборовски не справился с управлением, «Китти-1» вылетела с трассы, потеряв переднюю ось (фото ниже справа). Гонщик не пострадал и впоследствии восстановил машину, но в гонках она больше не участвовала. Еще один гигант «Бруклендса» покинул трассу.





И еще один новый член «молниеносного» клуба заслуживает отдельного упоминания. Это трехлитровый «Воксхолл», построенный специально для гонки «Турист Трофи», прошедшей 22 июня. Автору так и не удалось выяснить причины такого решения организаторов, но они приняли для своей гонки трехлитровый лимит, в то время как все остальные ведущие мировые организаторы уже перешли на 2 литра («Большой приз АКФ») или запланировали такой переход на сезон 1923 года («Инди-500»). Это означало, что участники ТТ не смогли бы заявиться на ведущие европейские и американские соревнования, а построить машину только для одной гонки было делом весьма накладным. В результате на такой шаг решились только «Воксхолл» и «Санбим», а «Бентли» изначально строили только трехлитровые двигатели, поэтому им было проще. Выиграл гонку Жан Шассан (Jean Chassagne) на «Санбиме», и трехлитровые машины стали завсегдастями «Бруклендса» и разного рода подъемов и спринтов. «Воксхолл ТТ» обладал запоминающейся внешностью, благодаря конусообразным обтекателям перед гонщиком и механиком. Машина откатала ТТ и дебютировала на треке на августовских соревнованиях, а 30 сентября на гонках АК Эссекса выиграла две гонки, показывая среднюю скорость не менее 100 миль в час. Это дало владельцу основание для заявки на «молниеносный» гандикап на осенних соревнованиях (на фото). Заметьте, насколько продвинулись технологии, что теперь даже трехлитровый автомобиль на равных боролся с 20-литровыми монстрами.



Интересно, что переплетение персонажей и событий в британском автоспорте настолько плотное, что потянув за ниточку, можно распутать сложный клубок. Например, Хэмфри Кук (Hamphrey Cook) весь 1922 год активно выступал на «Бруклендсе» на 4,5-литровом «Воксхолле». Потом он купил «Воксхолл» ТТ, а Амхерст Виллиерс (Amherst Villiers) экспериментировал на нем с механическим нагнетателем и доводил агрегат до ума после покупки машины Рэймондом Мэйзом. Результаты этих экспериментов привели к установке нагнетателя на «Белый Райли» (White

Riley), за чем последовало создание проекта EPA (ERA), который профинансировал как раз Хэмфри Кук. В сороковые Мэйз организовал проект БРМ, главным соперником которого долгие годы были проекты «Тинуолл Спешл» и «Вэнюлл» Тони Вандервелла, который, как и сам Мэйз в 1922 году только делал свои первые шаги в автоспорте на «Бруклендсе».

С организационно-соревновательной точки зрения принципиальных изменений не произошло: так же базовые клубы БАРК (автомобильный) и БМГК (мотоциклетный) проводили свои регулярные соревнования по определенной схеме. У БАРК она обычно была такой: открытие сезона в марте, Пасха, Троица, соревнования в июне, августовский банковский выходной, сентябрь и закрытие сезона. Но эта схема иногда слегка варьировалась. В 1922 году мартовских соревнований не было, а Троица попадала на июнь, поэтому вместо июньских соревнований провели майские. Вместо сентябрьских и закрывающих провели одно осеннее соревнование в начале октября. Часто стал проводить соревнования Автоклуб Эссекса. Значимость одного из них способны прочувствовать только британские подданные. 20 мая состоялось соревнование, названное заранее королевским, ибо его запланировано почил присутствием герцог Йоркский, будущий король Георг VI (с 1936 по 1952 годы; королева Елизавета II — его дочь). Гонки на этом соревновании носили название королевских, а сам герцог даже выставил на две из них своего «шоффера» за рулем мотоциклов «Дуглас» и «Трам-Панзани». Успехов он не снискал, но факт присутствия участника в королевских цветах был для всех очень важным.





Вторая 200-мильная гонка Клуба малых автомобилей (JCC) снова стала самым значительным соревнованием года. На этот раз два класса развели по разным заездам: микролитражки (до 1,1 л, т. е. мотоколяски) стартовали в 08.30 утра, малолитражки (до 1,5 л) — в 14.00. В классе мотоколясок из 15 участников самыми серьезными претендентами были заводские команды французского «Салмсона» и британского «Джи-эн» (GN), выставившие по 3 машины.

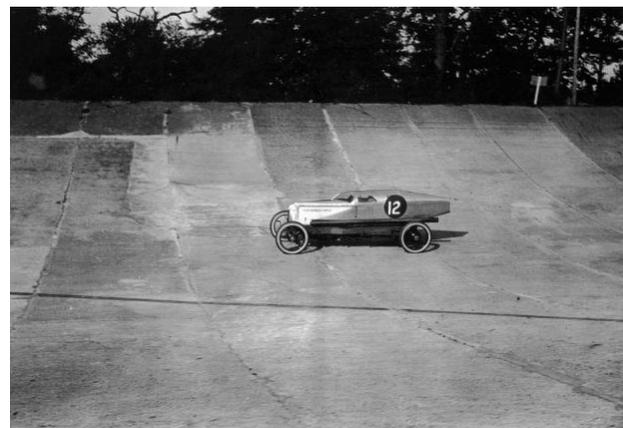


В результате только они и смогли финишировать, причем, два первых места заняли Робер Бенуа (на фото справа) и Люсьен Десво на «салмсонах», а три «джи-эн» (на фото слева) замкнули пятерку.

В полуторалитровом классе снова выиграл франко-британский «Толбот-Даррак», на этот раз под управлением Кеннема Ли-Гиннесса. Прошлогодний триумфатор Сигрэйв (на фото — под № 7) занял 3-е место.



На 30 сентября была запланирована 500-мильная гонка, но она не состоялась из-за низкого числа заявок, и вместо нее деятельный Автоклуб Эссекса провел свое очередное соревнование, которое громко именовалось автомобильным чемпионатом Великобритании. Он состоял из гонок для классов 1100, 1500, 2000, 3000, 4000, 5000 и свыше 5000 см³. Интересно, что Генри Сигрэйв выиграл двухлитровый чемпионат на «Санбиме» с передней частью в духе заокеанских «шевроле» и «фронтенаков» (фото слева). Сезон закончился осенними соревнованиями, в которых выступал, в частности интересный «Ланчестер» с закрытым кузовом (фото справа), который не показал, впрочем, хороших результатов.

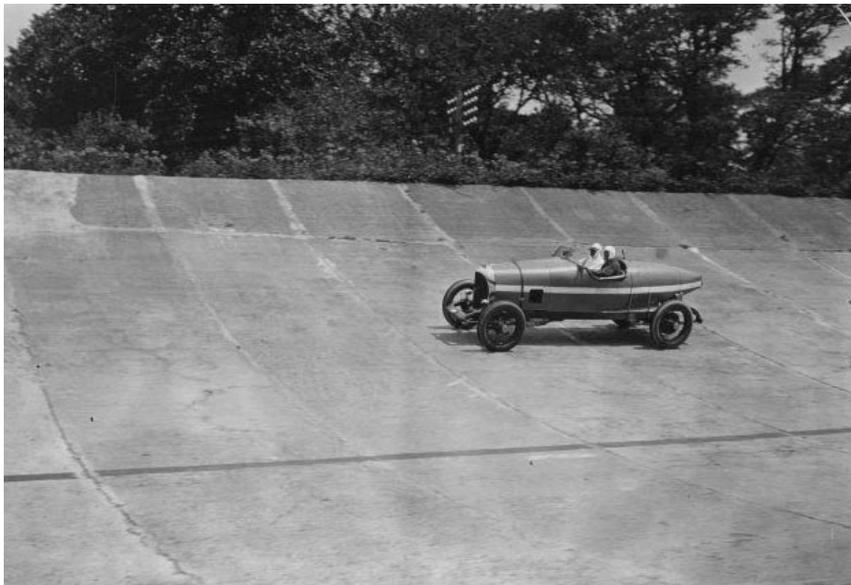




После того, как в 1921 году РАК разрешил двойной 12-часовой формат суточных заездов на «Бруклендсе», и попытка «Эй-си» оказалась неудачной, сразу несколько компаний замахнулись на побитие рекорда 1907 года Селвина Эджа. 24–25 мая «Эй-си» первой удалось это сделать. Интересно, что в первый день одновременно на трассе находился экипаж на заводском «Астон-Мартине», который преследовал свои цели и устанавливал рекорды на длинных дистанциях, находясь на трассе почти 17 часов, тогда как «Эй-си» после 12 часов, как предписано правилами, остановился и был заперт до следующего утра. На следующий день «Эй-си» удалось завершить свой заезд, преодолев 1709 миль и побив рекорд 1907 года (1581 миля). А 19–20 июля сам Селвин Эдж побил и свой старый, и новый рекорд «Эй-си», проехав на голландском «Спейкере» (название которого неправильно на английский манер переводят как «Спайкер») 1782 мили. В те же дни первый мотоциклетный двойной 12-часовой рекорд устанавливала Гвенда Джэнсон (Gwenda Janson) на мотоцикле «Трамп» (Trump). Странно, что ни один мужчина до нее не отважился на такое мероприятие.



1,275 MILES IN A DAY.—Cheering one of the trio of drivers who in 16½ hours between dawn and dusk at Brooklands covered 1,275 miles in an Aston Martin motor-car. Their speed averaged 76 miles an hour.



В августе двойной 12-часовой рекорд побил автомобиль «Вулсли», а в сентябре — «Бентли». Будущий триумфатор Ле-Мана прочно обосновался на трассе. В течение сезона на гонках появлялись не только стандартные «бентли», но и варианты со специально построенными кузовами. И если обтекаемый полузаводской экземпляр Фрэнка Клемента выглядел как многие другие автомобили «Бруклендса» (фото внизу слева), то кузов, сделанный из перевернутой лодки — это особый случай (автомобиль некоего Эгертона в понедельник после Троицы).





1922.03.14	событие	АКУ	Финиш однодневного пробега	
1922.03.17	рекорд		Мотоциклетные рекорды	Джадд (R. N. Judd)
1922.03.21	рекорд		Мотоциклетные рекорды	Сирил Паллен
1922.03.22	рекорд		Мотоциклетные рекорды (500 см ³)	Джадд (Judd)
1922.03.23	рекорд		Рекорд трассы	Паллен (Pullin)
1922.04.08	соревнование	БМГК	Открытие сезона	
1922.04.10	рекорд		Рекорд трассы	Пин (Pean)
1922.04.17	соревнование	БАРК	Пасхальный понедельник	
1922.04.29	соревнование	КМА	Весенние соревнования	
1922.05.06	соревнование	БМГК	Трековый «Турист Трофи»	
1922.05.13	соревнование	БАРК	Майские соревнования	
1922.05.17	рекорд		Абсолютный рекорд скорости	Кенем Ли-Гиннесс
1922.05.18	рекорд			«Санбим» (Sunbeam)
1922.05.20	соревнование	АКЭ + БМГК	Королевские соревнования	
1922.05.24	рекорд		Абсолютный рекорд скорости	Кенем Ли-Гиннесс
1922.05.24	рекорд		Длительная езда	«Астон-Мартин», «Эй-си»
1922.05.24	рекорд		Двойной 12-часовой рекорд	«Эй-си» (АС)
1922.05.25	рекорд		Двойной 12-часовой рекорд	«Эй-си» (АС)
1922.05.27	соревнование	АКУ	Клубные соревнования	
1922.06.05	соревнование	БАРК	Понедельник после Троицы	
1922.06.10	соревнование		Мотогонки	
1922.06.14	рекорд		Рекорд трассы	Вудбридж (Woodbridge)
1922.06.16	рекорд		Рекорд класса 40 л. с.	Томас (Thomas)
1922.06.17	соревнование	АК Илинга	200-мильные мотогонки	
1922.06.29	рекорд		Рекорд трассы	Браунсорт (Brownsort)
1922.07.08	соревнование	МЦК	9-е ежегодные соревнования	
1922.07.13	рекорд			«Вулсли» (Wolseley)
1922.07.15	соревнование	БМГК	Соревнования	
1922.07.17	рекорд			«Вулсли» (Wolseley)
1922.07.19	рекорд		1 день 24-часового рекорда	Селвин Эдж
1922.07.20	рекорд		2 день 24-часового рекорда	Селвин Эдж
1922.07.22	соревнование	АК Эссекса	16-е соревнования	
1922.07.29	соревнование	МК Илинга	Соревнования	
1922.08.05	рекорд		Рекорд для мотоцикла с коляской 350 см ³	Сирил Паллен
1922.08.07	соревнование	БАРК	Августовский банковский выходной	
1922.08.12	соревнование	БМГК	5-е соревнование	
1922.08.14	рекорд		Рекорд трассы	Джойс (Joyce)
1922.08.19	соревнование	КМА	200-мильная гонка	
1922.08.26	событие	АКУ	Последний день 6-дневных соревнований	
1922.08.28	рекорд		1 день 24-часового рекорда	К. Дон, Миллер
1922.08.29	рекорд		1 день 24-часового рекорда	С. Дэвис, ле Чемпион
1922.09.02	соревнование	БМГК (?)	Мотогонки	
1922.09.23	соревнование	БМГК	500-мильные гонки	Отменены
1922.09.28	событие		Авария «Китти-китти-бэнг-бэнг»	Л. Зборовски
1922.09.28?	рекорд		1 день 24-часового рекорда	Джон Дафф
1922.09.29?	рекорд		2 день 24-часового рекорда	Джон Дафф
1922.09.30	соревнование	АК Эссекса	Чемпионат Великобритании по автогонкам	
1922.09.30	соревнование		500-мильная гонка	Не проводилась
1922.10.02	рекорд		Мотоциклетный рекорд	Берт Ле-Вак
1922.10.14	соревнование	БАРК	Осенние соревнования	
1922.10.17	рекорд		Рекорд трассы	Браунсорт (Brownsort)
1922.10.21	соревнование	БМГК	Чемпионаты	
1922.10.25	рекорд		Рекорд трассы	Миссис Нокс (Mrs Knox)
1922.11.09	рекорд		Рекорд класса 40 л. с.	Томас (Thomas)
1922.11.10	рекорд		Рекорд	Томас (J.G.P. Thomas)
1922.11.11	соревнование	БАРК	Соревнования Дня памяти	
1922.11.22	рекорд		Рекорд класса 40 л. с.	Зборовски (Zborowski)



Робер Бенуа на пути к победе в 200-мильной гонке в классе мотоколясок (1100 см³)

ВК



ДОНИНГТОН-ПАРК



Официальные соревнования в парке Донингтона стали проводиться в 1933 году после того, как годом ранее энтузиасты повадились без разрешения проникать на территорию поместья и гоняться по его дорожкам, пока их не выгонят.

Им настолько понравилась импровизированная трасса, что местный автоклуб договорился с владельцем поместья, и дорожки были заасфальтированы.

Сложно в это поверить, но на тот момент (напомню, 1933 год) это была лишь вторая стационарная кольцевая трасса в Великобритании после «Бруклендса» и первая так называемая дорожная, то есть не проложенная по улицам города и имитирующая дороги общего пользования. Поэтому трасса в Донингтоне сразу завоевала огромную популярность у британской публики, желавшей видеть гонки, аналогичные проводившимся на континенте.

Интересно, что только в 1933 году старт гонкам давался не в привычном нам месте, а на противоположной части трассы. На первом фото слева как раз изображен момент после старта одной из гонок на третьих клубных соревнованиях 19 августа 1933 года. Участники входят в так называемую «Шпильку» (хотя она не похожа на известный нам под таким названием 180-градусный поворот), а на фоне мы видим транспарант со словом «Старт».

Уже на следующий год стартовая зона переместилась в свободную от деревьев часть трассы, где была построена специальная прямая с навесами для обслуживания автомобилей.

Когда трассу восстанавливали в 1978 году, правый поворот, который сейчас называется «Старой шпилькой», сделали чуть раньше по ходу движения, что хорошо заметно по фотографиям. Со временем эту часть трассы полностью очистили от деревьев и любых иных объектов, так что мы сейчас иногда можем наблюдать сквозные проезды по лужайке в случае вылетов с трассы.

ВК



«1949 год, Монца: Фанхио и его "Феррари"»

Владимир Коваленко
Застывшее мгновение

26 июня 1949 года, Монца, «Большой приз автодрома Монцы»



Хуан-Мануэль Фанхио на 48-м круге 80-круговой гонки заехал в боксы на дозаправку и смену колес. Его гражданская жена донна Андрейна подает ему обратно протертые очки. Гонщик утоляет жажду. Механики уже поставили свежие колеса. Вся остановка заняла 48 секунд. Позади за процессом наблюдает сошедший после 18 кругов Луиджи Виллорези. Он переживает за своего товарища по «Скудерии Феррари» Альберто Аскари, который уже скрылся за первым поворотом. Он заедет в боксы кругом позже, и механики проведут ту же работу за 28 секунд! Из лидера Фанхио превратится в догоняющего с отставанием в 19 секунд. Но когда за 13 кругов до финиша Аскари заедет в боксы с застрявшей на 3-й передаче коробкой, Фанхио вернет лидерство и доведет гонку до победы, преодолев 504 км за 3 часа 8 минут.

Это был первый полный год Фанхио в Европе. У Автомобильного клуба Аргентины уже была договоренность о сотрудничестве с Акилле Варци, и хотя тот погиб в августе 1948 года в Берне, его дом стал штаб-квартирой национальной аргентинской команды. Национальными цветами этой южноамериканской страны были голубой и желтый. В статье 280 приложений к Международному спортивному кодексу было написано буквально следующее: корпус — голубой, капот — желтый, рама — черная, цвет номера — красный в белом круге. Судя по фотографии, правило не соблюдалось в части цвета номера, но в остальном все было правильно.

Это была первая гонка аргентинской команды (напарником Фанхио был Бенедикто Кампос) на новых автомобилях формулы № 2 «Феррари-166», точно таких же, как у заводской команды. В тренировках даже еще раскраска была заводская красная. Перекрасили машину уже к гонке. До этого команда выступала в гонках формулы № 1 на «Мазерати», заявляясь то как «Скудерия Акилле Варци», то как «Автомобильный клуб Аргентины». Победа в Монце стала пятой из шести побед Фанхио в Европе в 1949 году, и, пожалуй, самой престижной, учитывая дистанцию и состав участников.





«1949 год, Монца: Фанхио и его "Феррари"»

Владислав Шайхнуров

Почти детективная история

В мае 1949 года Автоклуб Аргентины сделал Энцо Феррари предложение изготовить два автомобиля формулы № 2 для выступления в Европе лучших аргентинских гонщиков того времени, Хуана-Мануэля Фанхио и Бенедикто Кампоса. А чтобы подкрепить свои намерения, была названа сумма в 11 000 долларов за каждый автомобиль! В ценах тех лет это было в два раза больше, чем Феррари мог получить в Европе.

Насколько серьезно Феррари отнесся к этому заказу, неизвестно. В этот момент фабрика была занята производством четырех машин: GP-08С и GP-12С для заводской команды, GP-10С для Питера Уайтхеда и 01F для Бруно Стерци. Нет никаких упоминаний о том, что были заложены два автомобиля для Автомобильного клуба Аргентины. И вот здесь начинается самая детективная история, коих так много было в истории команды, особенно в первые годы, когда Феррари крутился как уж на сковородке, дабы финансово встать на ноги. В те годы его еще не называли Комендаторе, чаще за глаза звучало Старый Лис.

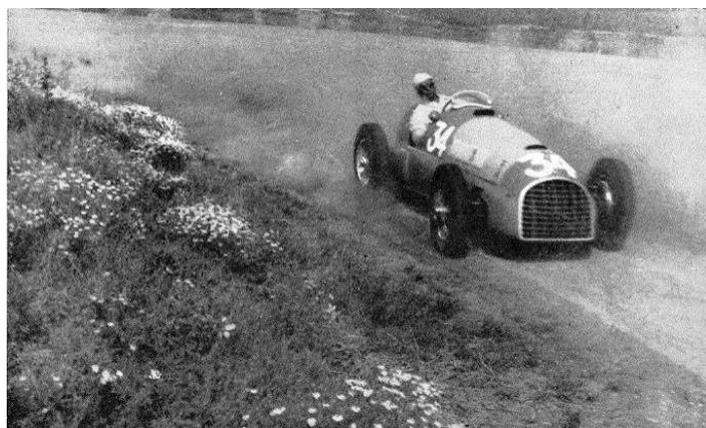
Так вот, 2 июня 1949 года Хуан-Мануэль Фанхио с двумя представителями аргентинского клуба, Панчо Боргоново и Карлосом Анези, приезжают в Модену, дабы своими глазами увидеть два готовых автомобиля. В тот день разговор не состоялся: Энцо сказал, что сперва хотел бы увидеть деньги. Через три недели аргентинцы вернулись и сообщили, что деньги перечислены банковским платежом и предъявили гарантийное письмо. Тогда Энцо показал им два автомобиля.

Один готовый, красного цвета. На раме красовался номер 011F, и это был обычный автомобиль «Феррари 166F2» образца 1949 года с короткобазным шасси.

Второй был в стадии создания, точнее, то была рама на стапеле. Этот автомобиль был намного интереснее: он был длиннобазным и, скорее всего, Старый Лис показал им строящееся шасси С-02, которому еще только предстояло в сентябре дебютировать в гонке на Большой приз Италии.

Деньги на счет итальянской команды еще не поступили, но 23 июня Фанхио добивается разрешения опробовать машину на трассе, проложенной по территории моденского аэродрома. Будущий чемпион с мучениями проехал 20 кругов: он так и не смог включить пятую передачу. Оставалось еще три дня, но механики никак не могли разобраться с причиной. Главной загвоздкой для аргентинцев стал цвет автомобиля: он был красный. Машины же аргентинского клуба должны были окрашиваться в синий цвет с желтым капотом. На просьбу перекрасить машину Энцо жестко отрезал: «Пока деньги не поступили — она будет красной! Баста!»

Денег все не было, но, боясь потерять покупателя, Феррари разрешил Фанхио взять автомобиль для старта в гонке на Большой приз автодрома в Монце, что проходила 26 июня 1949 года и проводилась для автомобилей формулы № 2. Все тренировки Фанхио провел на красной машине. Деньги пришли на счет лишь в субботу и к воскресному утру автомобиль перекрасили!



Собственно гонка также не была легкой прогулкой для Фанхио, поскольку пятой передачи так и не появилось. Он выкручивал мотор до 7500 об/мин. Ближе к концу гонки у Фанхио лопаются несколько спиц заднего правого колеса, вызывая жуткие вибрации, потом начинает расти температура масла. Но ценой невероятных усилий и мастерства ему удается финишировать первым.



В эйфории победы забылось, что второй автомобиль, предназначенный для Бенедикто Кампоса, так и не был готов. Призовые за победу Фанхио потратил на ремонт «Мазерати», также принадлежавшей аргентинскому клубу.

17 июля Фанхио выступил еще в одной гонке формулы № 2, на трассе во французском Реймсе. Здесь результат был хуже: на 14-м круге из 26 Фанхио сошел из-за отказа все той же коробки передач, хотя и лидировал в начальной стадии гонки.

Больше шасси 011F в Европе не появлялось: его перевезли в Аргентину, а 25 августа сам Фанхио и его автомобиль присутствовали на торжественном приеме у Эвиты Перон.

Пока детективного в рассказе немного. Согласен. А интрига состояла вот в чем: на эту же гонку в Монце был заявлен и граф Бруно Стерци на личной «Феррари 166» (напомню, что шасси несло номер 01F). Но на гонку он не явился. И этому предшествовали такие обстоятельства.

1) 12 июня 1949 года Стерци участвует в гонке в Ангулеме, где сходит из-за неисправности коробки передач. Поскольку у Стерци был контракт на заводское обслуживание, он отвозит машину на завод.

2) 19 июня Бруно Стерци вновь появляется в гонке, на сей раз в Экс-ле-Бене. И вновь сход: проблема с задним мостом. И вновь машина на фабрике. Все с тем же номером шасси 01F.

3) Когда господа из Аргентины прибывают на фабрику, им показывают машину красного цвета с номером шасси 011F со словами: «Это ваше!». Но у этого автомобиля нерешаемая проблема с коробкой передач.

4) Граф Стерци в Монце 26 июня даже не показывается, хотя это была одна из главных гонок сезона Ф2 в Италии. И он был заявлен на нее. А 011F, на которой выступает Фанхио, как две капли воды похожа на 01F ангулемской гонки.

5) Две недели спустя, 10 июля 1949 года, в гонке вокруг озера Гарда Бруно Стерци опять заявлен на «Феррари 166». Но даже на скверных фото видно, что в этой гонке он выступал на совсем другом автомобиле. Будь фотографий чуть больше, идентификация автомобиля облегчилась бы, но в той гонке Стерци разбивает машину под списание. Больше в 1949 году Бруно Стерци не стартовал.



Итак, вопрос: откуда рожь в кустах? Вероятнее всего, 011F Фанхио — это и есть 01F, принадлежавшая Бруно Стерци, но с «перебитыми номерами».

В истории всегда действует четкое правило: ответив на один вопрос, тут же получаешь два других вопроса. То же и в нашем случае: зачем все это надо было Бруно Стерци, весьма обеспеченному человеку? Скорее всего юного графа Энцо Феррари уговорил, пообещав на будущее какие-то преференции (один раз у него такое прошло, достаточно вспомнить историю команды «Группо Интер», основателем которой в паре с Игорем Трубецким и был Бруно Стерци). Вполне возможно, что ему была обещана взамен новая машина. Но разве можно в интервале с 23 июня по 10 июля (промежуток между тестами Фанхио и гонкой вокруг озера Гарда, где выступал Стерци) изготовить еще один автомобиль? Есть и еще один вариант — с характерной итальянской горячностью Стерци сам отказался от машины, потребовав другую.

VMS

Алексей Трунов



Эр Аугер-мрагунн
и "Формула-1"





Эла Анзера-младшего¹ все знают в первую очередь как одного из лучших американских гонщиков 1980 – 1990-х: два чемпионских титула в «Индикаре»² (1990, 1994), две победы в серии «Международные гонки чемпионов»³ (1986, 1988), титул в чемпионате «Кан-Ам»⁴ (1982), 34 победы за карьеру в высших дивизионах американских «открытых колёс», что до сих пор является седьмым результатом в более чем столетней истории гонок в США. Однако американец вполне мог оказаться и в Чемпионате мира Формулы-1.

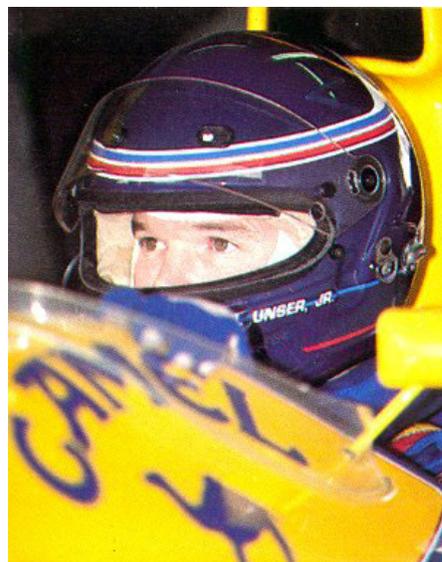
В 1985 году Эл Анзер-младший, тогда ещё просто подающий надежды гонщик, рассматривался как одна из кандидатур в команду «Лотус»⁵ на место ушедшего в «Уильямс»⁶ Мэнселла⁷, но в итоге команда подписала Сенну⁸. В конце того же года к Анзеру, уже находившемуся в ранге вице-чемпиона серии КАРТ, присматривался Берни Экклстоун⁹: в интересах бизнеса ему на 1986-й для «Брэбема»¹⁰ нужен был пилот из США, желательно со звучным именем, но дальше разговоров дело не зашло.

В 1988-м Анзеру выпал уже реальный шанс дебютировать в «Формуле-1»: в команде «Уильямс» искали, кем бы заменить Найджела Мэнселла (какое совпадение!). В Бельгии эту роль выполнял Мартин Брандл¹¹, но от итальянского гран-при англичанин отказался, предпочтя сосредоточиться на выступлениях в Чемпионате мира спортивных автомобилей. Команда разослала приглашения нескольким гонщикам, в т. ч. и Элу Анзеру, но дата европейской гонки совпала с этапом «Индикара», и в итоге вакантное место в кокпите занял Шлессер¹².

Удивительно, но Элу Анзеру-младшему всё же выпал реальный шанс сесть за руль автомобиля формулы-1. И вновь это был «Уильямс».

В начале ноября 1991 года поползли слухи, что Анзер сядет за руль одного из автомобилей британской команды на тестах в Португалии. И, действительно, 18 – 22 ноября американец отрабатывал на закрытой пятидневной сессии в Эшториле¹³. Найджел Мэнселл находился в это время во Флориде, а один из тест-пилотов, Марк Бланделл¹⁴, — в Японии. Оба работали на спонсорских мероприятиях в рамках подготовки к следующему сезону, и команда нуждалась в третьем гонщике для сравнения результатов новинок для следующего года с текущей модификацией автомобиля.

Поскольку на тесты не была допущена пресса, то времена по каждому из пяти дней, пройденные круги и тому подобная детальная информация осталась недоступной. Однако известно, что Анзер, в отличие от Патрезе¹⁵ и Хилла¹⁶, ездил на обычном «Уильямс», без активной подвески, и, судя по его послетестовому интервью, с неполным баком, показав по итогам пяти дней пятое время. Детальные результаты — в таблице ниже.



¹ Al Unser Jr.

² Indycar, маркетинговое название чемпионата CART

³ IROC = International Race of Champions

⁴ Can-Am

⁵ Lotus

⁶ Williams

⁷ Nigel Mansell

⁸ Ayrton Senna

⁹ Bernie Ecclestone

¹⁰ Brabham

¹¹ Martin Brundle

¹² Jean-Louis Schlesser

¹³ Estoril

¹⁴ Mark Blundell

¹⁵ Riccardo Patrese

¹⁶ Damon Hill



Эшториль, 18 – 22 ноября 1991 года

Место	Гонщик	Автомобиль	Время	Шины
1	Дэймон Хилл	«Уильямс» с активной подвеской	1'12.219	квалификационные
			1'13.5	обычные
2	Риккардо Патрезе	«Уильямс» с активной подвеской	1'13.8	обычные
3	Михаэль Шумахер ¹⁷	«Бенеттон» ¹⁸	1'12.751	квалификационные
			1'14.234	обычные
4	Мартин Брандл ¹⁹	«Бенеттон»	1'14.99	обычные
5	Эл Анзер-младший	«Уильямс»	1'15.2	обычные
6	Роберто Морено ²⁰	«Макларен» ²¹	1'16.750	обычные
7	Аллан Макниш ²²	«Макларен» с полуавтоматической коробкой передач	1'17.006	обычные

Для Анзера некоторые технические аспекты «Уильямса» стали полной неожиданностью: «Я не ожидал, что у автомобиля окажется **настолько** большой уровень сцепления с трассой. Мне многому пришлось учиться заново, но на третий день тестов я уже был наравне со всеми остальными. Уровень прижимной силы у автомобиля формулы-1 гораздо выше чем у индикара, в первую очередь из-за шин — в Ф1 пятно контакта гораздо больше. Кроме того, сама машина гораздо легче, чем в чемпионате КАРТ. Это самый эффективный гоночный автомобиль, которым я когда-либо управлял».

Кроме того, американец сравнил и моторы, и работу тормозов: «В принципе, и у нас, и здесь двигатели имеют приблизительно одинаковую мощность, но «Шевроле»²³ на индикаре выдаёт максимальную мощность на самом пике оборотов, для того чтобы нормально проходить повороты в Индианаполисе²⁴. Что же касается «Рено»²⁵, то он выдаёт максимум на низких и средних оборотах, но это потому что он атмосферный. А вот что касается процесса торможения, то из-за лучшего сцепления резины с трассой и меньшего веса у автомобиля формулы-1 гораздо короче тормозной путь. И карбоновые тормоза также играют в этом свою роль. В любом случае, это два совсем разных мира. Из-за этого всего мне пришлось несколько корректировать стиль пилотажа, т. к. на этом автомобиле можно гораздо глубже заныривать в поворот, гораздо глубже, чем я привык».



И карбоновые тормоза также играют в этом свою роль. В любом случае, это два совсем разных мира. Из-за этого всего мне пришлось несколько корректировать стиль пилотажа, т. к. на этом автомобиле можно гораздо глубже заныривать в поворот, гораздо глубже, чем я привык».

Однако в целом Анзер после тестов был в полном восторге: «Было очень весело. Я знаю, что я могу пилотировать автомобиль формулы-1, у меня нет никаких сомнений по этому поводу. Более того, я думаю, что смог бы и побеждать в гонках. Конечно, было бы неплохо ещё поездить с большим количеством топлива на борту и понять поведение автомобиля в случае прохождения

¹⁷ Michael Schumacher

¹⁸ Benetton

¹⁹ Martin Brundle

²⁰ Roberto Moreno

²¹ McLaren

²² Allan McNish

²³ Chevrolet

²⁴ Indianapolis

²⁵ Renault



полной дистанции гонки гран-при, но по ощущениям я однозначно мог бы побеждать в гонках на этом автомобиле и с этой командой».

Однако ещё до тестов Фрэнк Уильямс²⁶ просил журналистов не делать никаких выводов: «Просто так сложились обстоятельства, что понадобился ещё один гонщик с нужным нам уровнем мастерства». Более того, не всё прошло гладко и на самих тестах. Физическая форма Эла-младшего была далеко от оптимальной по стандартам «Формулы-1». Один из механиков позднее вспоминал, что, вернувшись после первых кругов в боксы, Анзер едва мог поворачивать шею. Хотя это уже больше похоже на выдумки, т. к. перегрузки в американских гонках, в особенности на овалах, мало чем отличались от имеющих место в «Формуле-1». Скорее всего, эти разговоры пошли из-за того, что американец курил, что было немыслимым для гонок гран-при и неприятно удивило Уильямса.

Сам же Фрэнк так охарактеризовал работу Анзера на тестах: «Он был очень полезен на четвёртый день тестов». Не самая лучшая характеристика. Был ли он действительно быстр? В первые несколько дней — нет, что породило и вовсе немыслимые слухи, что якобы один из механиков, проехав пару установочных кругов, показал время не хуже, чем у американца. Скорее всего, разговоры эти пошли из-за конфликта Анзера с Патриком Хэдом²⁷. Техническому директору «Уильямса» также не очень понравилась физическая форма гонщика, а после того, как Эл-младший сказал, что лепестковая система переключения передач на «Уильямс» работает медленней, чем традиционный рычаг коробки передач на индикарах, отношения и вовсе испортились.

Сам же Анзер говорил, что Фрэнк был доволен его скоростью, и вообще, что он на тестах был на полсекунды быстрее, чем Патресе и Хилл. Правда это или нет — неизвестно; возможно, американец имел в виду один из тестовых дней, а не всю неделю в целом. Более того, в интервью Гордону Кирби²⁸ Анзер-младший сказал, что надеялся на контракт с командой и после тестов вылетел в Англию для переговоров: «Фрэнк дал мне понять, что он заинтересован в моих услугах, но стоило мне сесть в кокпит, Патрик Хэд стал на редкость грубым. Приехав в офис “Уильямса”, я сказал — давайте договариваться. Но Фрэнк ответил, что они только проявляли свой интерес ко мне, и никогда не говорили, что хотят нанять меня в качестве гонщика. Хэд также был там, в какой-то момент он просто встал и сказал, что мне пора уходить, проводил меня до дверей и закрыл их за мной. Вот так». К этому следует добавить и то, что Фрэнк Уильямс всё же посоветовал Анзеру провести год в «Формуле-3000», прежде чем разговаривать о контракте с «Уильямсом», на что американец возмутился: «Какая ещё Ф3000?! Я чемпион “Индикара” 1990 года!».

Впрочем, это ещё не было концом истории. После тестов в «Уильямсе» у Анзера-младшего прошла примерка сиденья в «Бенеттоне», но американец отказался подписывать контракт с командой, т. к. Том Уокиншоу²⁹ предложил ему сумму, в половину меньшую от той, что Эл-младший зарабатывал в США.

Более того, Анзеру всё же предлагали место в «Уильямсе» на 1993-й, но он отказался, т. к. не хотел пропустить традиционные тренировки и квалификационные заезды перед 500-мильной гонкой в Индианаполисе в мае. Также, по слухам, Эл Анзер мог занять место призового пилота в «Лотусе» в 1992-м или 1993-м, но отказался и от этого предложения из-за низкой конкурентоспособности автомобиля.

На этом, в принципе, и закончилась почти десятилетняя история отношений Эла Анзера-младшего с «королевой автоспорта». Возможно, прими он правила игры, принятые в гонках гран-при, Анзер бы и оказался в Чемпионате мира Формулы-1, но не факт, что всё бы не закончилось так же, как и с Майклом Андретти³⁰.

АГ

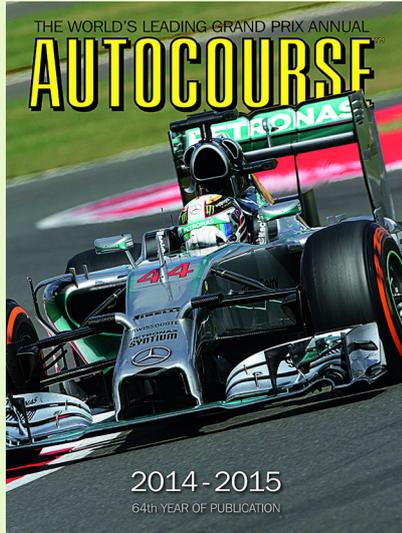
²⁶ Frank Williams

²⁷ Patrick Head

²⁸ Gordon Kirby, американский журналист, работающий на Autocourse и Motor Sport

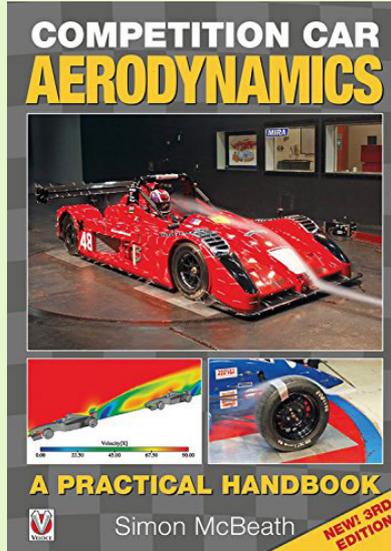
²⁹ Tom Walkinshaw

³⁰ Michael Andretti



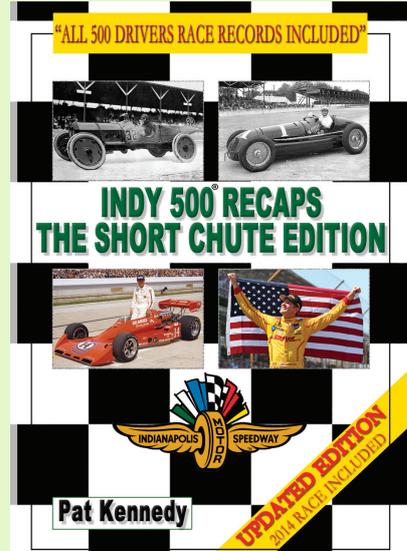
Autocourse Annual 2014

Авторы Tony Dodgins, Maurice Hamilton, Mark Hughes
 Издание 64-е, дополненное
 Книга вышла в марте 2015
 Издательство Icon Publ.
 Формат 31,4 x 24,4 см
 С иллюстрациями
 ISBN 9781905334971
 Язык английский
 Страниц 368
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 2600 руб.](#)



Competition Car Aerodynamics

Автор Simon McBeath
 Издание 3-е, переработанное
 Книга вышла в июне 2015
 Издательство Veloce Publ.
 Формат 24,7 x 17,8 см
 С иллюстрациями
 ISBN 9781845847760
 Язык английский
 Страниц 320
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 1900 руб.](#)



Indy 500 Recaps. The Short Chute Edition

Автор Pat Kennedy
 Новое издание
 Книга вышла в марте 2015
 Издательство Authorhouse
 Формат 22,9 x 15,2 см
 Иллюстрации черно-белые
 ISBN 9781496972439
 Язык английский
 Страниц 534
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 1600 руб.](#)



Greatest Moments of Grand Prix

Автор Jon Stroud
 Книга вышла в марте 2015
 Издательство G2 Entertainment Ltd
 Формат 15,5 x 15,5 см
 Иллюстраций 100 цветных
 ISBN 9781782812630
 Язык английский
 Страниц 128
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 300 руб.](#)



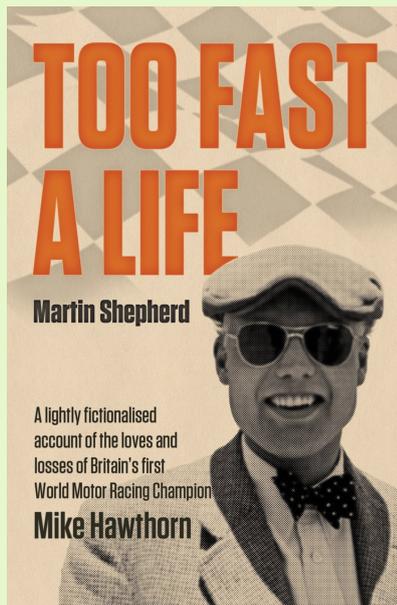
Grand Prix Yesterday & Today

Автор Bruce Jones
 Книга вышла в феврале 2015
 Издательство Carlton Books Ltd
 Формат 21,8 x 28,8 см
 С иллюстрациями
 ISBN 9781780976068
 Язык английский
 Страниц 192
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 900 руб.](#)

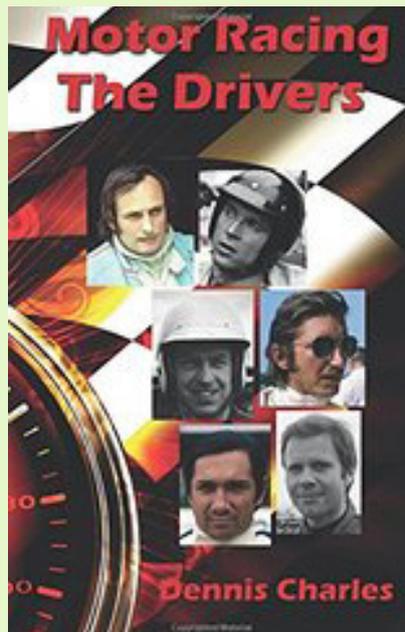


Ireland Stage by Stage. The Rally Roads of Ireland

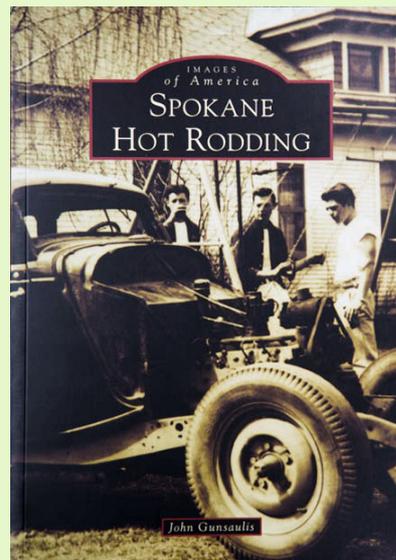
Авторы Rodney McComb, Esler Crawford
 Книга вышла в апреле 2015
 Издательство Colourpoint Books
 Формат 26,2 x 21,1 см
 С иллюстрациями
 ISBN 9781780730707
 Язык английский
 Страниц 192
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 1500 руб.](#)



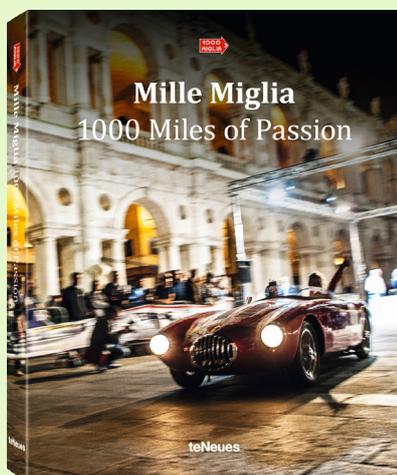
Too Fast a Life. Mike Hawthorn
 Автор Martin Shepherd
 Книга вышла в марте 2015
 Издательство SilverWood Books Ltd
 Формат 21,6 x 14 см
 Иллюстрации черно-белые
 ISBN 9781781323199
 Язык английский
 Страниц 360
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 1000 руб.](#)



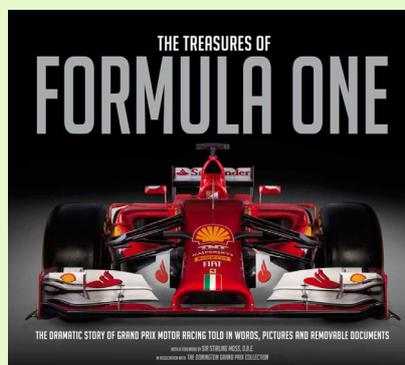
Motor Racing. The Drivers
 Автор Dennis Charles
 Книга вышла в январе 2015
 Издательство Createspace
 Формат 20,3 x 12,7 см
 Иллюстрации черно-белые
 ISBN 9781507736326
 Язык английский
 Страниц 56
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 300 руб.](#)



Spokane Hot Rodding
 Автор John Gunsaulis
 Книга вышла в апреле 2015
 Издательство Arcadia Publ.
 Формат 23,5 x 16,5 см
 С иллюстрациями
 ISBN 9781467133005
 Язык английский
 Страниц 128
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 700 руб.](#)



Mille Miglia. 1000 Miles of Passion
 Автор Rene Staud
 Книга вышла в мае 2015
 Издательство teNeues Media
 Формат 32,8 x 26,2 см
 Иллюстраций около 250 цветных и черно-белых
 ISBN 9783832732400
 Языки английский, немецкий, итальянский
 Страниц 304
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 3500 руб.](#)



The Treasures of Formula One
 Автор Bruce Jones
 Издание 3-е
 Книга вышла в феврале 2015
 Издательство Carlton Books Ltd
 Формат 25,1 x 28,9 см
 Иллюстраций 275 цветных
 ISBN 9781780975825
 Язык английский
 Страниц 64
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 1400 руб.](#)



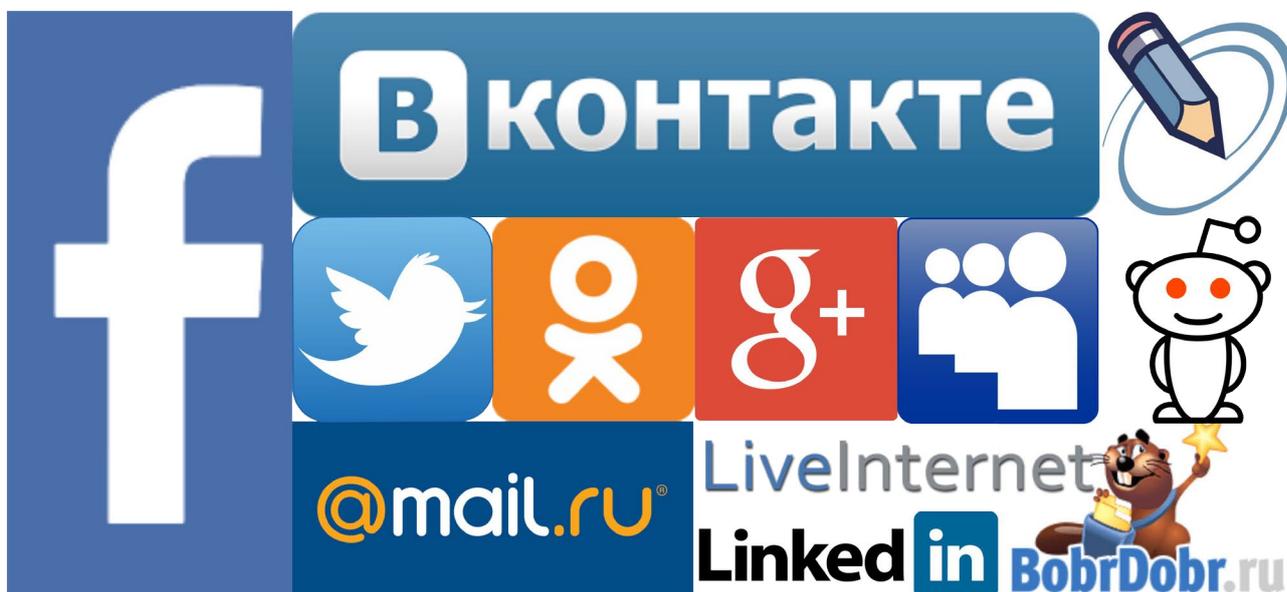
Forewords by Les Williams & George Hopwood

Triumph Thruxton Bonneville 1959 - 1969
 Автор Claudio Sintich
 Книга вышла в мае 2015
 Издательство Panther Publ.
 Формат 26 x 19,6 см
 Иллюстраций около 200
 ISBN 9781909213203
 Язык английский
 Страниц 300
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 1500 руб.](#)



Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

F1News.ru, Motorsporthistory.ru, F1Life.ru и GPSmak.ru.

Вы можете помочь проекту материально, перечислив любую сумму на банковскую карту:

Реквизиты платежа:

Получатель: Коваленко Владимир Юрьевич

Номер счета: 40817810764001603693

Номер карты: 4276640011155373

Наименование банка: Отделение N8616 СБЕРБАНКА РОССИИ Г.ТОМСК

БИК: 046902606

Корреспондентский счет: 30101810800000000606

Наименование платежа: Добровольное пожертвование на альманах

или на счет PayPal:

Идентификатор счета:

tomskdx@gmail.com

[Сделать пожертвование](#)

Проект является некоммерческим, поэтому все авторы отказались от получения личной выгоды. Все полученные средства будут перечисляться в общий фонд покупки исторической литературы и таким образом способствовать проведению новых исследований.

INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY

GREATEST RACE COURSE IN THE WORLD



Management
C. G. FISHER F. H. WHEELER
A. C. NEWBY J. A. ALLISON

REPRODUCED BY
THE
OTIS
LITHOGRAPH CO.
CLEVELAND - NEW YORK
1910