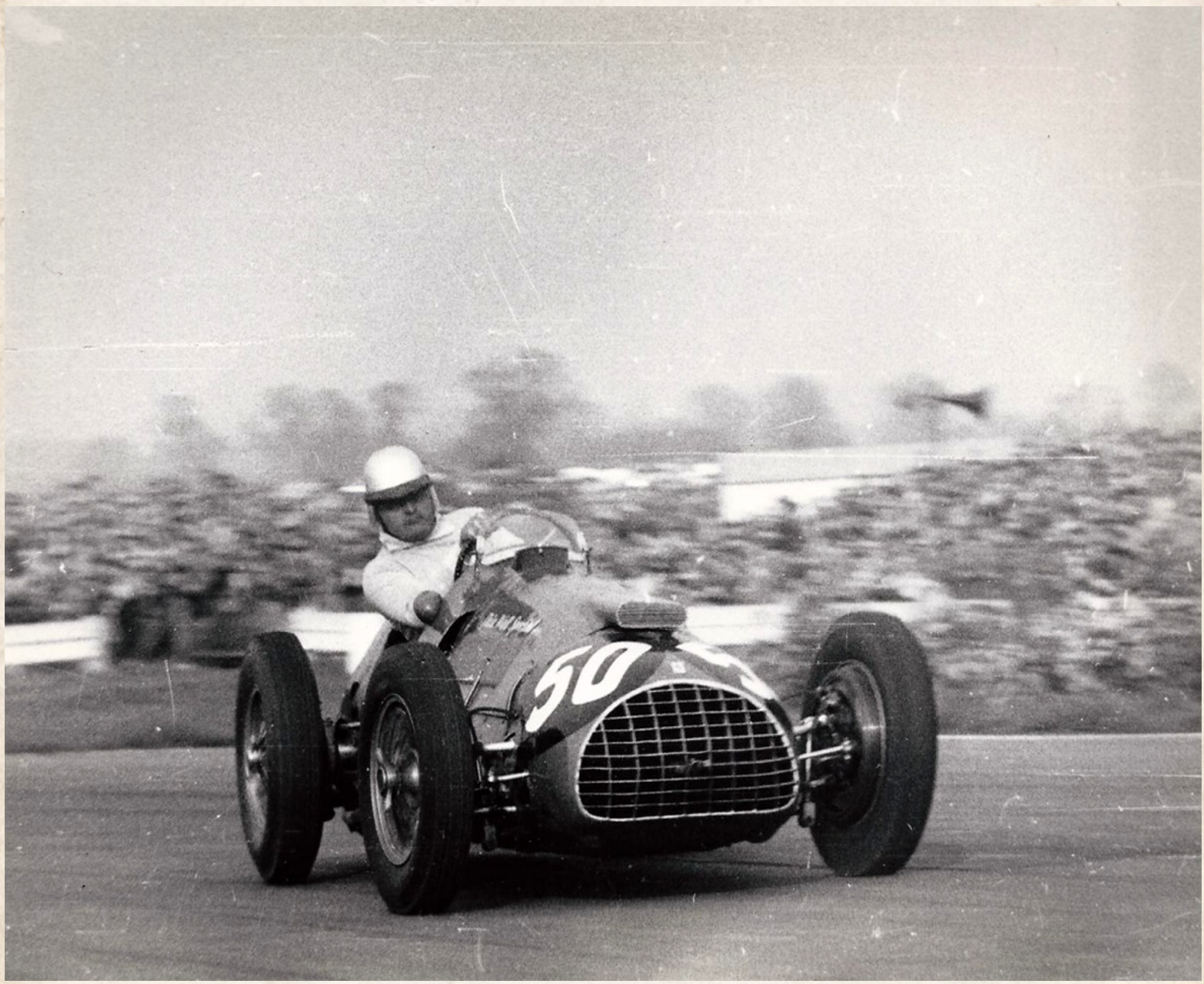
ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

АВГУСТ 2015 **#8** **АЛЬМАНАХ**



Читайте в номере:

Владислав Шайхнуров «История “Тин Уолл Спешл”»
Владимир Коваленко «Застывшее мгновение»
Алексей Рогачев «Пятый блин комом»
Сергей Мингазов «Очерк об истории суперлицензий»

СОДЕРЖАНИЕ

1. Владислав Шайхнуров «История "Тин Уолл Спешл"».....3
2. Владимир Коваленко «Застывшее мгновение».....64
3. Алексей Рогачев «Пятый блин комом».....65
4. Сергей Мингазов «Очерк об истории суперлицензий»....75
5. Сергей Сербин, Алексей Грушко «Книжные новинки»....98
6. Обратная связь.....100
7. Автопаноптикум.....101

Также над выпуском работали:
- Елена Шафранская,
- Владимир gp2.

На обложке: Хосе-Фройлан Гонсалес за рулем «Тинуолл Спешл» в гонке в Гудвуде на Пасху, 14 апреля 1952 года.

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

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.

История «Тин Уолл Спешл»

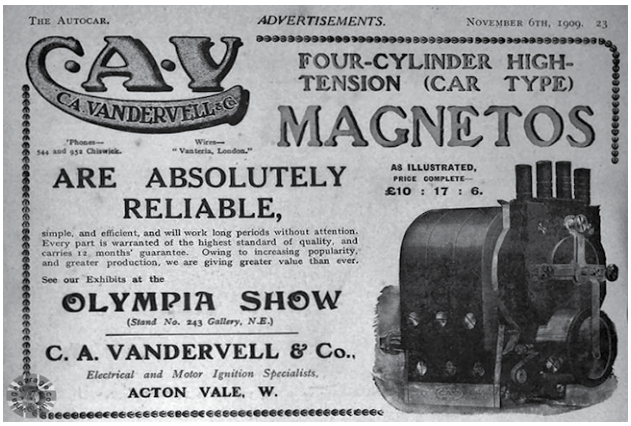
1949-1954

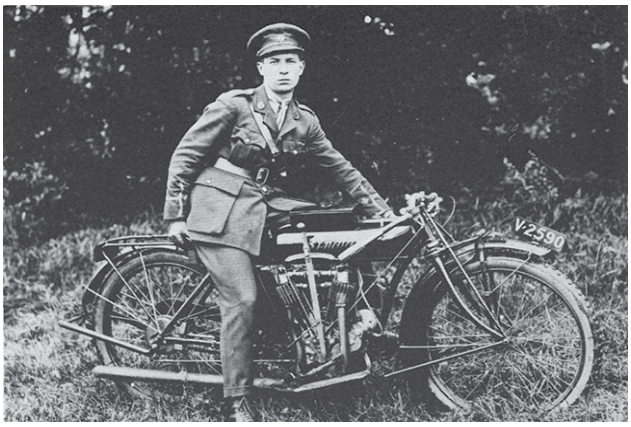
Владислав Шайхнуров

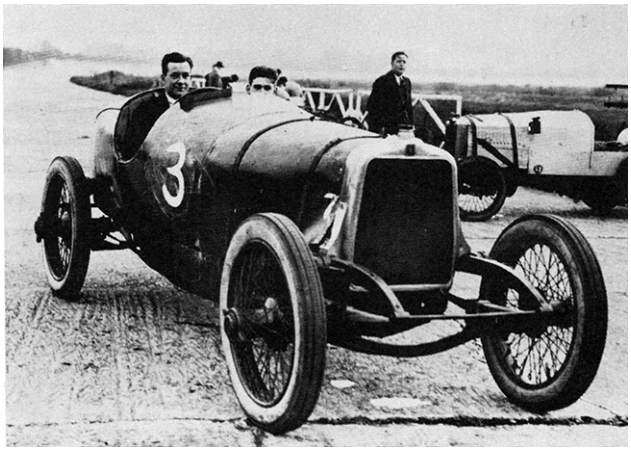
Глава 1. Гай Энтони Вандервелл

Рассказ пойдет о Тони Вандервелле и его автомобилях. Он родился 8 сентября 1898 года в Лондоне в семье Чарльза и Эмили Гертруды (урожденная Дженкинс). Отец его был более чем известным в Англии специалистом по электрике. Бурно развивающаяся автомобильная промышленность оказалась интересным рынком для Чарльза. И в 1908 году его бизнес, основанный еще в 1892, переезжает в большое здание на Уорпл Вей в Актоне. Компания получила название по инициалам основателя (*CAV, Charles Anthony Vandervell*). Актонская фирма первой стала производить генераторы постоянного тока, а в 1911 году начала оснащать лондонские автобусы системой освещения. В 1923 году она переходит в руки «Джозеф Лукас». А в 1931 образует совместную фирму с «Бош АГ», получившую название «СиЭйВи-Бош Лимитед», которая занималась производством топливной аппаратуры для авиационных двигателей. Тема оказалась прибыльной и «Лукас» в 1937 году выкупает долю «Бош» в совместном предприятии, преобразовав «СиЭйВи» в «СиЭйВи Лимитед» в 1939 году. Несмотря на потерю торговой марки в 1979 году, компания продолжает существовать как «СиЭйВи Лукас» и занимается производством топливной аппаратуры для дизельных двигателей.

Выросший в богатой семье, Тони уже в 15 лет получает в подарок от отца свой первый мотоцикл, 500-кубовый «Нортон». А по достижении 16 лет начинает заниматься мотоспортом. Успехи не заставили долго ждать — за первое же лето он получает пять золотых медалей в гонках с подъемом на холм в Коупе. Служба в армии лишь ненадолго оторвала его от увлечения. Но по возвращении к мирной жизни Тони всерьез начинает заниматься автогонками. Однако, 1924 год стал последним его гоночным сезоном: пришла пора браться за ум. И он, следуя по стопам отца, открывает предприятие по производству граммофонов и радиоприемников «Вандервелл Электрик Репродьюсинг Компани». Но бизнес оказался не слишком прибыльным и в 1929 году компанию пришлось закрыть. К тому времени он уже становится отцом, назвав первенца в честь своего — Чарльз Энтони.







- ***Чарльз Энтони Вандервелл***
- ***реклама C.A.Vandervell & Co***
- ***молодой офицер британской армии Гай Энтони Вандервелл на мотоцикле «Индиан» во время Первой мировой***
- ***Гай Энтони Вандервелл за рулем 4-цилиндрового «Толбот 25/50» на «Брукленде» в начале 20-х***

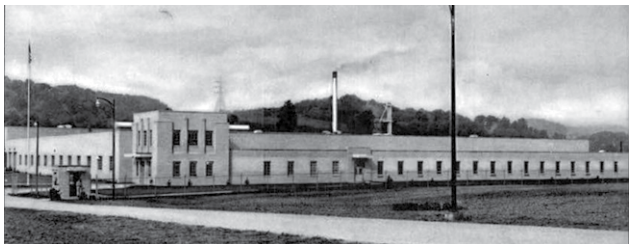
«Кливленд Графит Броунз Компани»

Но судьба была благосклонной к Тони. В 1930 году его отец покупает английский филиал американской компании «Оллей энд Скиллман ойлесс биринг Ко», поставлявшей для него самосмазывающиеся втулки к электродвигателям. Тони становится директором компании. Пытаясь максимально загрузить производство, Тони выигрывает тендер на поставку комплектующих для фордовского завода в Манчестере.

Позже из-за океана приходит новость, которая в корне изменила судьбу нашего героя. Одна из фирм, что находилась в Кливленде (США, штат Огайо), начала производство легкосменных подшипников скольжения для коренных и шатунных опор коленчатых валов двигателей внутреннего сгорания (которые мы сейчас называем «вкладышами»). В те времена материал подшипника скольжения заливался непосредственно в каждую из половинок крышки подшипника и вручную пришабривался. Процедура была утомительная, длительная и серьезно удорожала процесс изготовления и ремонта двигателей. В качестве материала использовался баббит (англ. *Babbitt*) — сплав на основе свинца с добавлением меди и сурьмы. Патент на его использование еще в 1839 году получил американский железнодорожный инженер Исаак Баббитт.

Вандервелл быстро смекнул, что за «вкладышами» будущее. Недолго думая, он пакует чемоданы и плывет в Америку. Судьба готовит ему еще один сюрприз: на лайнере-гиганте «Аквитания» в соседней каюте едет Барни Рус, инженер отдела экспериментальных разработок фирмы «Студебеккер». От него Вандервелл узнает, что экспериментальные образцы уже вовсю ходят на двигателях прототипов 1931 года. В разговоре он впервые слышит название «тинуолл» (англ. *thin wall, thin shell*, «тонкостенные вставки»). От Руса он узнает и имена владельцев бизнеса — Бенджамина Хопкинса и Джона Палма. С именем Барни Руса в качестве пароля Тони появляется в офисе «Кливленд Графит Броунз Компани», что располагалась на 72-й Восточной улице в Кливленде.

Хопкинс достаточно холодно встретил посетителя. А после заявления Вандервелла о том, что он хочет купить ни много ни мало лицензию на производство тонкостенных вкладышей, начал рассказывать, что для их производства потребуется высокоточное оборудование на сотни тысяч долларов. Ответ был лаконичен: «Мой отец сможет обеспечить такие деньги!» Окончательное лицензионное соглашение было подписано лишь 28 ноября 1932 года. Оно давало Вандервеллу право быть эксклюзивным производителем тонкостенных вкладышей на британских островах. Закреплялось это английским патентом 409289.



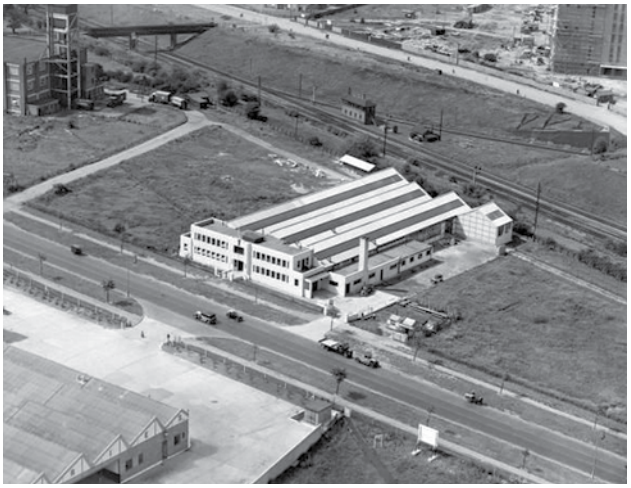
- ***Исаак Баббитт***
- ***Завод «Кливленд Графит Броунз Компани»***
- ***Технология заливки баббитом нижней головки шатуна. Вверху — сам процесс заливки, внизу — последующая механическая обработка под размер с прорезанием масляных канавок***

«Вандервелл Продактс Лимитед»

Вандервелл «берет быка за рога»: он объезжает всех английских производителей, рассказывая им об американской новинке. Первым большой заказ сделал «Остин», за ним последовали «Моррис», «Хамбер-Хиллман», «Уолсли», «Стандарт», чуть позже «Лейланд» и «Перкинс». Старший Вандервелл, Чарльз, вложил в бизнес сына почти 400 тыс. долларов. А в июле 1933 года открывается новая фирма «Вандервелл Продактс Лимитед». Тони стал председателем правления и управляющим директором, Вандервелл-старший вошел в совет директоров. Для завода выбрали все тот же лондонский пригород Актон.

В 1935 завод начал производство. А уже в 1936–1937 годах практически все британские автопроизводители перешли на использование тонкостенных вкладышей. На заводе в Актоне на тот момент работало 200 сотрудников, из которых несколько человек составили исследовательский отдел: Вандервелл решил не останавливаться на составах покрытия вкладышей, которые ему предложили американцы. Тони оказался достаточно успешным бизнесменом и вскоре стал захватывать и другие секторы промышленности. В частности, он изготавливал комплектующие для скоростных пушек «Эрликон» и втулки для танковых траков. Мировая известность приходит к нему, когда «Вандервелл Продактс» разрабатывает коленвал для Н-образного 24-цилиндрового авиационного двигателя «Нэпир Сейбр», который устанавливался на истребителях «Хокер Тайфун» и «Темпест». Они были изготовлены по новой технологии: свинцово-индиевое покрытие поверх подложки из свинцовой бронзы на стальной основе. Дошло до того, что американская «Пратт-Уитни» запрашивает разрешение Тони Вандервелла на использование его методики.

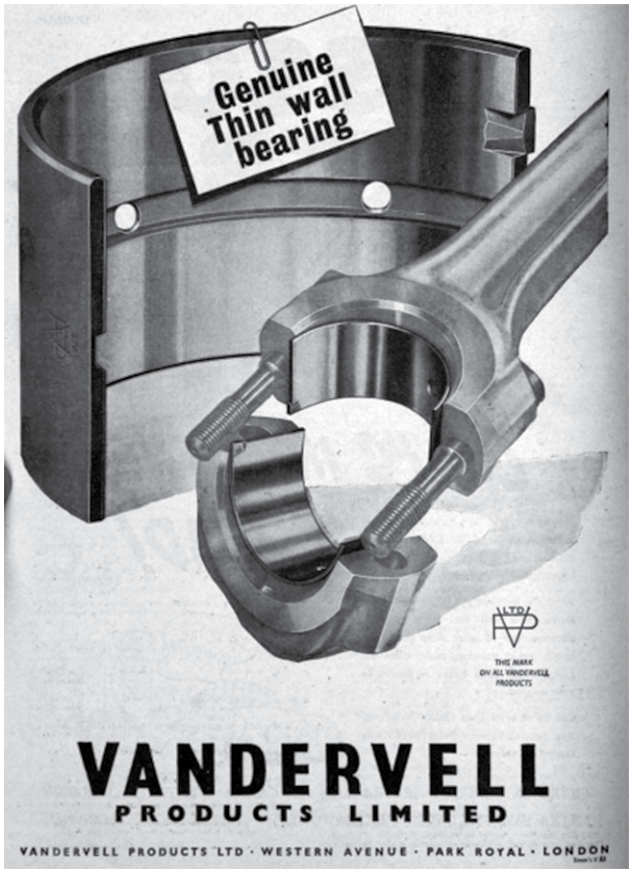
Так Гай Энтони Вандервелл становится Тони Вандервеллом-Тинуоллом (*Thinwall*).

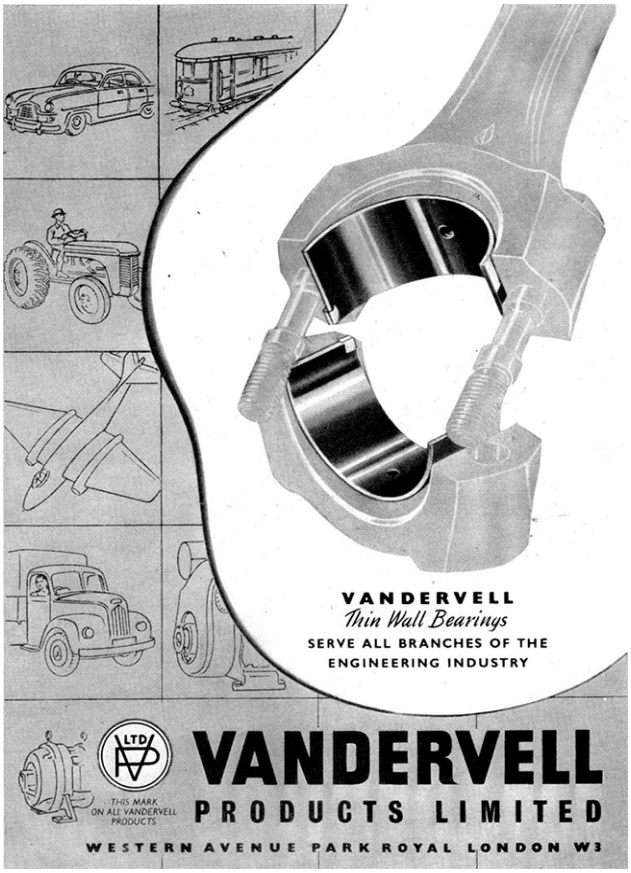


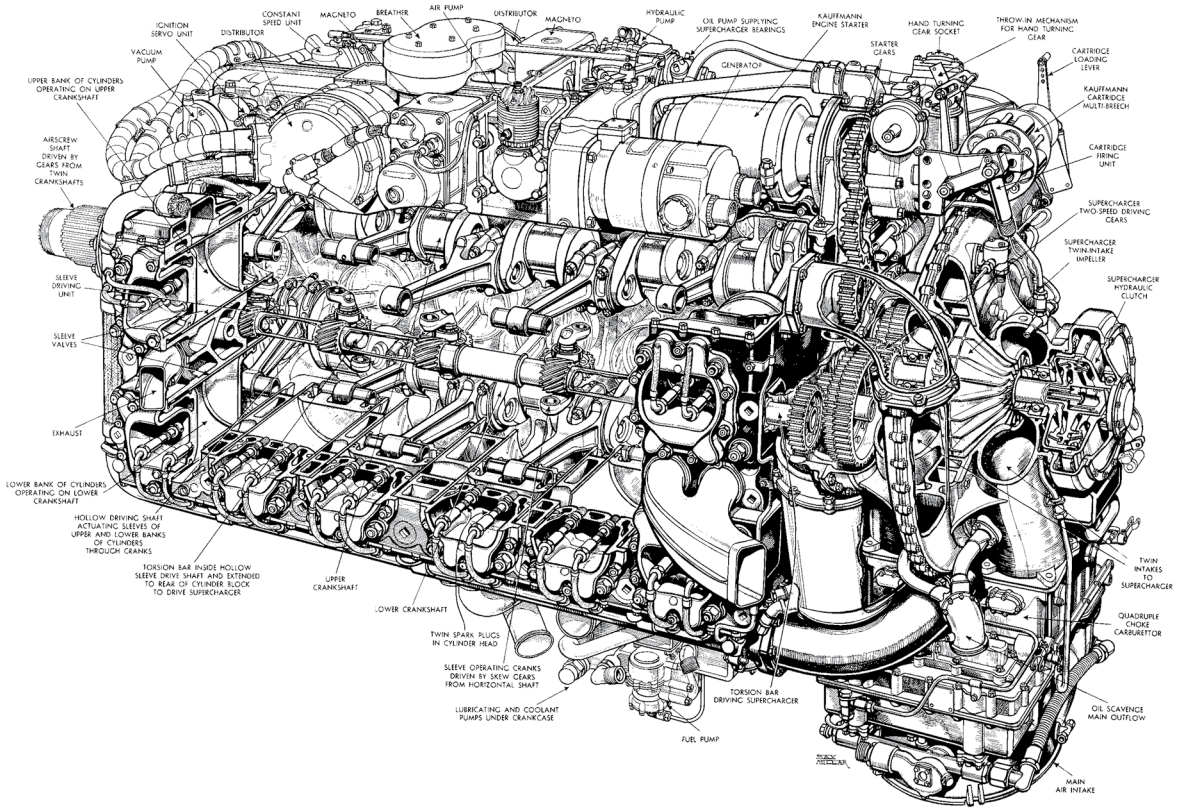
• ***Здание завода «Вандервелл Продактс Лимитед» в Актоне, 1935 год***

• ***Образцы продукции «Вандервелл Продактс»***

• ***Гай Энтони Вандервелл***







Слева вверху — реклама подшипников скольжения производства «Вандервелл Продактс Лимитед», 1950 год.
Справа вверху — реклама подшипников скольжения производства «Вандервелл Продактс Лимитед», 1952 год.
Внизу — 24-цилиндровый H-образный двигатель «Нэпир Сейбр H-24».

Глава 2. «Британ Рэйсинг Моторс»

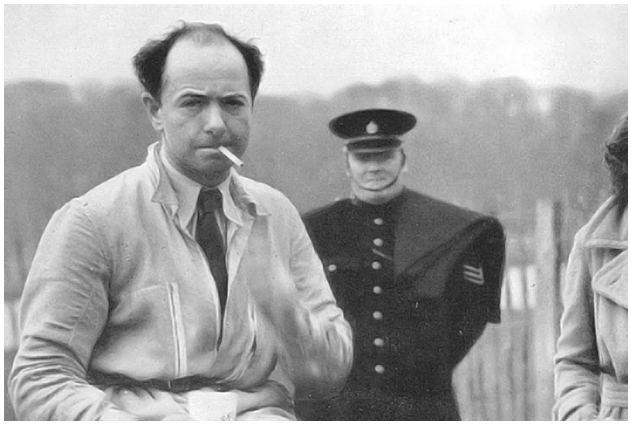
По окончании войны у Вандервелла не возникает проблем с переходом на мирные рельсы. Тогда как прочие концерны испытывают серьезные финансовые трудности, компания Тони Вандервелла только крепнет. И потому, когда в конце 1945 года Рэймонд Мэйз обратился к Вандервеллу с предложением присоединиться к проекту «всеанглийского» гоночного автомобиля, тот с энтузиазмом согласился. Идея Мэйза состояла в том, что британские фирмы должны были поучаствовать как финансами, так и своими производственными возможностями в постройке автомобиля, который бы смог побеждать на трассах гонок гран-при.

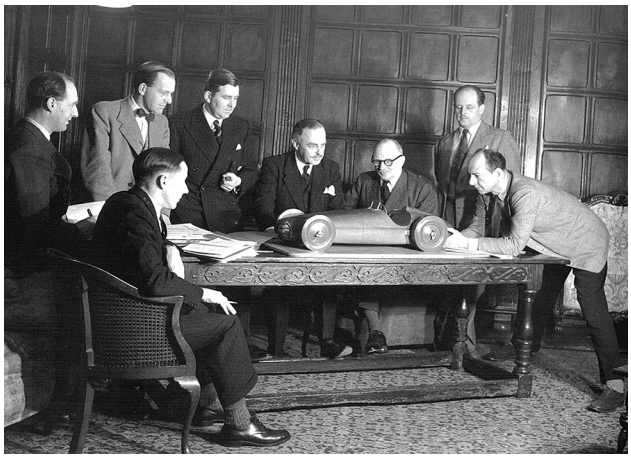
Будучи патриотом, желавшим вернуть гоночную славу Британии, Вандервелл направил усилия своего отдела экспериментальных разработок на проектирование деталей для двигателя БРМ (*BRM, British Racing Motors*) — такое название вскоре получит автомобиль Мэйза. Вандервелл взял на себя проектирование коленчатого вала, подшипников скольжения, шатунов и всех остальных втулок, что должны были использоваться в V-образном 16-цилиндровом двигателе. Более того, он стал инициатором формирования совета директоров-консультантов от машиностроительного бизнеса Великобритании для технической поддержки проекта. Объединение получило название БРМРТ (англ. *British Racing Motors Research Thrust*). В него вошли владельцы и представители от компаний «Текалемит Лимитед», «Отомотив Продактс и Локхид Лимитед», «Британ Вайр Продьюсерс Лимитед», «Рабери Оуэн энд Ко, Лимитед», «Спешллоид Пистонс Лимитед», «Джордж Сэлтер Ко, Лимитед» и «Джозеф Лукас Лимитед».

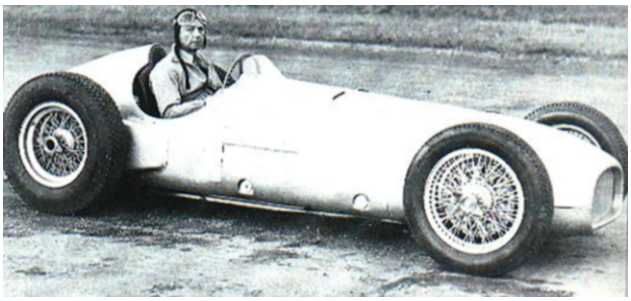
Проектирование подшипников скольжения для двигателя, который при объеме 1,5 л должен был развивать 450 л. с. при 12000 об/мин., увлекло Вандервелла. И здесь ему очень пригодился опыт с двигателем «Нэпир Сейбр», который развивал 3750 л. с. при 4200 об/мин. (разве что объем составлял 36,7 л). Но создание как двигателя, так и автомобиля, сильно затянулось по причине весьма халатного отношения к проекту его главного конструктора Питера Бертона, а также общеанглийских проблем. В стране был дефицит как материалов, так и валюты для покупки их за рубежом. Любая импортная операция, связанная с выходом денег за пределы страны, должна была пройти через бюрократические жернова Министерства финансов и Торговой палаты.

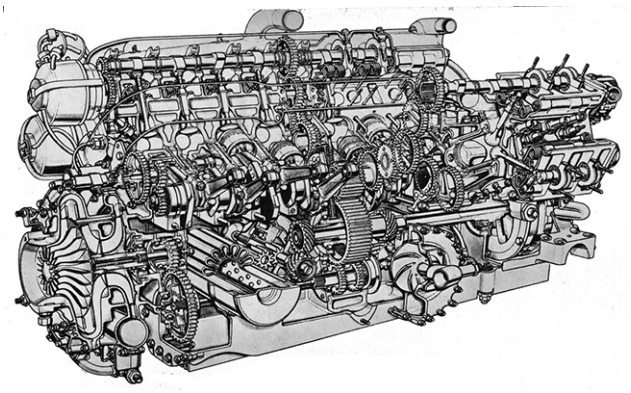
В это время Вандервеллу приходит идея купить несколько гоночных автомобилей, которые и составили бы команду БРМ до появления собственного гоночного автомобиля. Аргументировал он свое предложение необходимостью создать команду и приобрести реальный гоночный опыт.

Сначала он предложил купить «Альфа-Ромео 158». Но она не продавалась никому. «Мазерати 4CL», пусть и подвергшаяся неоднократной модернизации, не заинтересовала никого. Тогда Питер Бертон настаивает на покупке «Мерседес-Бенц W154». Говорить об участии 3-литрового с нагнетателем «Мерседес-Бенца» говорить не приходилось: действовавшая на тот момент международная формула № 1 ограничивала рабочий объем наддувных двигателей полутора литрами. Автомобиль был нужен Бертону скорее как









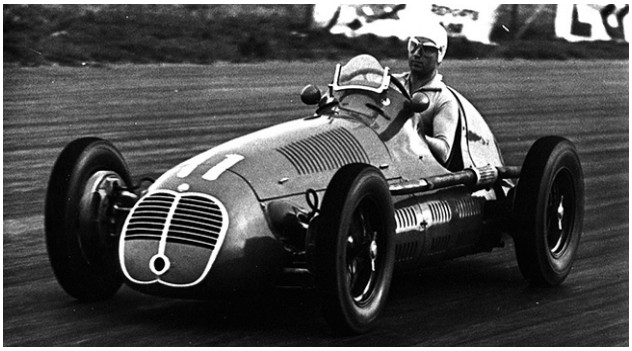
- ***Рэймонд Мэйз, Доннингтон, 1937***
- ***Рэймонд Мэйз рассказывает главам промышленных компаний о проекте БРМ. Позднее многие из них войдут в состав БРМРТ***
- ***Рэймонд Мэйз во время презентации БРМ Р15 на аэродроме Фолкингема 15 декабря 1949 года***
- ***16-цилиндровый двигатель БРМ Р15***

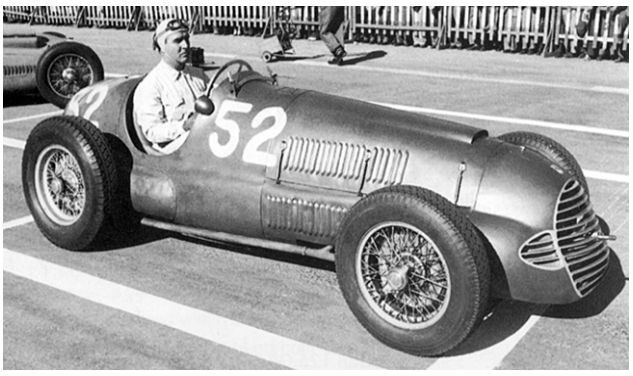
образец для копирования.

Один такой автомобиль побыл недолгое время на островах по пути из Чехии в США. Его купил торговец автомобилями Джон Лоуренс из Уолтона-на-Темзе. Но американец Дон Ли почти сразу выкупил автомобиль для старта в Индианаполисе 1947 года с Дюком Нэйлоном за рулем. То было шасси W154/9 (автомобиль Караччиолы в Триполи 1938 года и По 1939 года; Ланга в «Кубке Чиано» и Италии 1938 года; Браухича в Айфельских гонках, Бельгии, Франции и Швейцарии 1939 года).

Бертону не удалось получить доступ к машине в тот раз. Тогда ГЭВ (так все чаще стали называть Вандервелла в прессе по аналогии с отцом) просит своего друга Эверарда Тэйлора из Министерства поддержки запросить разрешение Торговой палаты на приобретение второго W154, также хранившегося в Чехии. На сей раз речь шла о шасси W154/10 (автомобиль Караччиолы во Франции 1938 года, Айфельских гонках, Бельгии, Германии и Швейцарии 1939 года). Разрешение было получено за номером M/66960 в феврале 1948 года. Но на этот раз власти страны, находившейся в зоне советской оккупации, отказали в продаже автомобиля.

Но к этому моменту на гоночном фронте появилось еще одно имя — «Феррари». После войны Энцо Феррари начал строить собственные гоночные автомобили с двигателями конструкции Джоакино Коломбо. К тому времени у Вандервелла были налажены тесные связи с конструкторским бюро «Феррари». Помогла случайность. При проектировании V-образного 12-цилиндрового двигателя Коломбо решил пойти на нетривиальный ход — не заливать крышки баббитом, а использовать между шейкой коленвала и крышкой подшипника плавающую баббитовую втулку. Конструкция даже на бумаге выглядела нежизнеспособной. Тогда приняли решение использовать подшипники качения. Но если применение игольчатых подшипников для нижней головки шатуна было допустимо, то для коренных опор требовались уже роликовые подшипники, т. е. коленчатый вал должен был быть разборным. Это сильно усложняло и удорожало конструкцию. На помощь пришел Джулио Рампони. Рампони был известен как в Италии, так и в Англии: сначала он был личным механиком Антонио Аскари, а в конце 20-х перебирается в Англию, где перед войной работал у Дика Симэна. Однако, в 1940 после вступления Италии в войну на стороне Германии, Джулио был помещен в лагерь для интернированных на острове Мэн и освобожден только в 44-м. Немного поработав в Англии в компании «Бристоль-Сиддли», он возвращается в Италию, где работает региональным представителем «Лодж», английского производителя свечей зажигания. Будучи прекрасно знакомым с Тони Вандервеллом и его вкладышами «Тин-Уолл», он предлагает Феррари использовать именно английскую конструкцию. После чего Вандервелл лично побывал в Маранелло и между двумя одиозными руководителями было подписано соглашение.





- ***Жан-Пьер Вимилль на «Альфа-Ромео 158» в гонке «Кубок Рене ле Бега» 9 сентября 1946 года***
- ***Альберто Аскари на «Мазерати 4CLT/48» в гонке «Большой приз Великобритании» 2 октября 1948 года***
- ***Дюк Нэйлон на «Мерседес-Бенц W154» в гонке «Инди-500» 1947 года***
- ***Джузеппе Фарина на «Феррари 125GPC» в гонке «Большой приз Пенья-Рин» 31 октября 1948 года***

Глава 3. «Тинуолл Спешл № 1»

В конце 1948 Вандервелл предлагает руководителям БРМРТ купить «Феррари 125» для гоночного сезона 1949 года. Вновь обращаются к Эверарду Тэйлору и получают разрешение за номером М/100397 взамен неиспользованной квоты для покупки «Мерседес-Бенц». Разрешение гласило, что «Вандервелл Продактс Лимитед» разрешается ввезти автомобиль *«Феррари Гран-при»* по цене 4360 фунтов стерлингов для изучения конструкции и экспериментов с высокоскоростными подшипниками скольжения на гоночном двигателе. Таможенный комитет сделал поправку к разрешению, согласно которой автомобиль ввозится без уплаты таможенных пошлин, для исследовательских и экспериментальных работ и не может быть использован для участия в соревнованиях, рекламных акциях или продан (подарен). В случае нарушения таможенные сборы должны быть выплачены в полном объеме. Кроме того, автомобиль мог быть ввезен только на срок 12 месяцев, после чего должен покинуть Великобританию.

Это никак не устраивало Вандервелла, поэтому в Торговую палату и таможенный комитет пишется письмо, что автомобиль необходим в том числе и для реальных гоночных экспериментов, т. е. испытаний подшипников скольжения не только на испытательном стенде, но и на автомобиле в реальных гонках. И вновь Эверард Тэйлор приходит на помощь. Разрешение на участие в гонках подписывается, но в документе вновь оговорка: заявителем в гонках должна быть БРМРТ. Вандервелл почувствовал себя уязвленным: именно он предложил идею, пробивал все разрешения и намеревался оплатить автомобиль. Тогда он принимает решение привезти «Феррари» в Англию и оплатить все причитающиеся сборы и пошлины, дабы он смог выставить автомобиль от своего имени.

Пока суть да дело, Вандервелл через знакомого нам Джулио Рампони запрашивает Энцо Феррари о возможности покупки автомобиля.

В феврале 1949 года Вандервелл вновь посещает Маранелло, где и подписывается соглашение о покупке гоночной «Феррари 125 GPC». Феррари так же рекомендует приобрести минимальный набор запчастей для ремонта и обслуживания: инструментальный чемодан, два поршня, один набор поршневых колец, набор прокладок двигателя, набор клапанных пружин, по два впускных и выпускных клапана, по одному переднему и заднему колесу, а также две главные пары с передаточным отношением 15:49 и 14:50.

В планах Тони Вандервелла был старт автомобиля в гонке на «Сильверстоуне» 14 мая 1949 года. Ближе к концу апреля ГЭВ начинает забрасывать Энцо Феррари телеграммами. Феррари в своих традициях тянул до последнего: не был даже выставлен счет. Надо сказать, что Вандервелл сделал все, как хотел: на гонку «Большой приз Великобритании» автомобиль был заявлен как «Тинуолл Спешл» (*Thinwall Special*), заявителем и резервным гонщиком был Г. Э. Вандервелл, гонщиком — Рэймонд Мэйз. Королевский автомобильный клуб, однако, предупредил, что поскольку заявка была принята от Гая Энтони Вандервелла, то он сам никак не может фигурировать резервным гонщиком, поскольку

• ***Раймон Соммер в туринской гонке 1948 года на «Феррари 125» (шасси 02С)***

• ***Джулио Рампони***

• ***Энцо Феррари, 1949 год***

стартовый взнос составлял 20 фунтов, а стартовые премии для всех британских гонщиков составили по 30 фунтов на каждого. Кроме того, у Вандервелла напрочь отсутствовала гоночная лицензия.

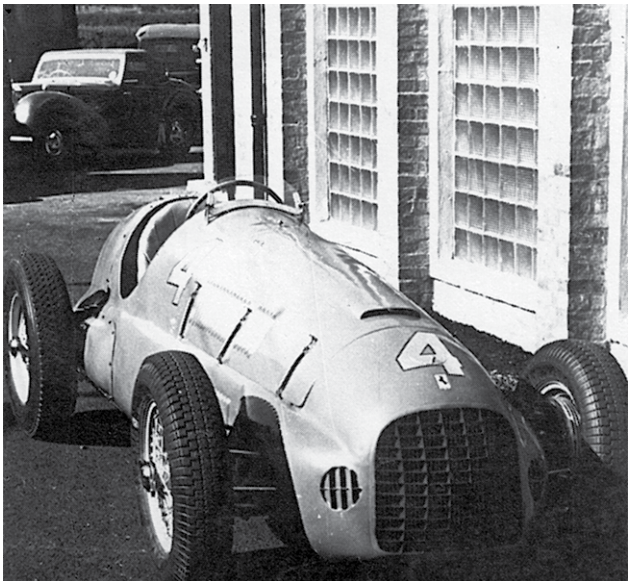
Незадолго до гонки в отеле «Уэстон Мэйнор», что в городке Уэстон-он-Грин по дороге из Оксфорда в Сильверстоун, были сняты несколько гостиничных номеров для Питера Бертона, Рэймонда Мэйза, Тони Вандервелла, семи механиков и водителя транспортера. Все было готово к первому старту команды БРМ, но никто еще не видел автомобиля. Понимая, что старт под угрозой, а времени на доставку автомобиля из Италии грузовиком или поездом не остается, Вандервелл отправляет в Италию самолет «Бристоль Фрейтер» и 28 апреля отправляет Феррари телеграмму, что максимум 4 мая борт должен вылететь из Италии с автомобилем. Такую же телеграмму он отсылает и Джулио Рампони, которому доверял больше, чем Феррари. Рампони по долгу службы постоянно находился то в Милане, то в Модене.

После обмена несколькими телеграммами между Вандервеллом и Феррари самолет, ведомый капитаном Хопкинсом, взял в аэропорту Болоньи на борт гоночный автомобиль, запасные части к нему и вылетел в Англию. После приземления 5 мая в аэропорту городка Бовингтон груз прошел таможенную очистку, для чего в казну поступило 5430 фунтов стерлингов, которые были оплачены компанией «Вандервелл Продактс Лимитед». После этого автомобиль погрузили в фургон и отвезли на базу БРМ в Бурн, графство Линкольншир. Там машина прошла подготовку, в том числе была перекрашена в зеленый цвет. Тогда еще сохранялись требования, что автомобили должны быть окрашены в цвета, в свое время отведенные АИАКР для страны заявителя. Надо заметить, что зеленым этот цвет можно назвать с натяжкой — скорее он был салатовым, похожим на тот, в который окрашивались ERA заводской команды. Известно, что Мэйз не любил этот цвет и тем более непонятно, почему был выбран именно он.

Незадолго до старта гонки Мэйз опробовал автомобиль на аэродроме близ Фолкингема, что расположен в девяти милях на север от Бурна. Его первые впечатления были отрицательными: автомобиль был очень тяжел в управлении.

После того, как все было готово к старту, Вандервелл письменно уведомляет Королевский автоклуб о подтверждении участия его автомобиля. Однако из королевского клуба приходит обескураживающее письмо: заявка Вандервелла на старт «Тинуолл Спешл» принята, но не подтверждена из-за приставки *«Спешл»*. По разумению чиновников это означало самостоятельное изготовление автомобиля компанией «Вандервелл Продактс». После нескольких писем в клуб и торговую палату проблема была решена и автомобиль допустили к старту.

Рампони прилетел в Англию с целым списком инструкций по обслуживанию и ремонту, выбору главной передачи, пуску двигателя и т. д. Как уже говорилось, семь механиков, старшим среди которых был Фил Уилсон, перевозят автомобиль на трассу в Сильверстоун.

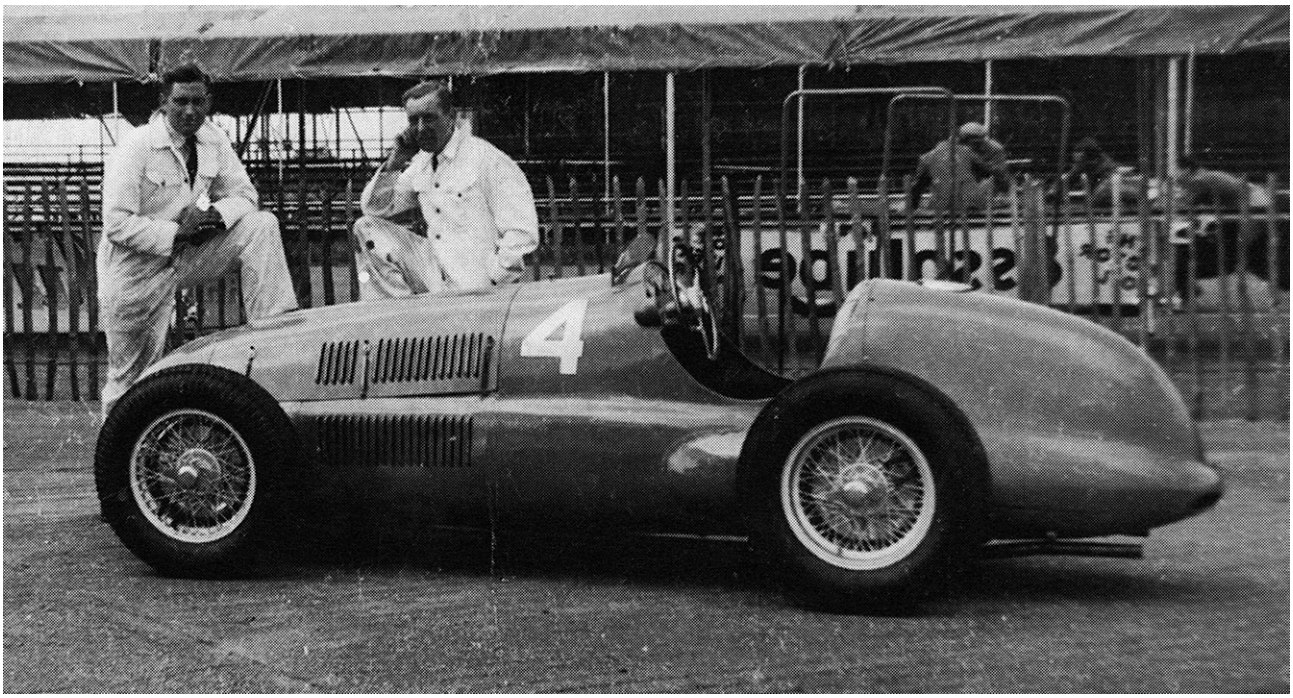


• ***«Бристоль Фрейтер»: на аналогичном самолете и была привезена в Англию «Феррари 125»***

• ***«Тинуолл Спешл» на заводе в Бурне***

• ***Рэймонд Мэйз в гонке на «Сильверстоуне» 14 мая 1949 года***

• ***типичная окраска автомобилей ERA заводской команды в 30-х годах***

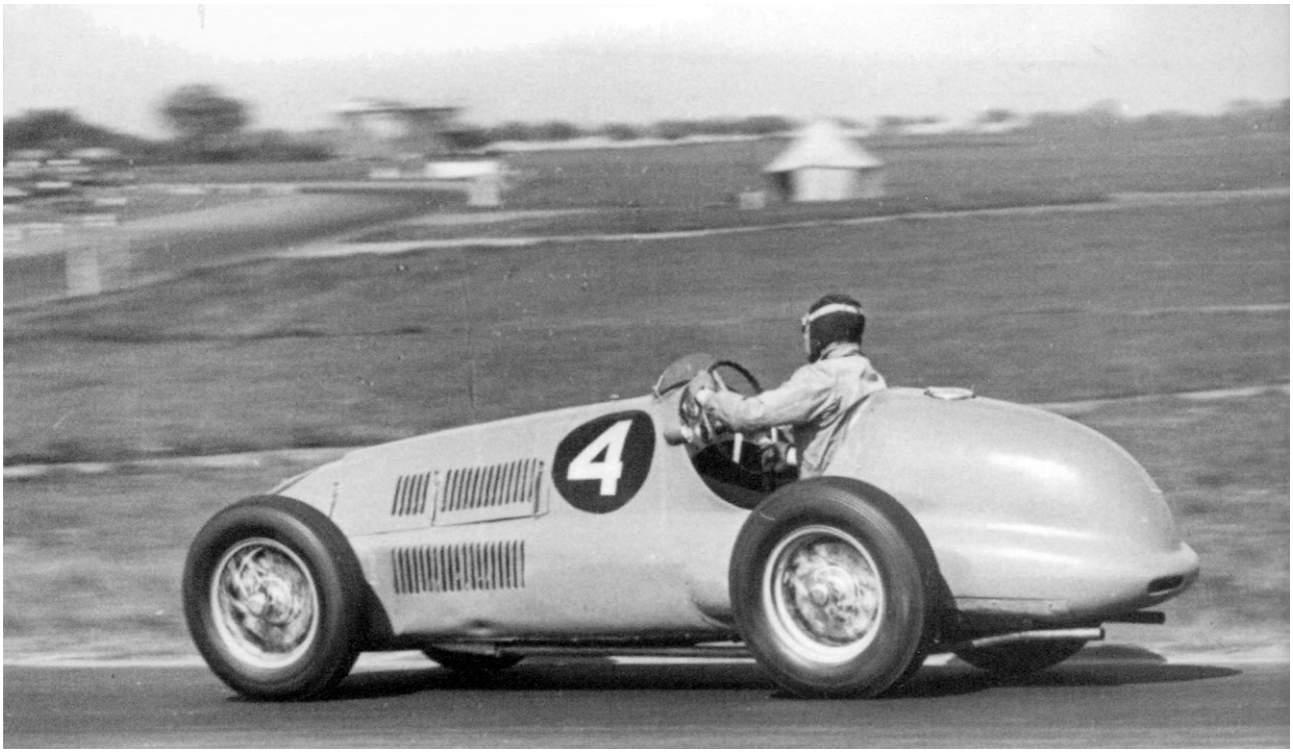


Сирил Брайден и Дэйв Тёрнер, механики команды БРМ, рядом с «Тинуолл Спешл» во время тренировок перед гонкой на «Сильверстоуне»

«IV Большой приз Великобритании», 14.05.1949, «Сильверстоун»

К сожалению Мэйзу так и не удалось приноровиться к «Феррари»: автомобиль был короткобазным, что после ERA было крайне непривычно для гонщика. В тренировке в четверг его лучшими временем было 2’24,6’’ и он был лишь 17-м. В пятницу результат был еще хуже — 2’25,0’’. В итоге со временем 2’24,6’’ он занял лишь 19-е место на стартовой решетке (5-й ряд) с отставанием почти в 15 секунд от ставшего лучшим Луиджи Виллорези на «Мазерати 4CLT/48». Надо заметить, что то была не единственная «Феррари 125» в гонке — на личном автомобиле стартовал местный гонщик Питер Уайтхед. Ему удалось занять 10 место на старте.

Интересно, что во время проб в Фолкингеме автомобиль был еще красным, тогда как на «Сильверстоун» приехал уже



Рэймонд Мэйз на «Тинуолл Спешл» в гонке на «Большой приз Великобритании» 14.05.1949, «Сильверстоун»

зеленым, со стартовыми номерами, нанесенными белой краской поверх черного круга по основной краске автомобиля.

А вот как описывает события тех дней журнал «Мотор Спорт» за май 1949 года: *«Наибольший интерес вызывали две «Феррари», Рэймонда Мэйза (обозначенная как «Тинуолл Спешл») и Уайтхеда/Фолланда. Автомобиль Мэйза обслуживала команда механиков в комбинезонах «Вигзол», а перед глазами гонщика красовался тахометр с максимальной отметкой в 8000 об/мин. Этот короткий, коренастый автомобиль отличается рычагом переключения под левую руку через тяги «тяни-толкай» в выступающий колокол картера сцепления и узкими пружинными фиксаторами капота».*

Автомобилю Мэйза присвоили 4-й стартовый номер, запасным гонщиком был зарегистрирован Кен Ричардсон. После старта Мэйз держался позади. Лишь после полутора десятков кругов у него стало что-то получаться. На 25 круге «Тинуолл» заезжает в боксы для дозаправки. Мэйза обходят проблемы и механикам удается выпустить его на трассу спустя 57,6 секунды. Тот же Виллорези простоял в боксах 170 секунд, а Абекассис — и вовсе 243! Мэйз промучился до 80 круга, когда заехал в боксы и его сменил Кен Ричардсон.

Но уже на 81-м круге Ричардсон ударяется об ограждение в повороте «Эбби», его заносит и он вылетает с трассы. По пути он сбивает пятерых зрителей, которые по халатности организаторов зашли за ограждение. Среди них были и работники конструкторского бюро «Нэпир», расположенного на территории «Сильверстоуна». Ричардсон проехал чуть больше одного круга: боксы располагались между поворотами «Вудкот» и «Эбби».

Здесь стоит прокомментировать вопрос о наличии лицензии у Ричардсона. Ни в одном из списков за 1946–1949 гг. Британского клуба автогонщиков (*BRDC, British Racing Drivers Club*) фамилия Кена Ричардсона не встречается. Была ли вообще у него какая-нибудь лицензия? Судя по тому, что Тони Вандервеллу было отказано в заявке из-за отсутствия таковой (его последний гоночный опыт датирован 1924 годом) — была. Но какая? Следующим стартом Ричардсона стала гонка на Большой приз Италии 1951 года, где он был заявлен на БРМ Р15. Ему удалось квалифицироваться десятым, но позже организаторы признали его лицензию недействительной. Она позволяла ему принимать участие в международных гонках внутри страны, но никак не за ее пределами.

Вот как описывает это в своей книге «Доли секунды» Рэймонд Мэйз: *«Мне еще никогда не было так страшно, как за рулем «Тинуолла». Любое неосторожное движение педалью газа приводило к попыткам задних колес обогнать передние. И потому, когда после двух третей дистанции меня сменил Ричардсон, я испытал реальное облегчение. Надо сказать, что Ричардсон, мой механик, по собственной инициативе, будучи в полной уверенности в своих силах и знаниях автомобиля, решился предложить себя в качестве резервного гонщика. Он часто заявлялся и раньше, но это была его первая настоящая гонка.*

За 18 кругов до финиша его автомобиль вылетел с трассы сразу за «Эбби», в пределах видимости из боксов. Он пролетел по траве и врезался в толпу зрителей, пять

- ***Кен Ричардсон***
- ***Рэймонд Мэйз (справа) рядом с «Тинуолл Спешл» во время тренировок перед гонкой на «Большой приз Великобритании» 1949 года***
- ***Кен Ричардсон за рулем «Тинуолл Спешл»***

Момент смены гонщиков: Мэйз в темном комбинезоне — справа, Ричардсон в белом — слева

Автомобиль после вылета Ричардсона в «Эбби»

Автомобиль после вылета Ричардсона в «Эбби»

из которых были ранены, хоть и не очень серьезно. Было обидно за Кена, чьим водительским мастерством я восхищался».

После гонки

Разбитый автомобиль перевозят на базу в Бурн, где с него снимают двигатель и ставят его на испытательный стенд. В конце июня Питер Бертон пишет пространный отчет с выводами. Отчет пишется от имени компании «Аутомобил Девелопментс Лимитед», располагавшейся по адресу: Аппер Клэптон Роуд, 38/40, что на востоке Лондона. Это была фирма, основанная Мэйзом и Бертоном еще в 1945 году для проектированием гоночного автомобиля БРМ Р15. Формально ее нанял БРМРТ. Копию отчета Тони Вандервелл лично отправляет Энцо Феррари. В заключении было написано, что он не в полной мере удовлетворен параметрами автомобиля, который приобрел. В частности, мощность была далека от заявленной; короткая колесная база и большой вес (его измеряли с топливом, водой и маслом, но без гонщика, и он составил 1496 фунтов = 678,56 кг) затрудняли управление; задняя подвеска с качающимися полуосями приводила к избыточной поворачиваемости и неустойчивости как на прямых, так и в скоростных поворотах.

Вандервелл отсылает один из тормозных механизмов «Ферарри» своему старому другу, Джеку Эммотту из «Локхид». Эммотт отнюдь не пришел в восторг от конструкции и сделал заключение, что проще сделать новые тормоза, чем попытаться усовершенствовать имеющиеся. Но идея усовершенствовать тормоза не оставила Вандервелла в покое и после того, как они с Энцо договорились о поставке нового автомобиля.

Двигатель с пробегом 250 миль привезли на завод «Вандервелл Продактс» в Актоне, где его разобрали и тщательно проинспектировали. Нашли много интересных вещей: поршневые пальцы уже имели следы сильного износа, «прикусывания». Объяснялось это тем, что двигатель был не полностью оснащен втулками производства «ВП», в частности поршневые пальцы вращались непосредственно в головке шатуна без втулок. Кроме того, ГЭВ писал, что квалификация работников «Феррари» оставляет желать лучшего: момент затяжки болтов шатунных крышек составил 100 Нм, что означало «перетяжку» на 50%. Состояние шатунных и коренных вкладышей было удовлетворительным, но зазор между вкладышем и шейкой коленвала в обоих случаях был увеличен. В результате были сформированы рекомендации, которые Вандервелл отправил в письме Феррари.

Феррари ответил достаточно оперативно. Во вступлении он писал, как доволен подшипниками Вандервелла и вообще сотрудничеством с ним. Далее следовал список побед, одержанных на автомобилях «Феррари» со вкладышами «ВП». Он предложить временно не заявляться на гонки, поскольку это может повредить имиджу «Вандервелл Продактс», БРМ и «Феррари».

Тони знал, что в конструкторском бюро Маранелло в настоящий момент идут работы по созданию двигателя с двумя распредвалами на каждую головку и двухступенчатым компрессором наддува, поскольку «Вандервелл Продактс» принимала активное участие в разработке масляной системы, коленчатого вала и вкладышей. И потому он прямо спросил Энцо: как можно получить такой автомобиль? Феррари ответил незамедлительно, что ненужное шасси 02С они могут вернуть в Маранелло для модернизации по требованиям БРМРТ и Тони Вандервелла лично.В процессе обмена письмами Феррари пообещал Вандервеллу подготовить для него новое шасси и двигатель с двухступенчатым компрессором, который на тормозном стенде показал обнадеживающие результаты. Также он добавил, что новые двигатели способны проработать до четырех часов без возникновения проблем. В итоге ГЭВ пишет, что готов получить один такой новый целый автомобиль в 1950 году вместо переделки старого.

Что же происходило дальше? Автомобиль в конце 1949 года в разобранном виде поездом отправили в Италию, куда он прибыл уже в начале 1950-го. Но еще в середине марта автомобиль находился на складе временного хранения таможни в Турине. И Феррари, и Вандервелл подозревали, что там он может и остаться. Весьма обескураживающий конец истории стоимостью в 10000 тогдашних фунтов стерлингов, что примерно равняется нынешним полумиллиону.

Глава 4. Начало собственного пути

Тут интерес Вандервелла привлекает еще одна сфера гоночной активности. У него всегда были тесные связи с «Нортон Моторс Лимитед», что находилась в Бирмингеме, на Брэйсбридж стрит. Более того, в 1946 году Гай Энтони стал директором этой мотоциклетной фирмы. Это неудивительно, т. к. его отец был председателем правления «Нортон» еще со времен первой мировой. «Нортон» всегда много внимания уделял гонкам, а после войны ее основным конкурентом стала итальянская «Джилера» с потрясающим четырехцилиндровым двигателем. И тогда Тони Вандервелл решает построить свой аналогичный двигатель. Для этого он предлагает подключить Питера Бертона, конструктора БРМ и совладельца АДЛ («Аутомобил Девелопментс Лимитед»). Перед Бертоном ставится задача спроектировать 500-кубовый четырехцилиндровый гоночный двигатель для мотоцикла, используя наработки БРМ.

Конструктор «Нортона», ирландец Джо Крэйг, занимался перманентным совершенствованием одноцилиндрового двигателя, который на тот момент лишь незначительно уступал итальянскому конкуренту. Но исполнительный директор компании Джилберт Смит был более дальновиден и его заинтересовало предложение Вандервелла. Аргументом было и весомое положение Вандервелла в проекте БРМ, где тот был одной из главных движущих сил.

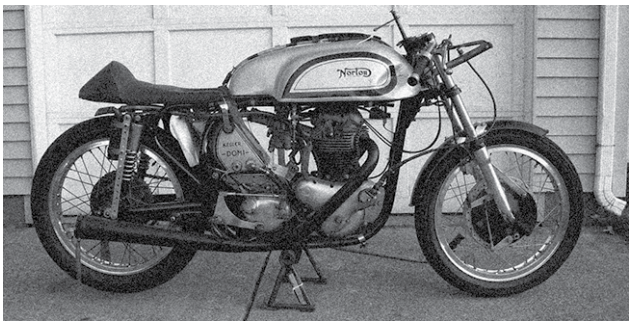
В середине 1948 года контракт между АДЛ и «Нортон Мотос Лимитед» был подписан. Причем со стороны АДЛ его подписывал Бертон, на сей раз в подписи поставив свое настоящее имя Пэйлин (Питером его звали друзья и пресса). Контракт подразумевал проектирование 4-цилиндрового двигателя для компании БРМРТ на базе технологий и наработок 16-цилиндрового двигателя для гоночного автомобиля БРМ.

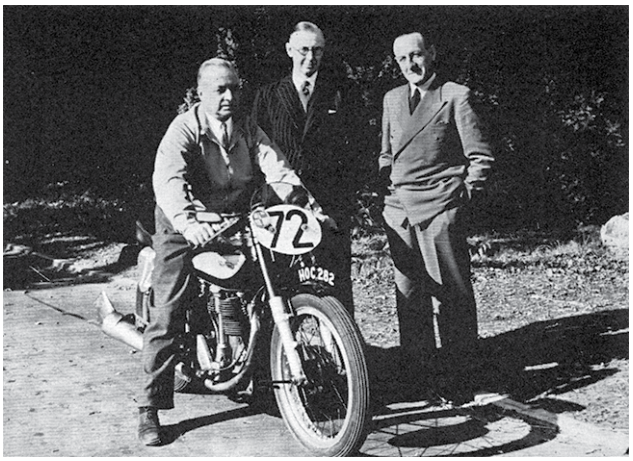
Развод с БРМРТ

Однако на деле все получилось совсем не так, как хотел Вандервелл. Проект доверили Эрику Рихтеру, первоклассному конструктору, ученику Мюррея Джэймисона и разработчику многих узлов первых реактивных двигателей «Роллс-Ройс». Но Рихтер зачастую не мог продолжать работу, поскольку номинально главный конструктор проекта Питер Бертон редко когда был доступен: его увлекла жизнь на яхте. Это коснулось и проекта БРМ в целом. Оба начинания завязли в вялом интересе со стороны Мэйза и Бертона, технических трудностях и дефиците материалов. Красивая жизнь требует много денег и Вандервелл учиняет аудиторскую проверку. Итогом стали взаимные обвинения Бертона, Мэйза с одной стороны и Вандервелла с другой стороны. В результате еще до конца 1949 года последний решает расстаться с проектом БРМ и выйти из состава БРМРТ. Правда окончательный разрыв произошел лишь в конце февраля 1950 года, когда «БРМ Р15» была показана широкой публике и уже вовсю шли испытания.

Вандервелл определил для себя следующие направления развития:

— создать собственную гоночную команду, для чего пла-





• *«Нортон ТТ» с 500-кубовым одноцилиндровым двигателем Джо Крэйга*

• *Тони Вандервелл за рулем «Нортон ТТ» победителя «Турист Трофи» 1947-го Астрида Хэрольда Дэниэлла. Слева стоит исполнительный директор «Нортон Моторс» Джилберт Смит, справа — Джо Крэйг*

• *Альберто Аскари и Аурелио Лампреди*

• *Питер Бертон*

нировалось использовать автомобили «Феррари»;

— добиться завершения проекта 4-цилиндрового двигателя для «Нортон» и создать конкурентоспособный гоночный мотоцикл;

— выйти на прямые отношения с Энцо Феррари и объединить инженерные и производственные возможности завода в Маранелло и «Вандервелл Продактс».

Как результат, ставший основным конструктором «Феррари», Аурелио Лампреди посетил Актон, где много времени провел с конструкторами и инженерами исследовательского отдела для понимания того, как должна выглядеть масляная система нового двигателя. К этому времени в Маранелло пришли к выводу, что дальнейший рост мощности наддувных двигателей имеет весьма неприятную сторону — увеличение расхода топлива. Будущее подтвердило опасения: «Альфа-Ромео 159» в 1951 году обросла дополнительными топливными баками, объем которых достиг 330 литров. В итоге на старте «альфетты», обладая мощностью в 400 л. с. и более, проигрывали менее мощным конкурентам. Гонщикам приходилось тормозить много раньше и останавливаться от одного до двух раз за 300-километровую гонку для дозаправки. При этом конкуренты с атмосферными двигателями умудрялись пройти некоторые гонки вообще без дозаправок. Вернувшийся в «Альфа-Ромео» знаменитый Джоакино Коломбо подсчитал, что рост мощности двигателя «Альфетты» с 255 л. с. в 1946 году до 425 л. с. в 1951 году позволил проходить круг в Монце всего на 0,5 секунды быстрее.

Но проектирование 4,5-литрового 12-цилиндрового атмосферника у «Феррари» затягивалось и, поскольку к началу 1950 года другой альтернативы не было, Энцо предлагает Вандервеллу использовать отработанный 1,5-литровый двигатель с двухступенчатым наддувом для создания промежуточного, второго варианта «Тинуолл Спешл». Двигатель этот был достаточно успешен, правда победа Аскари в дебютной гонке на «Большой приз Италии» в Монце осенью 1949 года была обусловлена скорее отсутствием «Альфа-Ромео» на гоночном поле того года.

* * * * *

Глава 5. «Тинуолл Спешл» № 2

После Лампреди с ответным визитом в Модене побывал и Вандервелл. Вместо модернизации старого короткобазного шасси «Феррари 125», что выступило в роли «Тинуолл Спешл» в 1949 году, Феррари и Вандервелл решают использовать шасси нового образца, с большей колесной базой. Для этого берут автомобиль «Феррари 125» с номером шасси С-02 и устанавливают на него кузов от экспериментального автомобиля «Феррари 125» С-04. На нем в швейцарской гонке в стартовал Луиджи Виллорези. Автомобиль отличался низким силуэтом, задней подвеской «де-Дион» и коробкой передач, агрегатированной с редуктором заднего моста. Но на автомобиле, который готовится для Вандервелла ничего этого не будет — только низкий кузов. Все остальное останется старым — задняя подвеска и пятиступенчатая кпп, пристыкованная к двигателю. Изначально планировалось подготовить автомобиль к 13 мая, гонке на «Большой приз Европы», что должна была пройти на «Сильверстоуне».

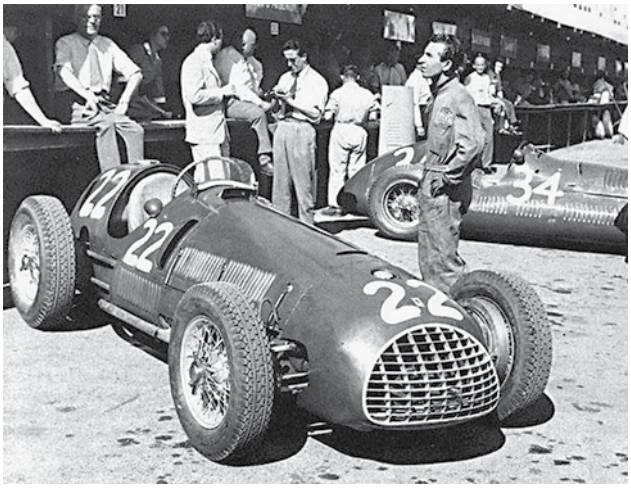
К этому моменту конструкторское бюро на заводе в Актоне, которое занималось в свое время разработками для авиационного «Нэпир Сейбр», преобразовано в гоночное отделение. Теперь вся гоночная активность Англии перемещается из Бурна, где располагалась база БРМ, в Актон. Там же формируется производственная база. Готовится и гоночная команда, куда переходит главным механиком Фил Уилсон из БРМ.

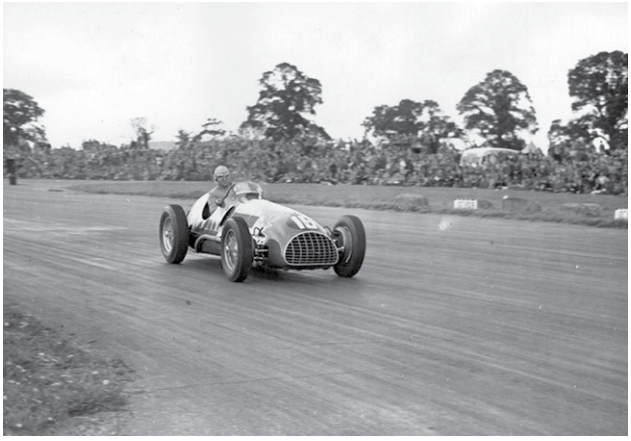
Феррари в своих лучших традициях не успевает выполнить обещанное, но подтверждает, что машина однозначно будет готова к августу, к старту «Международного приза». Кроме того, с автомобилем он пришлет и лучшего гонщика своей команды, Альберто Аскари. Частично задержка объяснялась болезнью Феррари, который впервые за 32 года оставил завод и команду и по требованию врачей переехал в отель «Эсперия» в Римини. В письме оттуда Вандервеллу он жаловался, что активность на заводе без его жесткого руководства снизилась.

В начале августа Феррари возвращается на завод и сообщает Вандервеллу, что все идет по плану. Он отправляет автомобиль с двумя механиками в Англию. Встал вопрос о топливе: конструкторы из Маранелло настаивали на использовании топлива «ЭССО» (84% метанола, 5% бензола, 5% ацетона, 5% бензина и 1% касторового масла). Редж Таннер из «ЭССО» подтверждает, что топливо такого состава будет предоставлено команде Вандервелла, причем бесплатно.

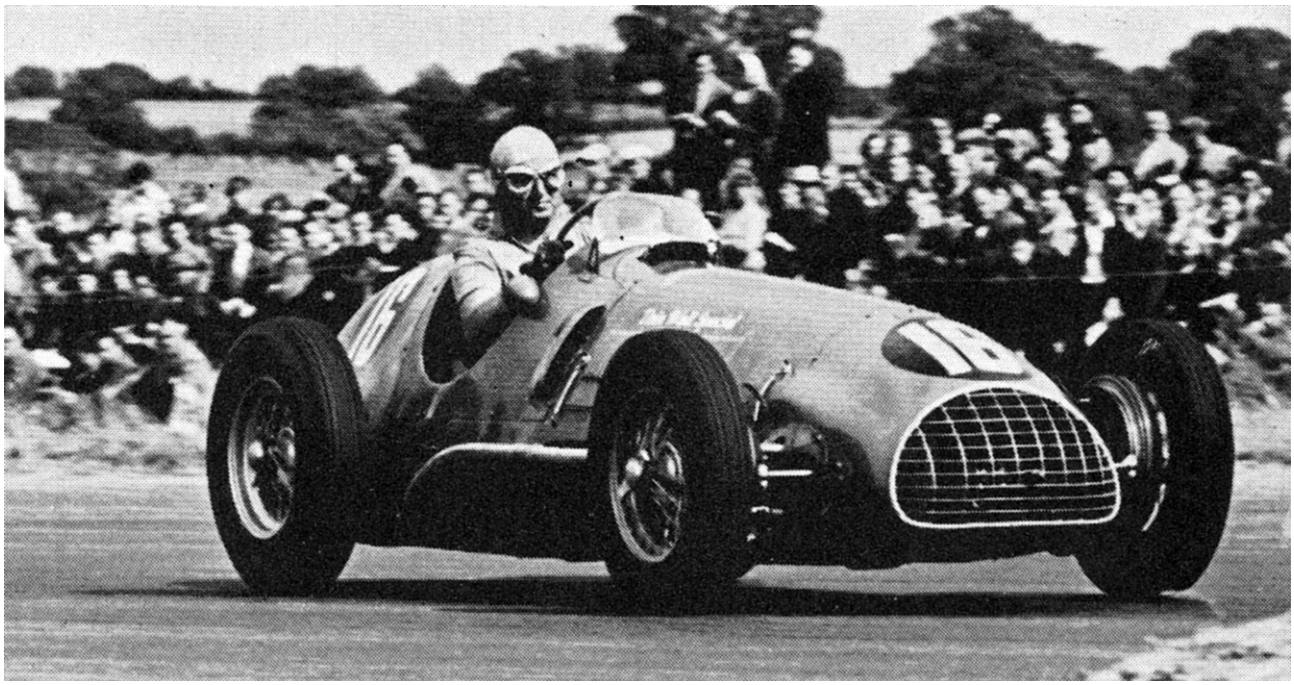
Автомобиль прибывает в Дувр на грузовике. Машина сразу была выкрашена в зеленый цвет. Под капотом на клапанной крышке фигурировало название ***Thinwell Special***. Именно так, с ошибкой!

Но все случилось вовремя — автомобиль и Аскари поспели вовремя, к началу тренировок на «Сильверстоуне». Памятуя о сложностях с подачей заявки на автомобиль, имеющий приставку «Спешл», на этот раз в заявке фигурировало «Тинуолл Спешл Феррари».





- ***«Феррари 125» (номер шасси С-04) Луиджи Виллорези перед гонкой на «Большой приз Швейцарии» 1950 года***
- ***Редж Таннер, «Эссо»***
- ***Альберто Аскари на «Тинуолл Спешл» в гонке на «Международный приз» 26.08.1950 года***



Альберто Аскари на «Тинуолл Спешл» в гонке на «Международный приз» 26.08.1950

«Международный приз», 26.08.1950, «Сильверстоун»

Однако поводов для радости не было. Аскари получил стартовый номер 16 и попал по жребию во второй полуфинал. В тренировках его время было 1’55,0’’ , что позволило ему встать на третьем месте на старте своего полуфинала после Клэза и Фанхио. Но автомобиль явно не развивал мощности и совсем не дотягивал до уровня фаворита гонки, «Альфа-Ромео 158». И даже на секунду хуже, чем Питер Уайтхед на «Феррари 125» (шасси 10С) с одновальными головками и одноступенчатым компрессором (он стартовал вторым в своем полуфинале сразу за Фариной).

После старта на «Сильверстоун» обрушился дождевой заряд. Трасса была просто затоплена. На 8 круге Аскари заносит и он вылетает за пределы трассы. Справедливости ради, шансов финишировать у Аскари и не было: еще в начале гонки двигатель стал издавать нездоровые звуки. На этом гонка закончилась. Аскари вернулся в Италию, оставив автомобиль Вандервеллу. «Феррари» перевезли на базу в Актон и разобрали двигатель.

Результаты вскрытия привели Вандервелла в бешенство. Он тут же пишет Энцо длинную телеграмму. В ней сообщалось, что вкладыши были вновь установлены с огромным зазором, в каналах коленчатого вала было обнаружено большое количество стружки, которая ограничивала поток масла и задирала поверхность вкладышей. Сами шейки коленвала были повреждены задирами и при исследовании выяснилось, что поверхность не была достаточно термообработана и совсем не азотирована. Следующее письмо было адресовано Федерико Джиберти, директору гоночной команды «Скудерия Феррари». В нем писалось, что двигатель был совсем не новый, как изначально обещалось, а именно: поршневые кольца и юбки поршней были сильно изношены, коленвал имел волосовидные трещины, а цилиндры имели конусообразный износ и овальность от 0,125 до 0,15 мм! Плюс задние тормозные барабаны были изношены до предела.

Со стороны Феррари последовали отговорки, что по их технологии коленчатые валы не подвергаются азотированию, а делаются из высоколегированной стали CG4 и термообрабатываются. Но в Англии в те времена коленвалы в обязательном порядке подвергались поверхностному упрочнению путем азотирования. Азотированная (кстати, впервые процесс азотирование был применен нашим соотечественником, академиком Чижевским Н.П.) поверхность получается твердой, износостойкой и уступает лишь борированной, но значительно превышает цементированную по твердости. Поэтому Вандервеллу даже в голову не пришло, что кто-то может изготовить коленчатый вал и не азотировать его! Феррари в ответ лишь жаловался на низкие конструкторские стандарты и отсутствие качественных материалов в Италии. Комментируя многочисленные фотографии, которые сопровождали письмо, Энцо пытался убедить Вандервелла в некачественном топливе несоответствующего состава, неправильным калильным числом свечей, вызвавшим местный перегрев. Изгиб одного из шатунов он объяснил ранним зажиганием, последовавшей детонацией, хлопками во впускной коллектор и попаданием воды в цилиндры, что привело к гидроудару.

Глава 6. «Тинуолл Спешл» № 3

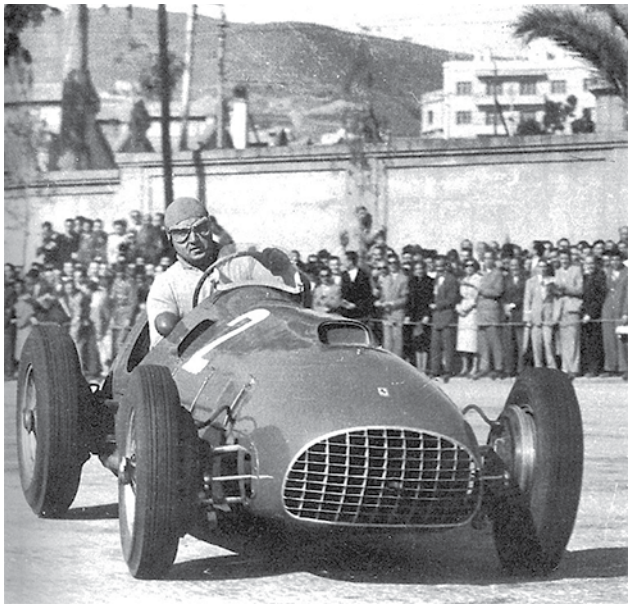
Пока шла переписка по поводу недовольства автомобилем, «Скудерия Феррари» уже перешла на модель «Феррари 375» с 4,5-литровым атмосферным двигателем, который сходу начал показывать свой потенциал. Стало ясно, что 1,5-литровые наддувные двигатели практически исчерпали свои возможности. И лишь в БРМ по-прежнему пытались довести свое детище до конца, решая одну проблему и тут же увязая в новой. Но в конце 1950 года становится понятно, что проект БРМ нежизнеспособен с финансовой точки зрения. Кроме Вандервелла из проекта вышли Альфред Оуэн из «Рабери Оуэн» и Бернард Скотт из «Лукас».

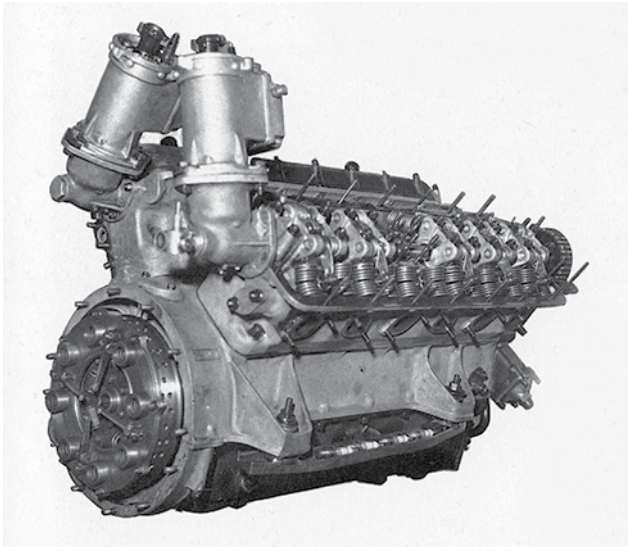
Двигатель для «Нортона» находился в столь же плачевном состоянии: Джилберт Смит всякий раз приходил в ярость при упоминании Питера Бертона. Вандервелл планирует забрать из конструкторского бюро БРМ Эрика Рихтера, но тот наотрез отказывается переезжать в Бирмингем. Но вопрос решился сам собой: Джо Крэйг, штатный конструктор «Нортона», смог модернизировать свой, еще довоенный одноцилиндровый полулитровый двигатель так, что результаты гонщиков «Нортон» тех лет будут перекрыты лишь в далеком будущем.

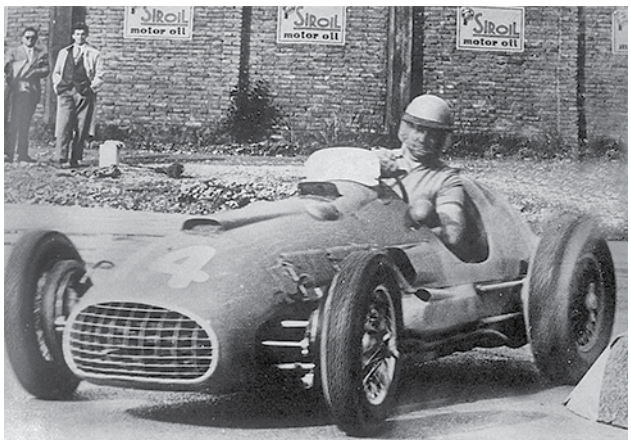
В это же время Энтони Вандервелл открывает в промышленном пригороде Мэйденхед новый завод по производству вкладышей. Однако Вандервеллу уже не требовалось много усилий по руководству бизнесом: его вполне заменял гениальный инженер и руководитель Дэвид Грин. И ГЭВ с головой уходит в гоночную жизнь.

Итак, созрело решение получить автомобиль от «Феррари» с новым 4,5-литровым силовым агрегатом. Осенью 50-го Лампреди работал уже над версией с двумя свечами на цилиндр. Готовность двигателя была не определена и Вандервелл решает следовать на шаг позади команды из Модены. Казалось, Феррари полностью дискредитировал себя в глазах Вандервелла, но успехи его команды говорили сами за себя: в Италии Аскари с Серафини на финише делят второе место, в Испании все три первых места — за гонщиками «Скудерии Феррари» — Аскари, Серафини и Таруффи. К этому стоит добавить безоговорочное доминирование в гонках формулы № 2.

В начале 1951 года Вандервелл договаривается с Энцо Феррари о модернизации столь неудачного «Тинуолл» № 2, т. е. шасси «Феррари 125» С-02 под установку 4,5-литрового атмосферного двигателя конструкции Лампреди, очень удачно стартовавшего на «Феррари 375» в конце 1950 года. Тут же Вандервелл просит итальянца рассмотреть вариант установки и задней подвески «де-Дион», которая впервые появилась на «Феррари» еще весной 1950 года. Здесь следует сделать ремарку: первым шасси «Феррари» с подвеской «де-Дион» стало шасси GP1-49 формулы № 2, появившееся весной 1950 года в гонке на «Большой приз Модены». Тогда Альберто Аскари на ней был лучшим в тренировках, показал лучшее время круга в гонке и выиграл гонку, лидируя от старта до финиша. Позже появились шасси GP2-49 и GP3-50. Удачно зарекомендовавшая себя конструкция была реализована на экспериментальном шасси «Феррари 125» С-04 в гонке на «Большой приз Швейцарии» (Виллорези, стартовый







• ***Альберто Аскари на «Феррари 375» в гонке на «Большой приз Пенья-Рин» 1950 года***

• ***Двигатель «Феррари 375» объемом 4,5 литра конструкции Аурелио Лампреди***

• ***Первый автомобиль «Феррари» с задней подвеской «де-Дион» (Аскари на «Феррари 166F2» в гонке на «Большой приз Модены» 1950 года)***

номер 22).

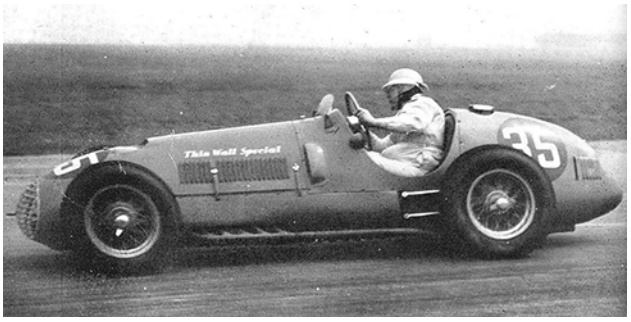
Феррари пообещал подготовить автомобиль к концу апреля 1951 года, согласившись на все изменения спецификации. Также он согласился на просьбу Вандервелла отремонтировать оригинальный наддувный 1,5-литровый двигатель за свой счет. Это была компенсация за моральные и финансовые потери Вандервелла от неудачного выступления «Тинуолл Спешл» № 2 в августовской гонке 1950 года.

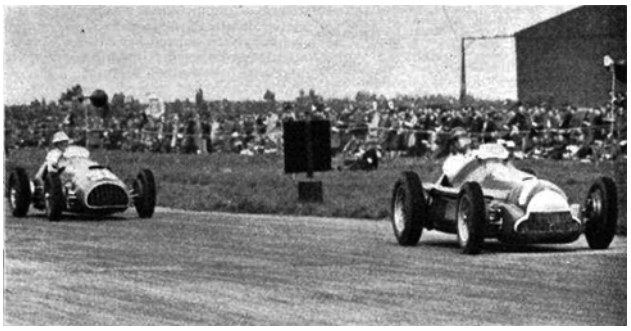
«Международный приз "Дэйли Экспресс"» 05.05.1951, «Сильверстоун»

Первым крупным соревнованием 1951 года в Англии стала гонка на призы газеты «Дэйли Экспресс» 5 мая на столь любимом Вандервеллом «Сильверстоуне». Гонка организовывалась Клубом британских автогонщиков. Энтони через секретаря клуба Десмонда Сканнела договаривается об участии своего нового автомобиля. Все тот же Реджинальд Таннер из «ЭССО» обещает организовать топливо для автомобиля, «Лодж» при содействии Рампони выделяет свечи зажигания (25 штук). В качестве гонщика приглашают Реджа Парнелла. У Парнелла был контракт на старты за БРМ, но давние связи с этой командой помогают решить вопрос: если Парнелл не будет задействован командой из Бурна, то Вандервелл посадит его за руль своей «Феррари».

Интерес к гонке был проявлен на самом высочайшем уровне: на гонку прилетела аргентинская делегация, которая привезла серебряный кубок Евы Перон, жены аргентинского диктатора, генерала Хуана Перона. Кубок предназначался победителю гонки на серийных автомобилях.

2 мая грузовик Вандервелла с бережно закрепленным внутри гоночным автомобилем выехал из Модены в сторону Англии. Когда зеленая «Феррари» со стартовым номером 35 выехала на трассу, все ждали от нее, как от самой современной машины на островах на тот момент, серьезной конкуренции «Альфетте» («Альфа-Ромео 159»). Гонка проводилась по схеме два полуфинала плюс финальный заезд. В первом полуфинале выступали гонщики с нечетными номерами, во втором — с четными.

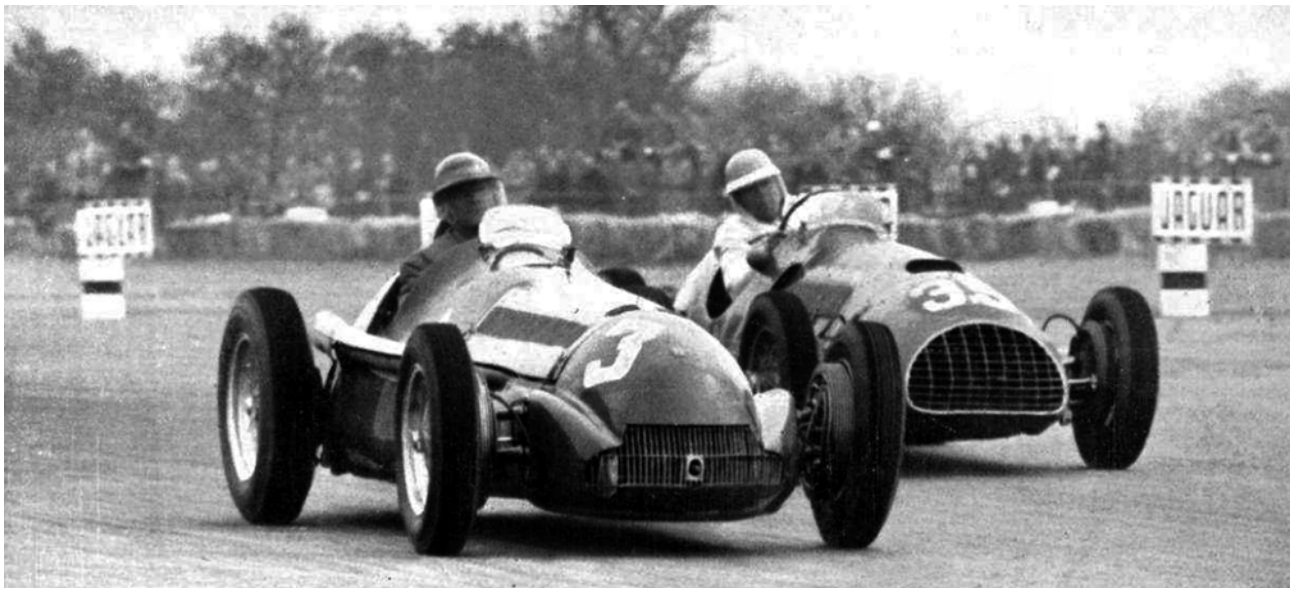




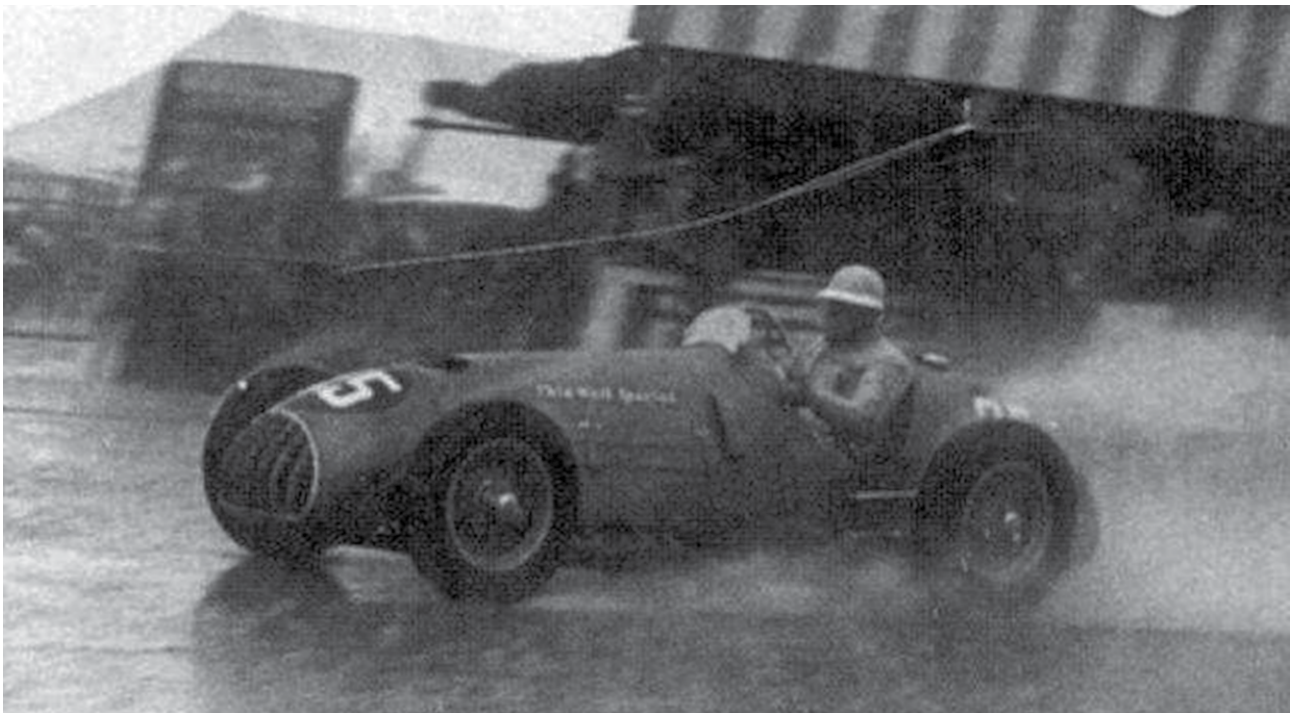
• ***Реджинальд Парнелл в тренировках перед гонкой «Дэйли Экспресс Интернешнл Трофи» 5.05.1951***
• ***Парнелл преследует Хуана Фанхио***

Тренировки прошли, казалось, неудачно: Парнелл был лишь четырнадцатым (2'07,0''), но сразу после Фанхио (2'06,0''). Объяснялось все просто: тренировочные заезды для разных полуфиналов проводились раздельно и замеры скорости для автомобилей с нечетными номерами пришлись на дождливую погоду.

Итак, Парнелл под номером 35 стартовал в первом полуфинале с дистанцией в 15 кругов. Со старта вперед ушел Фанхио, за ним — Бонетто еще на одной «Альфетте» и Парнелл. Вскоре Парнелл начал наседать на Бонетто, но тот де-



Реджинальд Парнелл (№ 35) против Феличе Бонетто («Альфа-Ромео 159» № 3) в гонке «Международный приз» 5 .05.1951



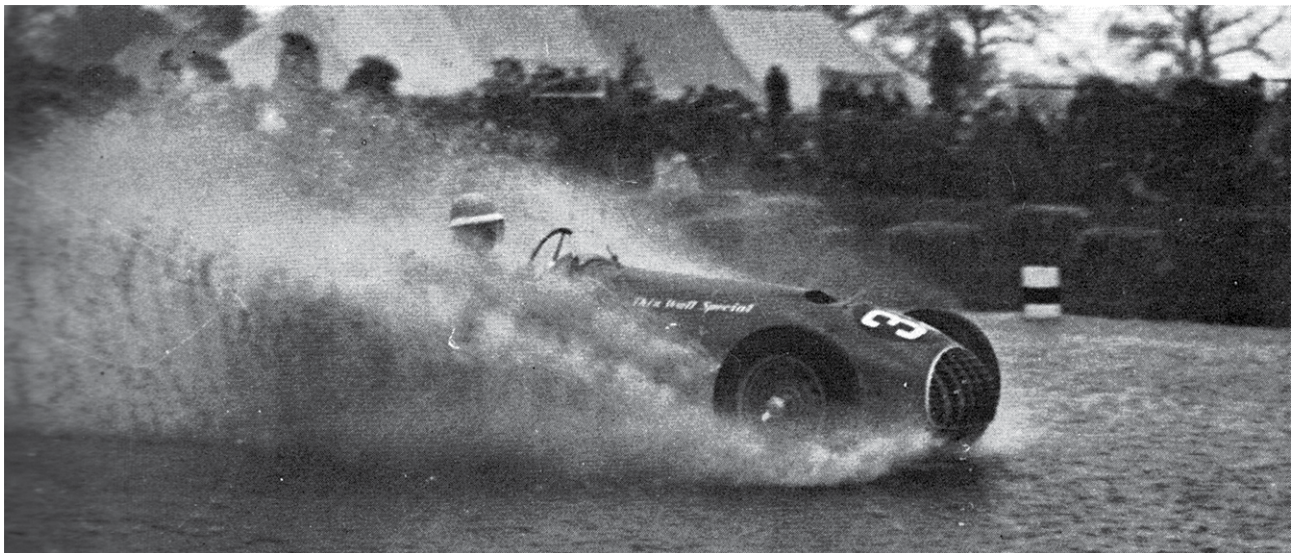
Реджинальд Парнелл на «Тинуолл Спешл» в гонке «Международный приз» 05.05.1951

лал все, чтобы не пропустить Реджа вперед, порой прибегая к нечестным приемам. У комментатора Би-Би-Си родилось предположение, что Бонетто просто отсекал конкурентов от Фанхио, который тем временем постепенно удалялся.

Так продолжалось до пятого круга, когда Парнеллу удалось подловить Бонетто на широком входе в поворот. До Фанхио оставалось 10 сек. и тот взвинтил темп, пройдя круг за 148,41 км/ч. Но Парнелл продолжал сокращать дистанцию и, подгоняемый из боксов, Фанхио проходит 9 круг еще быстрее, со скоростью 153,53 км/ч. Парнелл не смог превысить его результаты, но к финишу гонки смог сократить отставание всего до трех секунд. Третьим первый полуфинал закончил Феличе Бонетто (с отставанием от Фанхио в 45 сек.).

Старт финала сопровождался дождем, который вскоре перерос в тропический ливень с громом, молниями и даже градом. Парнелл, известный своим агрессивным стилем вождения (за что перед войной даже был лишен гоночной лицензии за провоцирование аварии, в которой сильно пострадала знаменитая Кай Петре), был неудержим и к шестому кругу он уже лидировал в гонке. Однако усилившийся дождь залил трассу и лишил гонщиков какой-либо видимости. Поэтому организаторы сочли за благо остановить гонку, а ее результаты аннулировать. К моменту остановки гонки Парнелл опережал ближайшего преследователя, Данкана Хэмилтона на «Тальбо-Лаго», на 21 секунду.

Тем не менее организаторы решили наградить гонщика, лидировавшего в гонке непосредственно перед ее остановкой, т. е. Реджа Парнелла. Вандервелл был счастлив: после двух неудачных попыток успех был достигнут. Более того, это был первый случай, когда непобедимые доселе «альфетты»



Реджинальд Парнелл на «Тинуолл Спешл»

были побеждены в очной борьбе. Другое дело, что результаты гонки не были нигде зафиксированы, поскольку гонка считалась отмененной. Пройдет два месяца и все лавры достанутся Хосе-Фройлану Гонсалесу, победителю «Большого приза Великобритании».

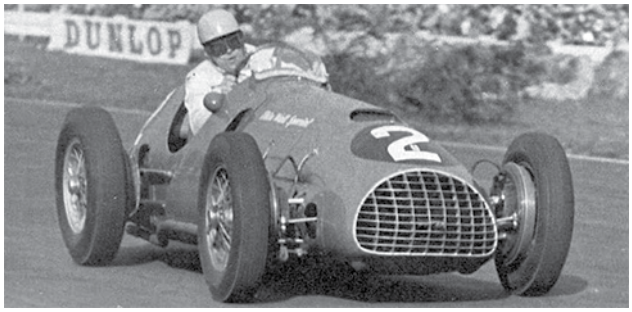
Бизнес требовал больших затрат сил и времени. Поэтому сразу после гонки Тони Вандервелл едет в США, где договаривается с «Клевит Компани» (так после войны стала называться «Кливленд Графит Броунз Компани») о своем интересе к американскому и канадскому рынку. Оттуда он пишет восторженное письмо Аурелио Лампреди, в котором восхищается эффективностью его двигателя и надеется, что новая версия с двумя свечами на цилиндр будет еще более удачной.

«Британский гоночный фестиваль на призы газеты "Дэйли График"», 14.05.1951, «Гудвуд»

Следующей гонкой стали соревнования в Гудвуде на Троицу, 14 мая. К тому моменту гоночная команда «Тинуолл» была уже полностью самостоятельной и пользовалась всеми ресурсами завода в Актоне. Инженерные проблемы решал Фред Фокс, технические и организационные — Фил Уилсон. Вандервелл все еще находился в Америке и оттуда отправил телеграмму Реджу Парнеллу с пожеланием удачи.

Автомобиль получил стартовый номер 2. Гонка проводилась по правилам свободной формулы и все по той же схеме «два полуфинала плюс финальная гонка». На сей раз соревнования не носили международный характер и потому не сильно интересовали «Альфа-Корсе». Поэтому тот же гонщик миланской команды Джузеппе Фарина стартовал на личной «Мазерати 4CLT-48»

Свой 7-круговой полуфинал Парнелл выиграл без труда, оставив позади де Граффенрида на «Мазерати» и Брайана Шоуи-Тэйлора на ERA. Публика была в восторге: Парнеллу

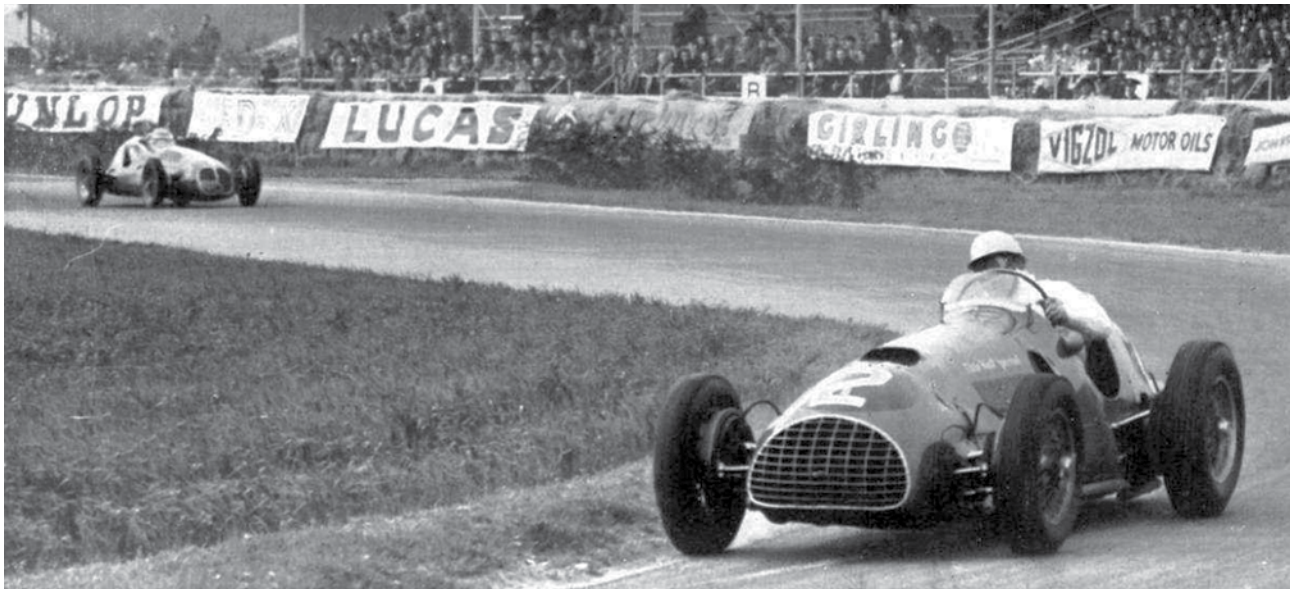


Реджинальд Парнелл в гонке на призы газеты «Дэйли График» 14.05.1951 года.

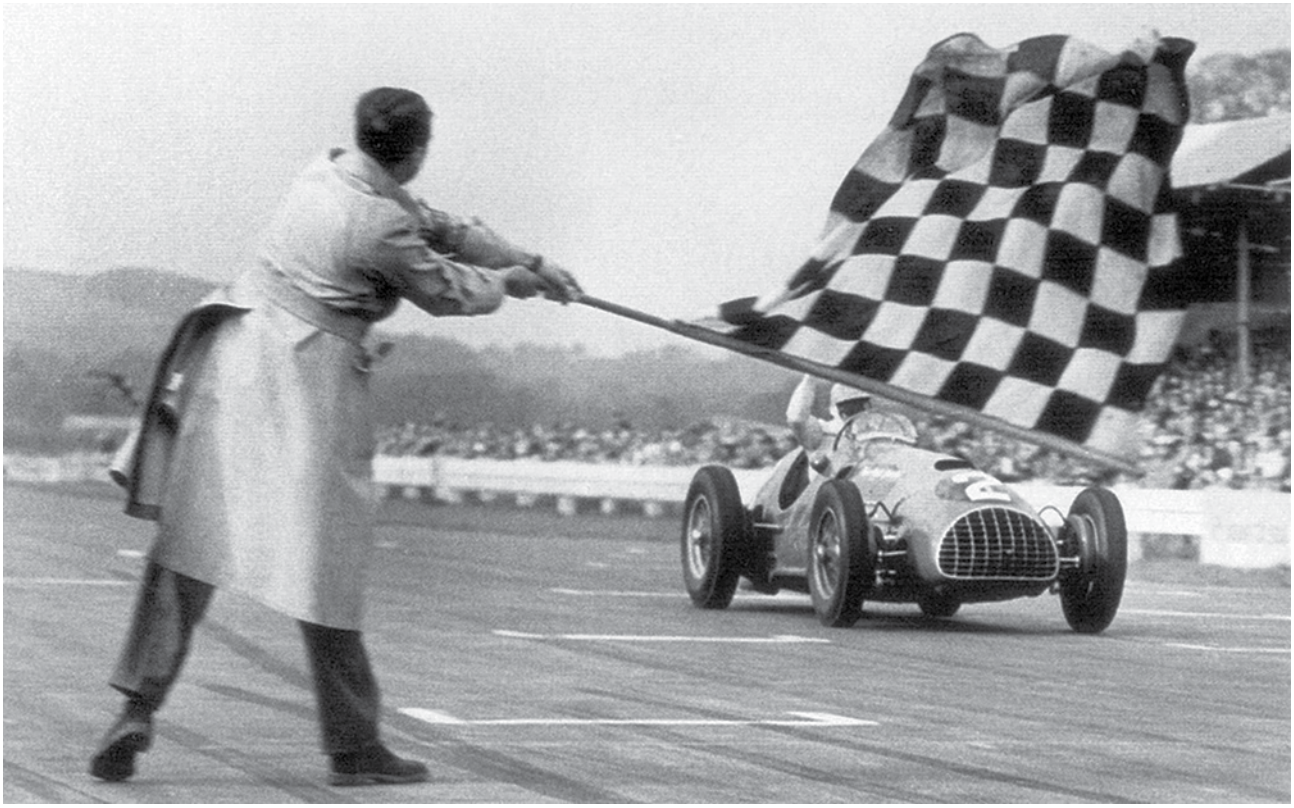
удалось превзойти рекорд круга, ранее принадлежавший князю Бире — 145,42 км/час. Результат Парнелла составил 149,81 км/час.

Второй полуфинал выиграл Бира на 4,5-литровой OSCA, которая являлась симбиозом шасси «Мазерати 4CLT/48» и нового двигателя братьев Мазерати, созданного на деньги СИМКА.

В финальной гонке на 15 кругов Парнелл стартовал с первого места, на котором эту гонку он и закончил, на 11 секунд опередив Фарину. Легкой ту победу назвать было нельзя. Со старта вперед ушли Парнелл, де Граффенрид и Фарина.



Реджинальд Парнелл на «Тинуолл Спешл» (№ 2) в гонке на призы газеты «Дэйли График», Гудвуд, 14.05.1951. Позади — Джузеппе Фарина на «Мазерати 4CLT/48»



Реджинальд Парнелл на «Тинуолл Спешл» (№ 2) в гонке на призы газеты «Дэйли График», Гудвуд, 14.05.1951. Кубок победителю вручает Хильда Гордон-Леннокс, графиня Ричмондская, вдова 8-го лорда Ричмонда, Леннокса, Гордона и Обиньи, по совместительству владельца «Гудвуда»

Уже после третьего круга Фарина оказывается впереди де Граффенрида. Последующие пять кругов Парнелл и Фарина отрываются от остальной группы гонщиков. Но Фарине удается держаться плотно за Парнеллом: к концу 8 круга разрыв между ними составляет всего 5 секунд. Но пара ошибок Фарины, который вел автомобиль за гранью его возможностей, позволили к финишу довести отрыв до 10,8 секунд. Попутно Парнелл обновил рекорд круга, который составил 152,11 км/час.

Известие о победе привело Вандервелла в восторг. Сразу после приезда из Америки он заявляет команду на очередное соревнование.

«Кубок Ольстера», 02.06.1951, Дандрод, Северная Ирландия

Отношения Вандервелла с Автомобильным клубом Ольстера были великолепными и потому секретарь клуба Нейл был рад предложить 400 фунтов стартовых команде «Тинуолл», гонщиком которой и на этот раз был Редж Парнелл. Вандервелл предлагал выступить в гонке и заводской команде «Феррари» с Аскари за рулем, но Энцо благоразумно отказался, поскольку «Альфа-Корсе» отправила туда Фарину с заводской «Альфа-Ромео 159».

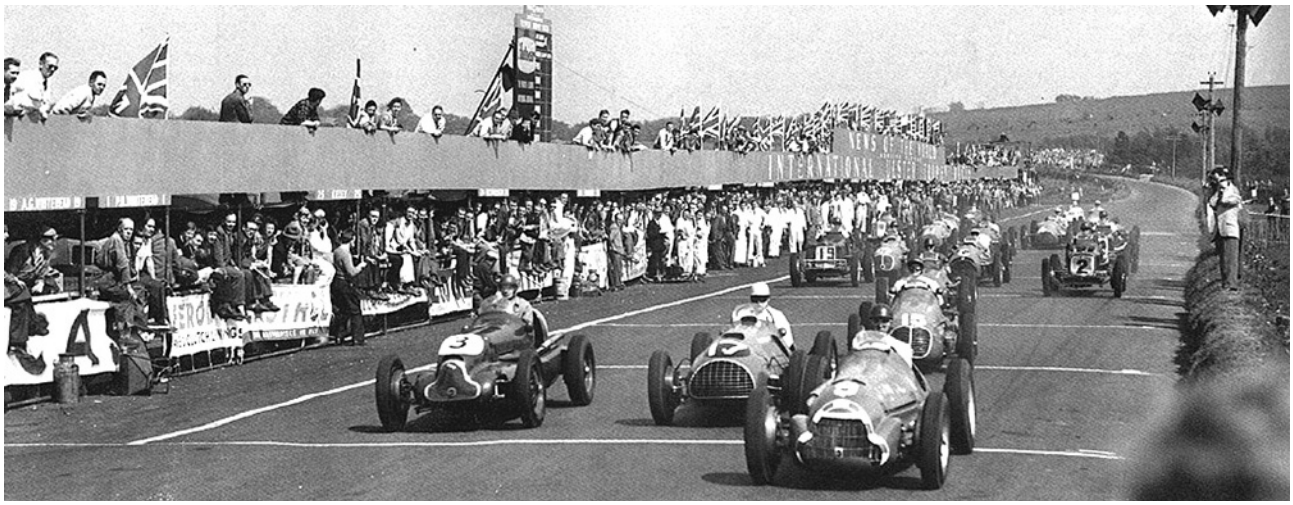
Два грузовика «Вандервелл Продактс» — один с автомобилем, второй — с запасными частями и оборудованием, отправились из Престона в Ларн с Филом Уилсоном и Артуром Праттом за рулем. Личный «Бентли» Вандервелла выехал туда же из Ливерпуля, тогда как он сам со старшим сыном Чарльзом вылетел на самолете из Лондона в Белфаст во вторник 31 мая, в аккурат к началу тренировок. Расположение команды было предоставлено компанией «Харри Фергюсон Лимитед», а Вандервеллы поселились в отеле «Гранд Централ» в Белфасте. Подобные сборы были объяснимы: гонку посетила Королева Великобритании с принцессой Маргарет. Участников привлекал и призовой фонд: победитель кроме кубка получал еще и 1000 фунтов.

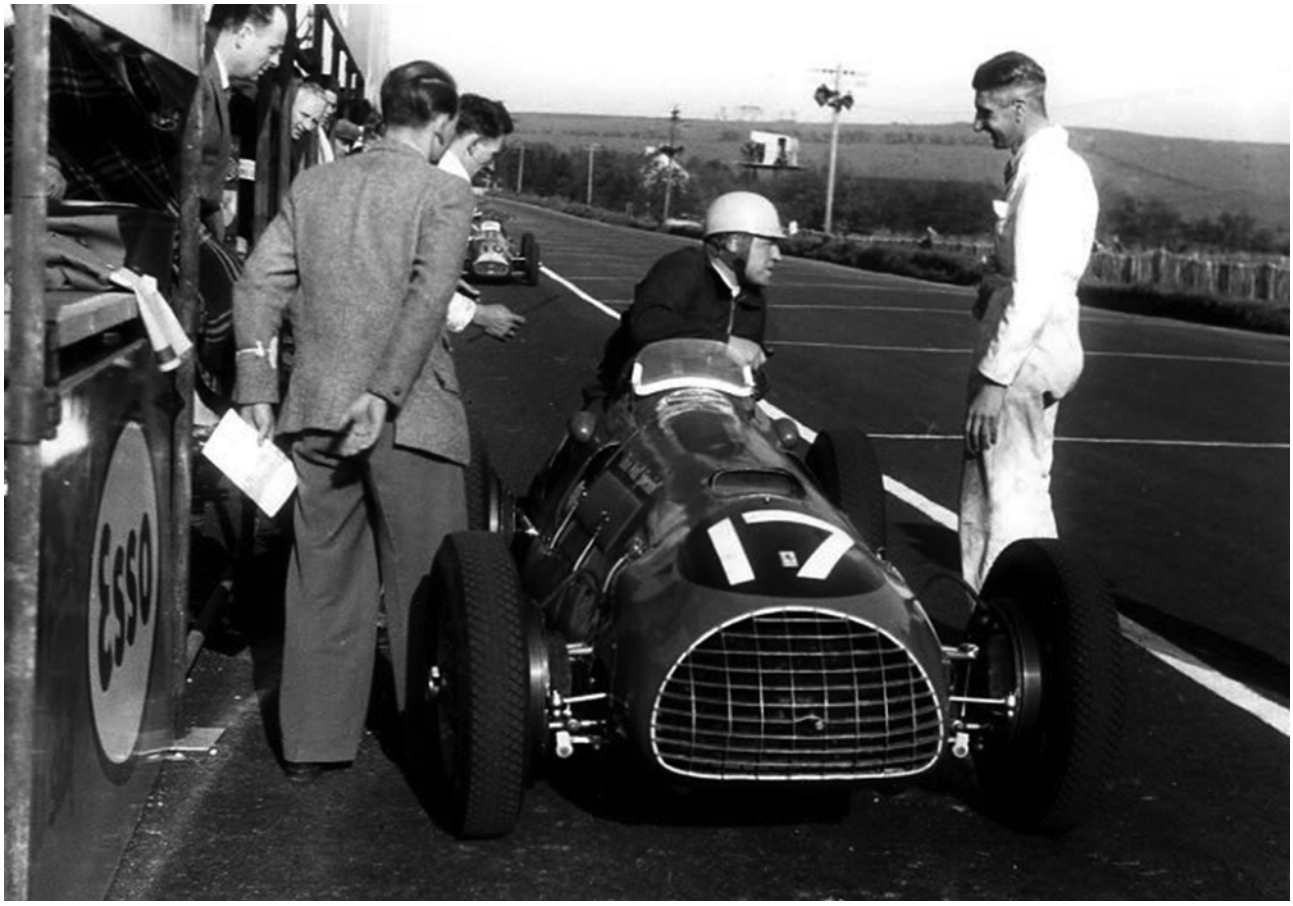
Надо сказать, что трасса в Дандроде не была классической кольцевой. Скорее это была дорожная гонка по дорогам общего пользования, закрытым на время соревнований. Дистанция гонки составляла 27 кругов или 335,973 км. Автомобиль был тщательно подготовлен и Парнеллу, получив-

• ***Реджинальд Парнелл в гонке на призы газеты «Дэйли График» 14 мая 1951 года***

• ***Реджинальд Парнелл (справа) и премьер-министр Северной Ирландии сэр Бэйзил Брук поздравляют Джузеппе Фарину с победой в гонке на кубок Ольстера, 02.06.1951***

• ***Старт гонки на кубок Ольстера, 02.06.1951: вперед вырвался Фарина, по правой бровке идет Шоуи-Тэйлор, который незначительно опередил Парнелла***





Реджинальд Парнелл в гонке на кубок Ольстера, 02.06.1951

шему стартовый номер 17, удалось показать в тренировках второй результат после Фарины с отставанием в 5,4 секунды. Стартовал удачнее всех Фарина. Парнелл же старт проиграл, пропустив вперед еще и Шоуи-Тейлора.

Вскоре Парнеллу удалось пройти Шоуи-Тейлора и броситься в погоню за Фариной. В какой-то момент громкоговорители сообщили зрителям, что Парнелла отделяют от Фарины всего несколько секунд. Но уже на следующем круге итальянец взвинчивает темп, штампуя рекорды круг за кругом.

После 14 круга Фарина заезжает в боксы для дозаправки. Но тут заправочный шланг лопнул, вдобавок заглох двигатель. Итого остановка заняла 43 секунды. И Парнеллу удается выйти в лидеры. Но на победу рассчитывать не приходилось: в гонке Фарина был непобедим и уже двумя кругами спустя он возвращает себе лидирующую позицию. В любом случае финиш Парнелла на втором месте перед лицом королевы был успехом. Время Фарины составило 2:11’21,8’’, Парнелла — 2:12’34,2’’. Финишировавший третьим Шоуи-Тэйлор отстал от лидеров на целый круг.

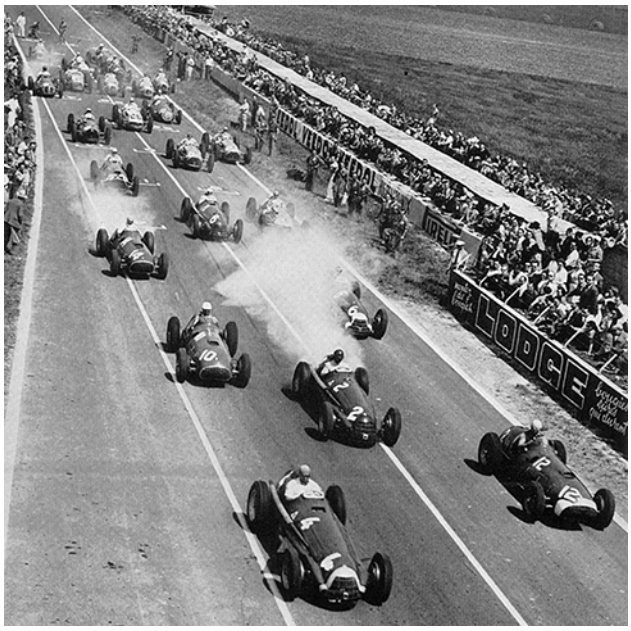
В течение одного месяца три крупных успеха! Гоночная команда начала приносить доход, как от стартовых, так и в виде бонусов от партнеров. Поставщик масел «Вигзол» только за победу на «Сильверстоуне» заплатил 400 фунтов (из которых 100 причитались Парнеллу), потом 275 за победу в Гудвуде и 300 за второе место в Ольстере. Стартовые и призовые на «Сильверстоуне» составили 1100 фунтов, в Гудвуде — 530. «Лодж» прислал пусть символические, но 18 фунтов за то, что на «Тинуолл Спешл» были установлены их свечи.

Тони стал поглядывать на европейскую гоночную сцену, поскольку 4,5-литровый двигатель позволял бороться за высокие места. В качестве дебютной площадки он выбрал гонку на «Большой приз Автомобильного клуба Франции».

«Большой приз Автомобильного клуба Франции», 01.07.1951, Реймс, Франция

Гонка носила также статус «Большого приза Европы» и очки за нее шли в зачет личного чемпионата мира. БРМ на сей раз решила принять участие в гонке, поэтому вместо Парнелла пришлось искать другого гонщика. Таннер из «ЭССО» предложил Брайана Шоуи-Тэйлора, очевидно на фоне яркого выступления того в Дандроде. Заявка на Шоуи-Тэйлора была отправлена в автомобильный клуб провинции Шампань. Но тут в дело вступил Раймон Рош, Председатель Автомобильного клуба Шампани. Он написал Вандервеллу, что Луи Широн свободен от обязательств и желает выступить за его команду. Тони отказался от услуг монегаска, решив дать шанс Брайану, при этом втайне надеясь, что у БРМ опять что-нибудь не сложится и Парнелл будет в его распоряжении. Так оно и случилось: Редж заменил Шоуи-Тэйлора за рулем «Тинуолл Спешл Феррари», который уже успел поучаствовать в первой тренировке. Замена пришлась очень кстати: неплохой гонщик, Шоуи-Тэйлор не имел достаточно опыта участия в гонках на столь мощных автомобилях. Он постоянно жаловался на неэффективные тормоза и не мог показать сколь-нибудь приличного времени.

На гонку во Франции вновь отправились два грузовика и



- ***Брайан Шоуи-Тэйлор***
- ***Раймон Рош***
- ***Старт гонки на «Большой приз Европы» 1951 года, Реймс, 01.07.1951***

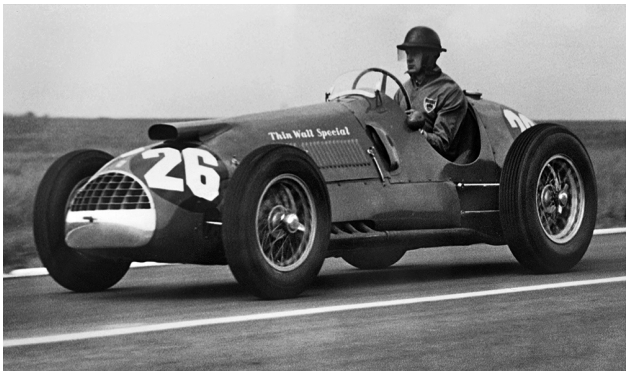
личный «Бентли». Вандервелл предпочел самолет, но ночь был вынужден провести в Париже. Поскольку команда прибыла в Реймс с опозданием в сутки, возникли трудности с размещением. И тут на выручку пришел Уолтер Слейтор из «Франко-Британник Отос Лимитед», что находилась в Париже. Будучи одновременно представителем «Вандервелл Продактс» во Франции, Слейтор старался помочь из всех сил. Реймс был забит до отказа и команда «Тинуолл» поселилась в городке Лаон, что в 50 км от Реймса.

Конкуренция в гонке была серьезной: «Альфа-Корсе» привезла четыре автомобиля, много ждали и от «Скудерии Феррари» с Аскари, Виллорези и Гонсалесом. Парнеллу дали стартовый номер 26. Трудности с размещением и опоздание сказались на результате: в тренировках он смог показать лишь девятое место с отставанием в 18 секунд (2’44.0’’) от ставшего первым Фанхио (2’25,7’’).

Старт Парнеллу удался: он сумел выйти на седьмую позицию, но вскоре Фаджиоли сместил его назад. На 4 круге Санези резко замедляется. На 9 круге сошел лидировавший Аскари, кругом позже начинаются проблемы с магнето у Фанхио. В командах решают отдать своим лидерам автомобили более удачливых коллег: Аскари пересаживается в автомобиль Гонсалеса, Фанхио — взамен Фаджиоли. В результате уже после 14 круга Парнелл оказался на пятом месте.

Лидировавший до 44 круга Фарина неожиданно остановился метров за 100 до боксов со взорвавшимся колесом. Замена колеса заняла больше трех минут, а последовавшие проблемы с магнето и вовсе сместили его на пятое место. Так Редж Парнелл финишировал четвертым, что казалось большой удачей для автомобиля, который из последнего поворота вышел с разрушавшейся на ходу главной передачей. Реджинальду пришлось постараться, чтобы пересечь финишную

Реджинальд Парнелл в гонке на «Большой приз Автомобильного клуба Франции» 1.07.1951



• Брайан Шоуи-Тейлор в первой тренировке перед гонкой на «Большой приз Автомобильного клуба Франции»

• Реджинальд Парнелл в гонке на «Большой приз Автомобильного клуба Франции» 1.07.1951

линию. Отставание от победивших Фанхио и Фаджиоли было огромным (4 круга), но позади оказались Фарина, Широн и Санези. Успех в большом европейском соревновании с серьезной конкуренцией вызвал бурную реакцию в прессе, которая почему-то в один голос писала, что Парнелл участвовал в гонке на «Феррари». Вандервеллу пришлось через «Рейтер» информировать поклонников автогонок, что автомобиль принадлежал и был заявлен на гонку мистером Гаем Энтони Вандервеллом и правильное название автомобиля — «Тинуолл Спешл Феррари».

Тормоза

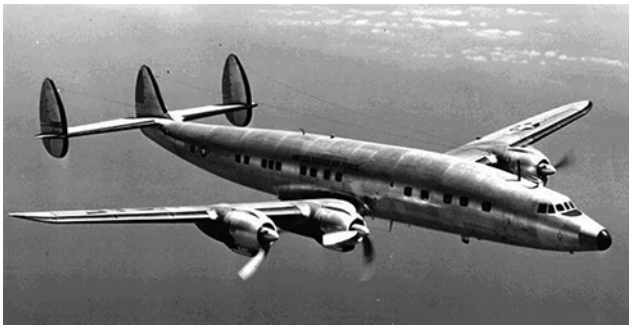
Вернувшись в Англию, Вандервелл поднимает вопрос о неэффективности тормозов «Феррари». На заводе в Маранелло пытались решить проблему на автомобилях своей команды и Энцо Феррари пообещал предоставить усовершенствованные тормозные механизмы и команде Вандервелла. Одновременно в переписке Комендаторе предлагает Аскари или Виллорези для участия в гонке на «Большой приз Нидерландов» в Зандфорте, на что Вандервелл лаконично ответил: с гонщиками мы сами разберемся, нам бы тормоза нужны поэффективнее. Обещания Феррари так и остались невыполненными.

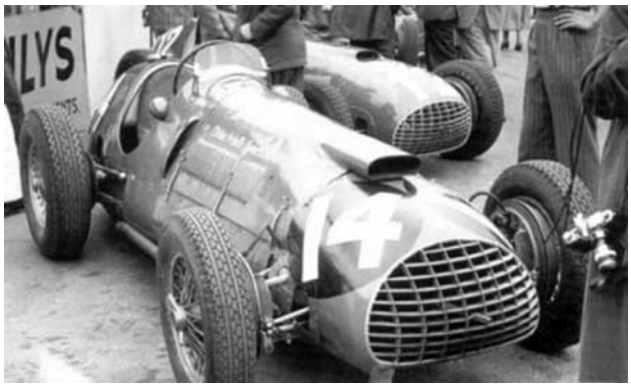
Тогда в голову Вандервеллу приходит идея использования дисковых тормозов. Впервые он увидел их на самолете «Локхид Констеллэйшн» в лондонском аэропорту. Тогда он сказал своему сыну Энтони: «Если они останавливают такую махину, почему бы им не сделать тоже самое с автомобилем?» И он обращается к «Локхид», «Данлоп» и «Гудиер» с просьбой создать новую тормозную систему. Первая из перечисленных предложила лишь доработанные тормозные барабаны большего диаметра, но это было совсем не то, что задумал Вандервелл. Следующим шагом он договаривается с авиационными подразделениями двух других компаний об адаптации авиационных тормозных механизмов к его автомобилю.

Забавно, что «БРМ» использовала трехколодочные тормозные барабанные механизмы, которые изготавливались на заводе Вандервелла в Актоне. Однако авиационное отделение «Гудиер Тайрс» в кооперации с «Рабери Оуэн» (владельцем «БРМ») с охотой взялось за работу по созданию дисковых тормозов для «Тинуолл».

«Большой приз Великобритании», 14.07.1951, «Сильверстоун»

Эта гонка была обязательной для команды Вандервелла, вне зависимости будут готовы новые тормоза или нет. Но БРМ на этот раз была реально готова к выступлениям, так что Парнелл был полностью ангажирован командой Рэймонда Мэйза. Тогда Вандервелл пишет письмо полковнику Барнсу, секретарю Королевского автомобильного клуба с просьбой принять его заявку на гонку без указания гонщика. Первым ему отвечает Дин Деламон, потом сам Барнс, что принять такую заявку они не вправе, поскольку заявка принимается от гонщика. Взбешенный Вандервелл пишет ответное гневное письмо, где указывает, что архаичная система





- ***«Локхид С-69 Констеллэйшн»***
- ***Питер Уайтхед (на фото — «Большой приз Чехословакии» 1949 года)***
- ***Питер Уайтхед в гонке на «Большой приз Великобритании» 1951 года***
- ***«Тинуолл Спешл» № 14 перед гонкой на «Большой приз Великобритании» 1951 года***

приема заявок годна только для частных гонщиков-владельцев автомобилей. Для владельцев же гоночных команд она неприемлема. И впервые Королевский автоклуб принимает заявку от команды без конкретизации гонщика.

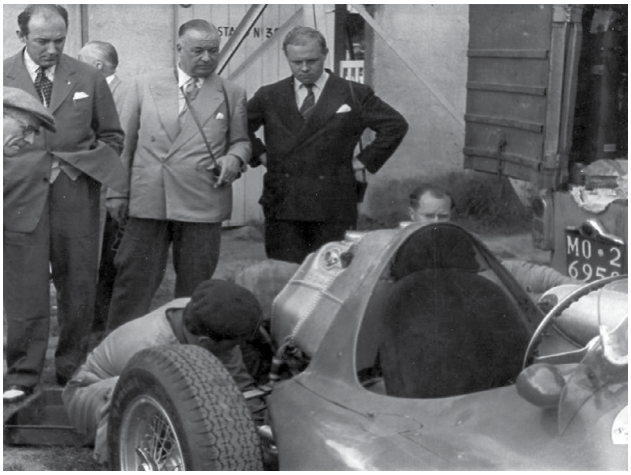
Оглядевшись вокруг в поисках свободного толкового гонщика, Вандервелл остановил свой выбор на Питере Уайтхеде. У того был большой гоночный опыт именно на автомобилях «феррари». Поэтому теплилась надежда, что он не сотворит что-нибудь глупое и неожиданное, хотя Питер и не входил в топ рейтинга гонщиков «больших призов».

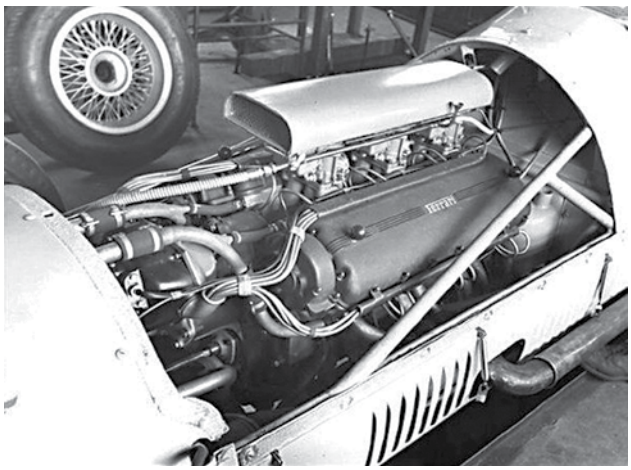
Команда «Тинуолл» была отнюдь не многочисленной и потому Уайтхед закономерно решил, что его личный менеджер Дэвид Йорк сможет оказать посильную помощь команде в организации, в частности хронометрировании. Йорк проработал с Уайтхедом почти три года и вел все организационные дела его частной команды. Поскольку Уайтхед много выступал на континентальных трассах, Йорк обладал обширными знаниями в организации работы в боксах, на пит-стопах, умении вести тактику и стратегию команды. Неудивительно, что Дэвид буквально за пару недель многое изменил в работе команды: работу с покрышками, топливом, заменил часть оборудования боксов. А вскоре Йорк и вовсе становится менеджером «Тинуолла».

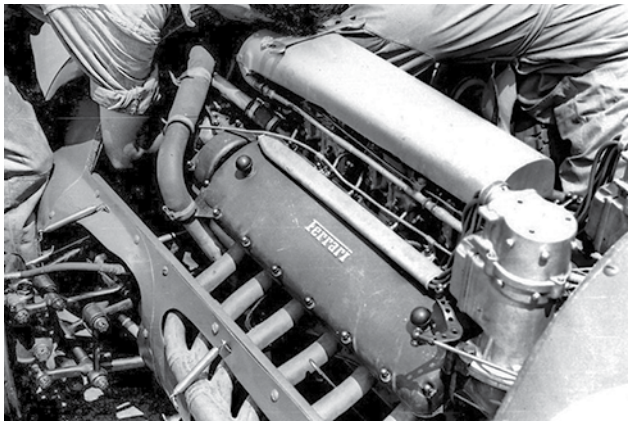
Сами соревнования вышли не слишком удачными: основными конкурентами были четыре «альфетты» (Фанхио, Фарина, Санези и Бонетто) и заводские «феррари» Гонсалеса, Аскари и Виллорези. Противостоять заводским «феррари» «Тинуолл» уже не мог: Лампреди довел до ума двигатель с двумя свечами зажигания на цилиндр. В итоге Уайтхед смог квалифицировать только восьмым, позади вышеперечисленных конкурентов. Показав время на 11,2 секунды хуже Гонсалеса, который был лучшим в тренировках. В гонке «Тинуолл Спешл» под номером 14 пропустил вперед оба БРМ Парнелла и Уокера, а также Брайана Шоуи-Тэйлора на ERA. Итог — 9 место на финише с отставанием в 7 кругов от победившего Гонсалеса.

И тем не менее Вандервелл отметил для себя и положительные моменты: работа Дэвида Йорка оставила у него неизгладимое впечатление. С этого момента гоночная активность «Тинуолл» переходит в фазу активного строительства полноценной гоночной команды с задумкой построить собственный гоночный автомобиль.

Следующей гонкой по плану Вандервелла должен был стать «Большой приз Италии». Однако тема усовершенствования тормозов не давала ему покоя. В этот момент хитрая лиса Феррари сообщает, что для итальянской гонки они разработали новые тормоза (но не дисковые!). Вандервелл может их получить, только для этого автомобиль должен быть доставлен на фабрику для их установки, а после гонки немедленно возвращен туда же для их демонтажа. Феррари не







- ***Дэвид Йорк, менеджер Питера Уайтхеда***
- ***Аурелио Лампреди (слева) и Тони Вандервелл (в центре)***
- ***Двигатель «Феррари 375» с 24 свечами (в версии для «Инди»)***
- ***Двигатель «Феррари 375» с 12 свечами зажигания***

доверял никому и боялся, что Вандервелл получит его секреты. К тому же БРМ решила выставиться в Монце и Парнелл вновь не мог сесть за руль «Тинуолла». Взвесив все «за» и «против», Тони Вандервелл решает отказаться от старта. Ситуацию усугубляли стартовые, которые Автомобильный клуб Милана предложил не больше, чем Королевский клуб заплатил итальянским командам за старт в гонке на «Сильверстоуне».

Тогда он решает приспособить трехколодочную конструкцию «Гирлинг» для своего автомобиля. Заполучив Эрика Рихтера, который все-таки покинул БРМ, Вандервелл успевает изготовить их на своей фабрике в Актоне и оснастить ими автомобиль к сентябрьской гонке в Гудвуде.

«Кубок Гудвуда», 29.09.1951, Гудвуд

Предварительно в качестве основного гонщика Вандервелл выбрал Альберто Аскари. Но в БРМ игнорировали гонку, не воспользовавшись заявкой. Это позволило после долгого перерыва вновь посадить за руль Реджинальда Парнелла. «Тинуоллу» присвоили стартовый номер 3. Основным конкурентом Парнеллу в очередной раз стал Фарина на единственной «Альфа-Ромео 159».

Еще в тренировках Фарина обозначил свое преимущество: лучшим его результатом была скорость 153,8 км/час (1’30,4’’). Парнелл показал второй результат — 153,1 км/час.

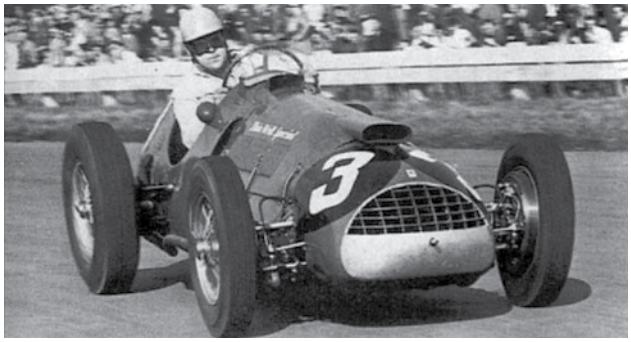
Соревнования проходили по привычной схеме фестиваля. Сначала состоялась 5-круговая гонка «Кубок Мэгдвика», затем «Кубок Вудкота», в которой приняли участие «Тинуолл» и «Альфа-Ромео». Фарина был неудержим, установив новый рекорд круга 155,95 км/час. Парнелл лишь в поворотах сокращал дистанцию, но на прямых двигатель «Альфетты» компенсировал потери. Итог: Фарина — первый, Парнелл пришел на финиш вторым, Тони Ролт на «Деляж» — третьим.

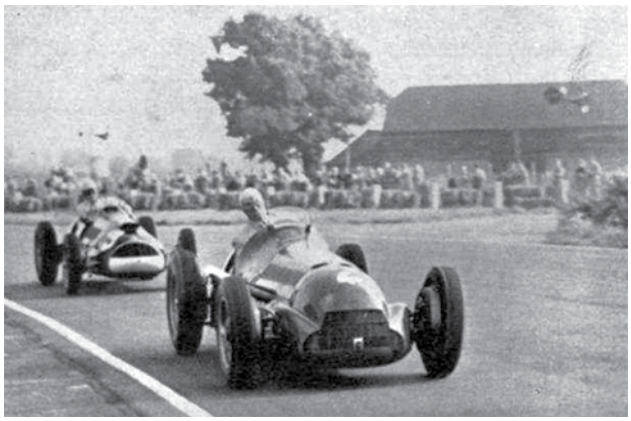
Потом прошло несколько гонок т. н. «сентябрьского гандикапа», в третьей из которых вновь сошлись Фарина и Парнелл. Оба стартовали «с нуля», тогда как знаменитый в будущем Стирлинг Мосс на ХВМ принял старт с 47-секундным гандикапом. Гонка была скоротечной (всего 5 кругов) и потому Парнеллу не хватило времени опередить Мосса на 2-литровом ХВМ. На финише Фарина вновь был первым, за ним расположились Мосс (с отставанием в 2 секунды) и Парнелл.

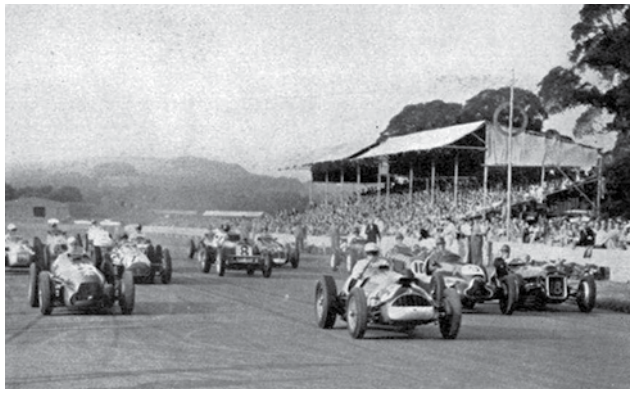
Третьим заездом, в котором стартовали непримиримые соперники, стала 15-круговая гонка на «Кубок ‘‘Дэйли График’’». Со старта Парнелл вырвался вперед и, казалось, ему удастся взять реванш за поражения того дня. Но После второго круга Фарина легко вернул себе лидерство. Парнелл на сей раз держался близко и проиграл Фарине всего 5,6 секунды. Пришедший на финиш третьим Ролт проиграл лидерам уже круг.

«Уинфилд», 13.10.1951, Бервик-он-Твид, Шотландия

Организаторы предложили щедрые стартовые, роскошное размещение Вандервеллу и его команде. Гонка проводилась на действующем военном аэродроме.







• ***Питер Уокер, Кен Ричардсон и Эрик Рихтер в боксах БРМ, 1951 год***

• ***Редж Парнелл в гонке «Кубок Мэгдвика»***

• ***Парнелл преследует Джузеппе Фарину в гонке «Дэйли График» в рамках сентябрьской гонки в Гудвуде***

• ***Старт гонки «Дэйли График». Вперед вырвался Парнелл, Фарина, Шоуи-Тейлор и Ролт позади***

- ***Редж Парнелл в гонке «3-й сентябрьский гандикап» в рамках сентябрьских гонок в Гудвуде 29.09.1951***
- ***Старт гонки «Кубок ''Дэйли График''». Вперед вырвался Парнелл, Шоуи-Тейлор и Ролт позади***

Старт гонки на «Уинфилде» 13.10.1951. По левой бровке разгоняется Редж Парнелл («Тинуолл Спешл» № 1), вперед вырвались Грэм Уайтхед на ERA № 15 и Кен Уортон на ERA № 4

Длина трассы составляла около 2 миль. Основной гонкой должна была стать гонка на 25 кругов «свободной формулы», в которой и намеревался участвовать Вандервелл. Парнелл был свободен и с удовольствием принял предложение выступить за «Тинуолл». Интересно, что в «Аутоспорте» за 12 октября 1951 года писалось, что Парнелл заявлен на ERA. В отсутствии сколь-нибудь серьезной конкуренции Парнелл выигрывает основную гонку (стартовый номер 1). Вторым пришел к финишу Кен Уортон, третьим — Грэм Уайтхед, брат Питера Уайтхеда. Оба, как и большинство в этой гонке, стартовали на ERA. Парнелл показал лучший результат в тренировках (143,2 км/час). На его же счету и лучший круг в гонке, который стал рекордным для трассы — все те же 143,2 км/час.

Подготовка к сезону 1952 года

Несмотря на удовлетворение тем, как прошел 1951 год, Вандервелл всерьез озадачен как проблемой эффективности тормозов, так и повышением мощности двигателя. После покупки двигателя Вандервеллом сам Феррари успел модернизировать свои двигатели несколько раз.

И Вандервелл начинает дорабатывать двигатель. Почему-то он отказывается от предложения «Лукас» и заказывает новые магнето у завода «Сцинтилла». Не доверяя итальянским карбюраторам «Вебер», которые достались еще от «Феррари», он решает заменить их на английские мотоциклетные «Амал», крайне популярные в те годы. Эрику Рихтеру дается задание съездить в Бирмингем, где располагалась

Команда «Тинуолл» выгружает автомобиль из фургона. «Уинфилд», 13.10.1951

«Тинуолл Спешл» перед гонкой в Уинфилде 13.10.1951

эта карбюраторная фабрика, дабы с конструкторами разработать вариант установки двенадцати карбюраторов с ниспадающим потоком и двенадцатью же индивидуальными дроссельными заслонками! Однако места в развале между головками оказалось недостаточно и проходил вариант только с 6-ю карбюраторами. Для установки 12-ти карбюраторов их пришлось бы значительно поднять, дабы уместить самую широкую часть карбюраторов — поплавковую камеру. Тогда «Амал» предложила за 500 фунтов исполнить схему с отдельно расположенными поплавковыми камерами (!). Но даже в этом случае свечи зажигания, расположенные вдоль карбюраторов, становились недоступными для замены.

Идея разрушилась сама собой. Тогда Вандервелл обращается к Феррари с просьбой продать столь успешный двигатель «Феррари 375» с 24 свечами, что устанавливался на автомобили заводской команды. Феррари вновь обещает и попутно предлагает посадить за руль «Тинуолл Спешл» итальянского ветерана Луиджи Фаджиоли. Однако обещания скорого успеха очередного мероприятия со стороны Феррари вновь оказываются пустыми и планы стартовать в гонке на «Большой приз Испании» 28 октября 1951 развалились.

Началась подготовка к сезону 1952 года. Начали с того, что весь год Парнелл жаловался на короткое расстояние до педалей. «Феррари», как и большинство других итальянских автомобилей, были рассчитаны на гонщиков с относительно короткими ногами (характерная особенность итальянцев). Поэтому за зиму были предприняты попытки приспособить место гонщика под мужчин английского типа.

Новые поршни, возросшая степень сжатия (до 11,6:1), карбюраторы, усовершенствованные головки позволили снимать уже по 90 л. с. с литра рабочего объема. Тем не менее попытки купить другой двигатель у Феррари не оставлялись. Тот ответил, что готов принять автомобиль у себя на заводе или выслать комплект деталей Вандервеллу. Что касается увеличения пространства для гонщика, то Энцо предложил один из последних автомобилей с большей колесной базой, подготовленный для старта Аскари в гонке «500 миль Индианаполиса» 1952 года, т.е. шасси 375-010.

Началась долгая переписка с Феррари. «Старик» расчувствовался, похвалил Вандервелла за достигнутые показатели мощности и посоветовал увеличить диаметр впускных клапанов, для чего необходимо было растачивать бронзовые посадочные в головках блока. Это со слов Феррари могло поднять мощность на 17%. Такая же операция с выпускными клапанами сулила прирост мощности еще в 10%. Также он поделился детальной информацией о новом впускном коллекторе и новых карбюраторах «Вебер», что используются на заводских автомобилях. Итогом общения стало решение, что Вандервеллу необходима рама от шасси, приспособленного для американской гонки. Колесная база «Тинуолла» тогда составляла 2,32 м, заводской «Феррари 375» — 2,40 м. Версия для «Инди» — 2,50 м, поскольку американские правила устанавливали минимальный размер колесной базы в 2,46 м. Остается лишь добавить, что рама для «американской» «Феррари» не была эксклюзивной разработкой: она была изготовлена путем удлинения обычной.

В этот момент приходит счет от «Гирлинг» на 450 фунтов за работы по адаптации трехколодочных тормозных механизмов от БРМ к ступицам «Тинуолл». Вандервелл был в ярости: «Вандервелл Продактс» до сих пор изготавливала эти механизмы и поставляла их БРМ абсолютно бесплатно. Вандервелл демонстративно оплачивает счет, сопровождая его письмом со своими соображениями относительно видения ситуации.

На тот момент у Вандервелла было много тем, занимавших его деятельный мозг. Это и 4-цилиндровый двигатель проекта «Нортон-БРМ», который, казалось умер окончательно. И его американский завод в Кокс-Грин, который штамповал вкладыши в невероятной скоростью на суперсовременном оборудовании. А еще эта идея создания собственного автомобиля гран-при…

* * * * *

Глава 7. 1952 год

Ситуация в гоночном мире в начале 1952 года была неопределенной. «Альфа-Ромео» решила не продолжать свою гоночную программу. БРМ, перешедшая во владение Альфреда Оуэна, пыталась просто выжить. Остальные изготовители гоночной техники были не в состоянии конкурировать с «Феррари». И сезон 1952 года обещал стать бенефисом одной марки. Постепенно организаторы большинства значимых соревнований решили проводить свои гонки, разыгрывая «большие призы» среди автомобилей формулы № 2. И лишь организаторы нескольких гонок решили оставить на своем стартовом поле машины формулы № 1. Но это не остановило Вандервелла и он продолжал развивать проект «Тинуолл Спешл».

Однако полностью игнорировать глобальные изменения было невозможно. У «Феррари» уже давно была готова «Типо 500». «Мазерати», «Гордини», «Купер», «Коннот», «ХВМ», «Веритас» и «АФМ» серьезно подготовились к стартам в гонках на автомобилях младшей формулы. И Вандервелл всерьез задумывается о проектировании своего собственного 2-литрового двигателя. Как-то, глядя на работающий на испытательном стенде одноцилиндровый двигателя для мотоцикла «Нортон», Гай Энтони спросил Крэйга, сможет ли Лео Кузмицки разработать двигатель, объединив четыре одноцилиндровых мотоциклетных в один блок. Идея получить 200 л. с. от четырех моторов по 50 л. с. была соблазнительной. Кузмицки вежливо улыбнулся, но сказал, что задача намного сложнее, чем могло показаться на первый взгляд.

Во время работы над двигателем для «Нортона» в конструкторском бюро АДЛ Рихтер прорабатывал несколько вариантов, в том числе версии с воздушным и водяным охлаждением. Испытания на стенде показали, что вариант с воздушным охлаждением выдавал 44,2 л. с., тогда как с водяным — уже 47 л. с. Объяснялось это возможностью увеличить степень сжатия, сохранив температурный баланс двигателя. Мотоциклетные двигатели «Нортон», понятное дело, имели воздушное охлаждение. Для установки в гоночный автомобиль просился, напротив, агрегат с водяным. Но Вандервелл был не из тех, кого трудности могут остановить. И вскоре после разговора с Крэйгом и Кузьмицки началась совместная работа конструкторских бюро «Нортон» и «Вандервелл Продактс» по проектированию собственного гоночного двигателя для автомобиля гран-при.

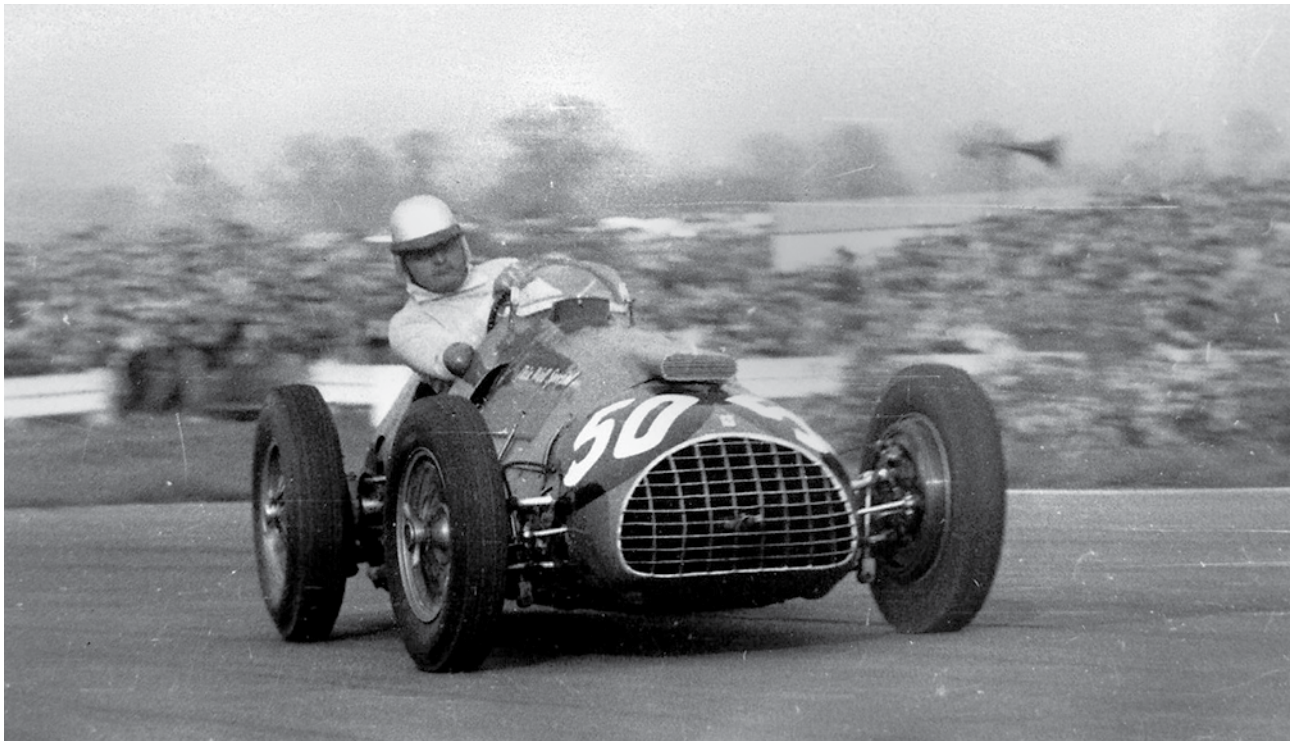
Надо сказать, что инструментальное производство «Вандервелл Продактс Лтд» на тот момент было лучшим в Британии, а может и во всей Европе. Изготовление оснастки требовало знаний и связей в металлургии, наличия всевозможных производств, таких как литье, мехобработка, термическая и химическая обработка. Поэтому следует признать, что изготовление двигателя было вполне под силу компании. Не стоит забывать и его тесные контакты практически со всеми компаниями в мире, что изготавливали двигатели, как автомобильные, так и авиационные. И его конструктора были вхожи практически в каждое КБ. Так начиналась «легенда № 2» — команда «Вэнуолл».

Но вернемся к «Феррари». В конце концов Энцо Феррари сдержал свое обещание и продал Вандервеллу и раму от длиннобазной версии, и с нуля изготовленный двигатель. На базе в Актоне специалисты Вандервелла построили новый автомобиль, который не был переделкой старого. Это был полностью новый автомобиль, с модернизированной задней подвеской, коробкой передач, двигателем с 24 свечами и новым кузовом, сделанным в Англии. Несмотря на то, что двигатель был новым, «Хепворт и Грендедж» изготавливают для двигателя «Феррари» новые поршневые кольца и начинают производство новых поршней.

• ***Джо Крэйг (менеджер команды «Нортон») и Редж Армстронг во время гонки на «Большой приз Германии» 1952 года***

• ***одна из немногих фотографий Лео Кузьмицки***

В апреле 1952 «Гудиер Авиэйшн Дивижн» информировала Вандервелла, что изготовление дисковых тормозов может



затянуться надолго и обернется большими затратами. Об этом узнают в «Гирлинг» и ускоренно начинают заниматься аналогичным проектом. В этой ситуации ГЭВ грамотно сыграл на конкурентных чувствах обеих компаний.

Гоночный сезон 1952 года в Англии открывался гонкой в Гудвуде в первый послепасхальный понедельник.

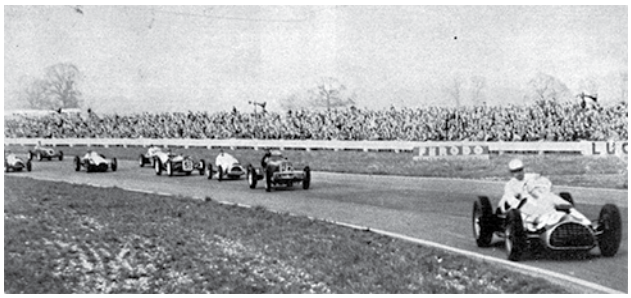
Пасхальные гонки в Гудвуде, 14.04.1952, Гудвуд

Новый «Тинуолл» был еще не готов, и ГЭВ решил выставить машину 1951 года. Внешне автомобиль почти не изменился. Но двигатель, использовавшийся в этой гонке был интересен тем, что на нем были установлено два магнето «Сцинтилла». Мощности это практически не прибавило, но двигатель работал ровнее и увереннее. Зато прирост мощности был от заново спроектированных впускного коллектора и выхлопных труб.

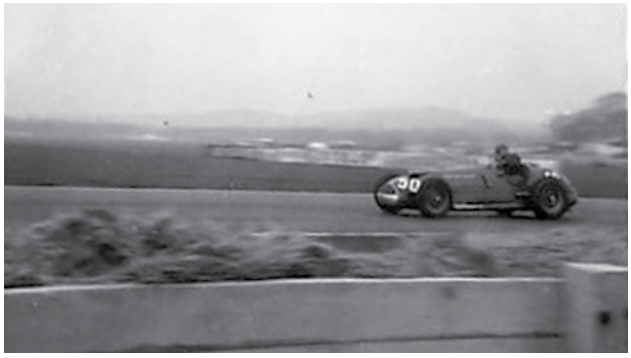
Первые крупные соревнования на островах привлекли в Гудвуд более 50 тыс. зрителей. Как и было заведено в те годы, они были запланированы на первый после Пасхи понедельник. Программа гоночного дня включала 8 гонок, на две из которых была заявлена команда «Тинуолл». В качестве гонщика выбрали аргентинца Хосе-Фройлана Гонсалеса, который наравне с Фанхио и Моссом стал магнитом, привлекшим зрителей.

Но в первой гонке, на старт которой вышел «Тинуолл Спешл», гонщиком фигурировал Кен Ричардсон. Он обратился к Вандервеллу с просьбой о трудоустройстве уже во время первых тренировок. Ричардсон покинул БРМ из-за неопределенности и предложил свои услуги как гонщика-испытателя. ГЭВ не слишком нуждался в таком гонщике, но желание помочь Кену привело к соглашению, в результате которого Ричардсон сел за руль «Тинуолла» в 6-круговой гонке на «Кубок Чичестера». Организаторы обозначили ее как гонку

Хосе-Фройлан Гонсалес на «Тинуолл Спешл» № 50 в гонке в Гудвуде на Пасху, 14.04.1952



Хосе-Фройлан Гонсалес на «Тинуолл Спешл» № 50 в гонке в Гудвуде на Пасху, 14.04.1952



Кен Ричардсон на «Тинуолл Спешл» № 50 в гонке в Гудвуде на Пасху, 14.04.1952

«свободной формулы», что означало лишь отсутствие ограничений для заявленных автомобилей. Здесь и далее следует понимать, что не существовало свода правил или законодательно оформленной «свободной формулы». Этот термин использовался лишь для обозначения гонок, организаторы которых снимали любые ограничения, чтобы добиться заполнения стартового поля достаточным числом участников. Зачастую это делалось для того, чтобы обеспечить возможность стартов одного или пары участников, например тех же «Тинуолла» и БРМ.

Уже на первом круге гонки во вновь построенной шикане вылетел с эффектным разворотом Грэм Уайтхед. Остальным участникам удалось избежать столкновения. Но следом вылетел и Ричардсон. Вернуться в гонку он не смог и на его дальнейших отношениях с командой Вандервелла была поставлена жирная точка. Ситуация до боли напомнила Тони самую первую гонку на «Сильверстоуне» 1949 года, когда он выставил свой первый автомобиль. Не смог закончить свою гонку и Фанхио, стартовавший на 2-литровом «Купере». А победил тогда еще юный Майк Хоторн на аналогичном автомобиле. За ним на финиш пришли Ролт на «Деляж» и Данкан Хэмилтон на «Тальбо-Лаго».

В шестой по счету гонке дня, 3-ем пасхальном гандикапе, «Тинуолл» вновь появляется на старте. На сей раз за рулем сидел Хосе-Фройлан Гонсалес. Он стартовал «с нуля» и продемонстрировал яркий и агрессивный стиль. Однако два заноса в повороте «Мэгдвик» свели на нет его попытки догнать стартовавших раньше. В итоге победил Данкан Хэмилтон (стартовал с гандикапом 1 мин. 3 сек.). Вторым был Абекассис на ХВМ, третьим — Гейл на «Дарраке». Утешением Гонсалесу стало лучшее время круга (средняя скорость 143,33 км/час).

Завершающей стала гонка на «Кубок Ричмонда» для автомобилей формулы № 1. В гонке на 12 кругов Гонсалес не имел конкурентов. Со старта он ушел в отрыв и победил, показав попутно и новый рекорд прохождения круга (средняя скорость 144,81 км/час). К немалому восторгу публики вторым к финишу пришел все тот же Хоторн, который на 2-литровом «Купере» формулы № 2 отстал от Гонсалеса всего на 26 сек.

После пасхального понедельника произошло событие, которое стоит отметить. В переписке с офицером Канадских ВВС капитаном Пирсом Вандервелл впервые пишет не ***Thinwall***, а ***Thin Wall***. И вскоре такое написание названия команды и автомобиля становится основным, при том, что все эти годы на капоте самого автомобиля всегда писалось именно «***Thin Wall***».

В течении 1952 года команда «Тин Уолл» растет. Были приняты на работу Норман Буркиншоу и Артур Пратт, а также Фил Уилсон — все из числа сотрудников «Вандервелл Продактс Лтд».

* * * * *

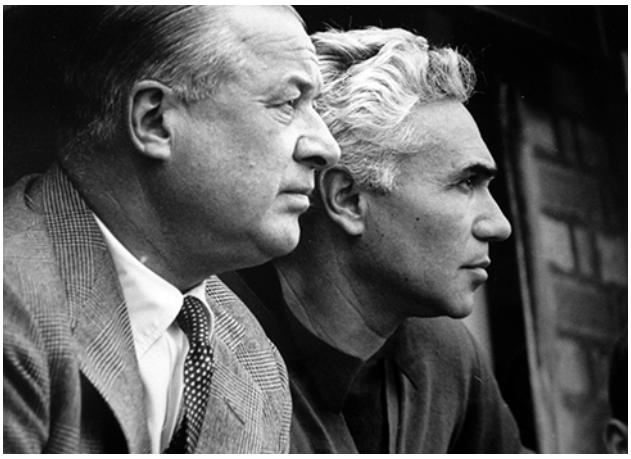
Хосе-Фройлан Гонсалес на «Тинуолл Спешл» № 50 в гонке в Гудвуде на Пасху, 14.04.1952

Глава 8. «Тин Уолл Спешл» № 4

Гай Энтони планировал собрать новый «Тин Уолл» к соревнованиям в Гудвуде на Троицу, но комплектующие, которые поступали из Италии от «Феррари», были настоящей головной болью. И если трехколодочные барабанные тормоза «Гирлинг» без проблем переставлялись с первой версии «Тин Уолл», то этого нельзя было сказать про большинство деталей подвески. Кроме того, топливный и масляный баки задерживались из Италии. В конце концов автомобиль был готов к гонке в Дандроде. И команда отправилась в Северную Ирландию с надеждой улучшить прошлогодний результат, второе место Парнелла. И хотя «Альфа-Корсе» уже не выступала, победа была делом принципа для Вандервелла: порвав всяческие отношения с БРМ, Вандервелл решил показать людям из Бурна, как нужно строить гоночные автомобили и как выигрывать гонки.

В качестве гонщика изначально планировался Луиджи Фаджиоли, один из трех «Фа» непобедимой команды «Альфа-Ромео» 1950-1951 годов. К несчастью, он травмируется в тренировке перед гонкой спортивных автомобилей в Монако, а спустя три недели умирает, не приходя в сознание. И перед командой вновь встает вопрос: кого посадить за руль? Помощь приходит из Маранелло: Энцо Феррари рекомендует Пьеро Таруффи, который в 1950 и 1951 годах уже стартовал на 4,5-литровых заводских «Феррари».

Авария Луиджи Фаджиоли в Монако. Сначала состояние гонщика не вызывало опасений у врачей, однако спустя три недели он умер



Гай Энтони Вандервелл и Пьеро Таруффи

«Большой приз Ольстера», 7.06.1952, Дандрод, Северная Ирландия

Новый автомобиль внешне серьезно отличался от ведыдущего «Тинуолла». Первое, что бросалось в глаза — короткие выхлопные патрубки вдоль боковин капота.

Пьеро Таруффи на «Тинуолл Спешл» № 1 в гонке в Дандроде, 6.06.1952

Два магнето и второй комплект свечей увеличили габариты двигателя. Поэтому пришлось отказаться от выпускных коллекторов и заменить из индивидуальными выпускными патрубками. Когда автомобиль привезли в Дандрод, два авторитетных английских журнала, «Автоспорт» и «Мотор Спорт» опубликовали интересные комментарии. Они с восторгом описывали двигатель с 24 свечами, измененный передок, открытые тормоза «Гирлинг», громадную впускную систему. Автомобиль выглядел совсем иначе, нежели занявший здесь же второе место в 1951 году. Это был абсолютно новый автомобиль, тогда как на бумаге он числился все тем же «Тин Уолл Спешл» 1949 года, модернизированным за несколько лет. Но ни один из журналистов не заметил увеличенную колесную базу и полностью новое шасси.

На старте Таруффи заглох и ждал, пока механики подкатят переносной стартер. И только после этого бросился в погоню за ушедшими вперед. Тем не менее Серебряный Лис, как звали Пьеро за седину, без труда выиграл гонку, оставив позади всех, в том числе команду БРМ — Хуана Фанхио и Стирлинга Мосса. Победа была достойной наградой всему коллективу за напряженный труд в течении нескольких месяцев. И первым, кто послал поздравление в Актон, стал Альфред Оуэн, владелец БРМ.

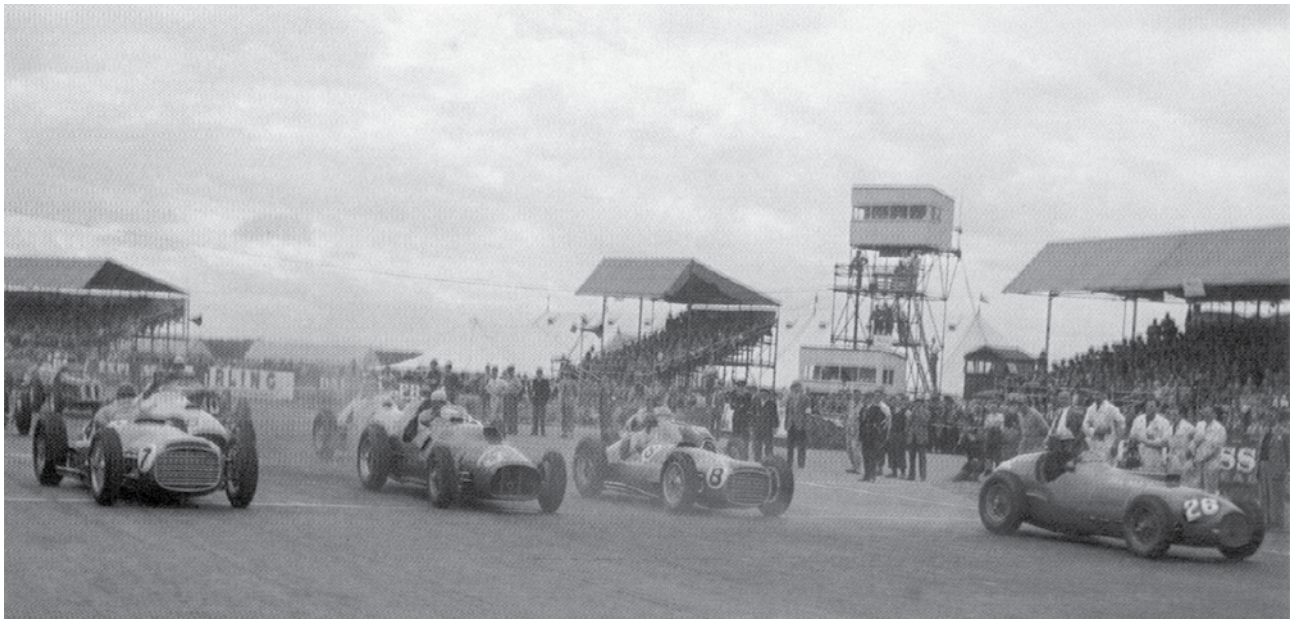
Когда начинались переговоры Вандервелла с Феррари относительно модернизации 4,5-литрового двигателя, казалось, что старая формула № 1 проживет еще пару лет. Но в 1952 году стало понятно, что ситуация поменялась в корне. И Вандервелл в поисках вариантов для участия в гонках формулы № 2 пытался договориться с Энцо насчет покупки 4-цилиндрового двигателя Лампреди. Тот однако предлагал лишь 12-цилиндровые версии 2-литровых двигателей, так или иначе ведущих свое происхождение еще с 1947 года, вплоть до полной продажи лицензии на их производство. Надо заметить, что Гай Энтони планировал установить 4-цилиндровый двигатель «Феррари» на старое, короткобазное шасси. Дискуссии длились весь 1952 год. В том числе «король вкладышей» интересовался, как обстоят дела с его 1,5-литровым двигателем с двумя нагнетателями, что был отправлен на ревизию в Маранелло. Феррари уклончиво отвечал, что у него возникли мысли вообще отказаться от его модернизации и он вновь предлагал переделать его в двухлитровый для автомобиля формулы № 2.

«Большой приз Великобритании», 19.06.1952, «Сильверстоун»

Следующей гонкой «свободной формулы» должны были стать соревнования на «Сильверстоуне» в рамках «Большого приза Великобритании». И вновь был приглашен Пьеро Таруффи, чьи результаты в Ольстере более чем приглянулись Вандервеллу. Таруффи был талантливым инженером, сотрудничавшим с итальянской мотоциклетной компанией «Джилера», и между ними было много общего. Кроме того, Пьеро великолепно говорил по-английски, что только способствовало теплоте отношений. В своих письмах Феррари Вандервелл частенько упрекал Энцо, что тот даже не пытался хоть немного освоить английский.

Прессу же все больше начинала занимать другая сторона гоночного соперничества: Вандервелла и Альфреда Оуэна, двух миллионеров, владевших командами «Тин Уолл» и БРМ соответственно. И многие журналисты считали ее более захватывающей, чем сами гонки. Так вот, на гонку в Сильверстоуне была заявлена и БРМ.

На тот момент формула № 1 фактически умерла. Но организаторы гонки решили провести в рамках «Большого приза Великобритании» 19 июля 1952 года на «Сильверстоуне» гонку «свободной формулы». В результате на старте собралось немало участников на автомобилях этого класса. «Скудерия Феррари» привела две 375-х с Виллорези и Ланди за рулем, еще на одной частной «Феррари-375» стартовал Луи Розье. БРМ выставила Уортона и Гонсалеса, Бира «докатывал» свою «Мазерати» с атмосферным 4,5-литровым двигателем «ОСКА». Остальное стартовое поле было заполнено в основном местными частниками на многочисленных ERAх и «альтах».



Пьеро Таруффи («Тин Уолл Спешл» № 26) начал гонку на «Сильверстоуне» 19.06.1952 с фальстарта

Вандервелл не мог не приехать на свой любимый автодром. Но на сей раз команда привезла первый в истории европейских автогонок «моторхоум». Он был изготовлен в Америке по специальному заказу для махараджи Куч-Бехара, некогда богатого города в Западной Бенгалии. Вандервелл купил его вместе с тягачом «Мак», который позже заменил на «Лейланд». Этот дворец на колесах использовался как штаб-квартира команды, в котором Вандервелл принимал многочисленных друзей и партнеров, в том числе представителей прессы. Джон Купер из «Купер Кар Компани» писал: «Это был великий день на ''Сильверстоуне'': сошлись два магната. В одном конце паддока Вандервелл кормил многочисленных гостей икрой и поил шампанским. В другом в полной тишине люди из БРМ жевали бутерброды».

Гонка «свободной формулы» оказалась более интересной, чем собственно гонка на «Большой приз Великобритании». На сей раз Таруффи не заглушил двигатель, а рванул еще до падения флага. Вандервелл отреагировал остро, закрыв глаза ладонью и простонав: «Well bugger me», что очень вольно можно перевести как «ну не мудак ли?» Судьи «наградили» итальянца 30-секундным штрафом. Парни из «Тин Уолл», активно используя щиты с информацией, вели Таруффи, пытаясь обеспечить ему 30-секундное опережение. Вторым за ним шел Гонсалес на БРМ, самой мощной машине тех лет. Но аргентинец ничего не мог поделать с Таруффи и его «Тин Уоллом» — разрыв только увеличивался. А когда в одном из поворотов Гонсалес вылетел, задача Таруффи облегчилась. На второе место вышел Луиджи Виллорези на заводской «Феррари-375» в версии для «Индианаполиса». Таруффи удалось сохранить отрыв и финишировать с 41-секундным опережением, что даже с учетом 30 секунд штрафа обеспечивало ему победу. Стоит ли говорить о том воодушевлении, которое царило в стане «Тин Уолл»? Восторг был подкреплен реакцией самого Энцо Феррари после возвращения его команды домой.

Вернувшись в Италию, Таруффи был приглашен к участию в популярной гонке с подъемом на холм в Малойе (Швейцария). Малойя – небольшая деревушка на высоте 1811 м над уровнем моря в кантоне Граубюнден, не так и далеко от популярного курорта Санкт-Мориц. Гонки там были крайне популярны и число участников всегда заваливало за сотню-другую. Поэтому Таруффи предложил Вандервеллу выступить на его автомобиле. К сожалению организаторы не предложили сколь-нибудь существенных стартовых, которые оправдали бы доставку автомобиля и команды в Швейцарию. Автогонки хоть и были любимым занятием для Тони, но главным критерием оставался «профит».

В это время у Вандервелла возникла надобность в литье блока цилиндров и поршней для первого самостоятельного автомобиля, который позже получит название «Вэнуолл». За помощью он обратился в компанию «Хай Дьюти Эллойз». Так случилось, что один из директоров компании проживал по соседству с Энтони, в Стоук Поджес. Как-то раз он решил устроить пикник в поддержку Консервативной партии у себя в поместье, пригласив невероятное количество гостей. Дабы развлечь их, он попросил Вандервелла привезти «Тин Уолл Спешл». Тот ответил незамедлительно, что польщен и обязательно исполнит просьбу гостеприимного хозяина, не пре-

• ***Тони Вандервелл и Пьеро Таруффи, «Сильверстоун», 19.06.1952***

• ***На старте гонки свободной формулы в рамках «Большого приза Великобритании» 19.06.1952. В первом ряду слева направо: Виллорези, Гонсалес и Таруффи***

• • ***Пьеро Таруффи на «Тин Уолл Спешл» № 26 в гонке свободной формулы в рамках «Большого приза Великобритании» 19.06.1952***

минув напомнить про только что заказанные поршни. Более того, он попытался договориться с местной полицией, чтобы та разрешила поездку на гоночном автомобиле вокруг 80-акрового поместья. Не выезжая на дороги общего пользования, но все же пересекая их. Озадаченные полицейские нашли лишь одно препятствие: автомобиль не имеет звуковых сигналов для предупреждения пешеходов (напомню, что речь шла о машине с 12-цилиндровым двигателем с короткими выхлопными патрубками на авиационный манер)! И что думаете сделал Вандервелл? Он приделал к «Тин Уолл Спешл» велосипедный звонок!

Надо сказать, что команда «Тин Уолл» стартовала всюду, где только было можно. При всем удовлетворении от результатов Таруффи, Вандервелл хотел видеть за рулем английского автомобиля английского гонщика. В то время начала всходить звезда Майка Хоторна. Он великолепно проявил себя на новом «Купер-Бристоль» формулы № 2 в пасхальный понедельник в Гудвуде и в гонке на «Большой приз Великобритании». Реноме гениального гонщика Хоторн подтвердил и в августовской гонке на призы газеты «Дэйли Мейл» в Бохэме. Тогда Майку на 2-литровом «Купер-Бристоле» удался финиш третьим позади 4,5-литровых «Феррари 375» Виллорези и Ланди. К слову, ту гонку Вандервелл игнорировал, поскольку запрошенные им стартовые 1000 фунтов организаторы платить отказались.

Итак, талант Хоторна не остался незамеченным Вандервеллом. Поэтому, когда возникла потребность в гонщике для старта очередной гонки «свободной формулы», Хоторну предложили сесть за руль «Тин Уолла».

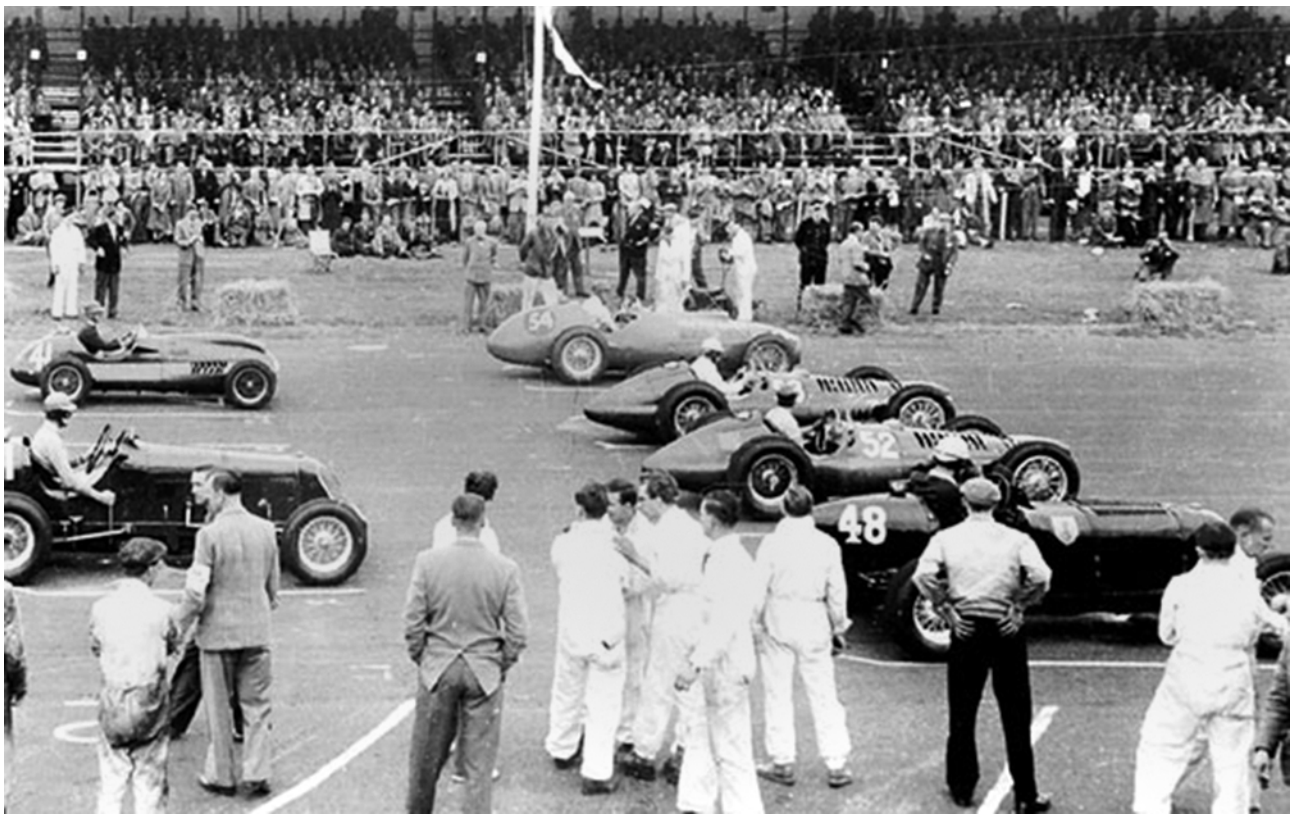
Национальная гонка «свободной формулы» Шотландского клуба спортивных автомобилей, 23.08.1952, Тёрнберри

23 августа 1952 года на аэродроме в Тёрнберри, что в Шотландии, проводилось не слишком многочисленная по составу гонка «Национальный кубок газеты ‘‘Скотлэнд Дэйли Экспресс”». Хоторн, доселе управлявший только двухлитровыми автомобилями, справился отлично и без проблем завоевал первое место на старте. Конкуренцию ему составляли две заводские БРМ с Парнеллом и Уортоном за рулем, Тони Гейз на 3-литровой с компрессором «Мазерати-8СМ», пять гонщиков на ERAх и Билл Добсон на «Феррари-125», когда-то принадлежавшей Питеру Уайтхеду.

В самой гонке Хоторн (стартовый номер 54) лидировал без проблем, пока на восьмом круге не отказала коробка передач. Этот узел стал «ахиллесовой пятой», поскольку мощность «Тин Уолла» уже превышала 400 л. с. и коробка передач не была способна «переварить» такие нагрузки. Извечная борьба: сначала наращивается мощность, потом приходится думать, как эту мощность донести до колес. И если зубья передач еще как-то удавалось упрочнить, то диаметр валов нельзя было увеличивать до бесконечности.

Но еще до схода Хоторн показал лучшее время круга в гонке (1’16’’), тогда как лучшим результатом БРМ было 1’17,6’’. Тем не менее, победа досталась Парнеллу, который на сей раз защищал цвета БРМ. Вторым на финише был Гейз, третьим — Грэм Уайтхед на ERA.

Надо заметить, что на Хоторна положил глаз и сам Феррари. Произошло это после гонок на «большие призы» Бельгии и Голландии, где молодой англичанин создал немало



На старте гонки в Тёрнберри: Хоторн («Тин Уолл» № 54), Гонсалес (БРМ № 53), Парнелл (БРМ № 52)

Майк Хоторн, «Тин Уолл Спешл» № 54, перед гонкой в Тёрнберри

проблем заводской команде «Феррари» на своем не самом мощном «Купере». И в конце сезона он приглашает Майка протестировать «Феррари» в гонке в родном для Энцо городе Модена. Но в гонке 14 сентября Майк участвовать не смог: в тренировках он угодил в тяжелую аварию, когда «обкатывал» свой личный «Купер» для Роя Сальвадори, который должен был стартовать вместо него. Хоторн очнулся только в больнице. Заинтересованный в Майке Вандервелл взял ситуацию в свои руки: он договорился с нужными людьми в Королевском медицинском колледже и Хоторна самолетом переправили в Англию. Вандервелл лично руководил операцией транспортировки Хоторна из аэропорта в клинику, организовал лучшую палату, врачей и уход. Но процесс восстановления шел медленно и встал вопрос, кто сядет за руль «Тин Уолл Спешл» в завершающих гонках сезона, 27 сентября в Гудвуде и 11 октября в Чартерхолле.

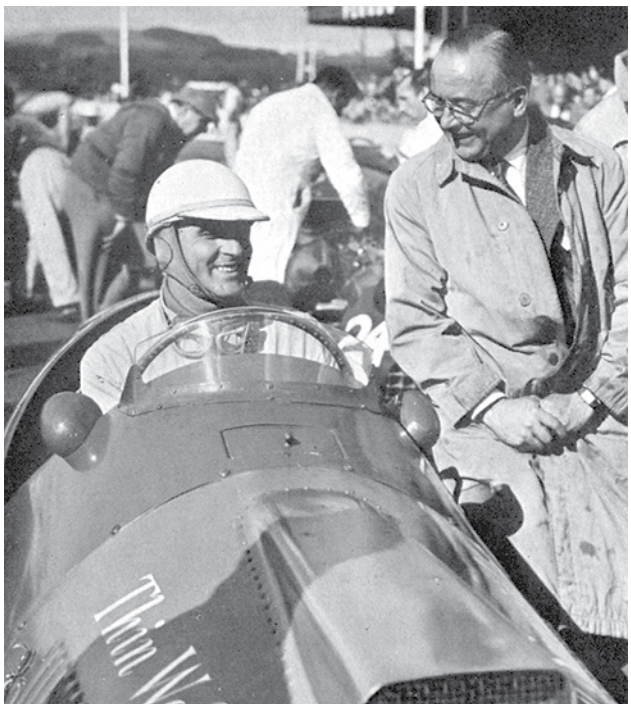
«Приз Гудвуда "Дэйли График"», 27.09.1952, Гудвуд

Тогда Феррари, имевший контракт со стареющим Фариной, предложил Вандервеллу кандидатуру этого туринского врача. Соревнования в Гудвуде состояли из множества гонок, на две из которых, означенные как «гонки свободной формулы», был заявлен Джузеппе Фарина на «Тин Уолл Спешл» (стартовый номер 2). В первой, малозначимой гонке «Кубок Вудкота» на 5 кругов итальянец уверенно шел вторым за Гонсалесом на БРМ. Начиная со второго круга на Фарину наседал Парнелл на втором БРМ, но безрезультатно. Более того, борясь между собой, они все больше отставали от лидера, что в итоге вылилось в 6,2-секундное отставание на столь короткой дистанции. Так они и финишировали: Гонсалес — первый, Фарина — второй, Парнелл — третий. Однако Джузеппе Фарине было из-за волноваться: ближе к концу скоротечной гонки редуктор главной передачи стал издавать пугающие звуки. В команде были рады, что Фарина вообще смог финишировать, и потому второе место выглядело удачей. Это означало конец гоночного уикенда и команда уехала из Гудвуда, так и не выступив в главной гонке, которую «в одни ворота» выиграли парни из БРМ (Гонсалес, Парнелл и Уортон).

Феррари к тому времени нашел решение проблемы с редукторами. В один из своих приездов в Актон Аурелио Лампреди рассказывал Вандервеллу, что существующая трансмиссия не способна передать мощность более 400 л. с., тогда как проектируемая позволит использовать двигатели до 600 л. с.

«Международный приз "Дэйли Рекорд"», 11.10.1952, Чартерхолл, Шотландия

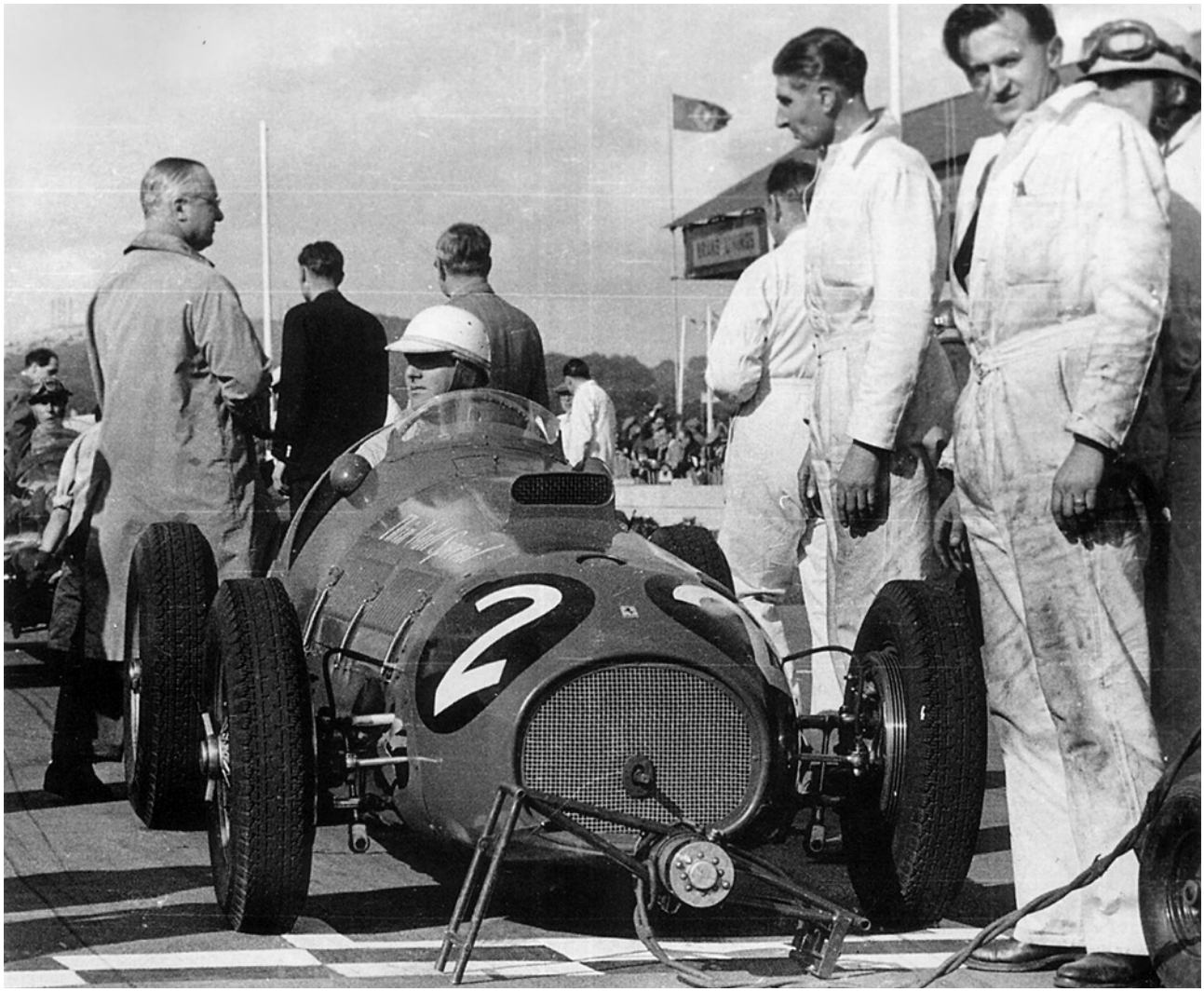
Гонкой в Гудвуде, несмотря на неудачу, оба — и Вандервелл и Фарина были довольны. Они увидели друг в друге профессионалов и договорились о старте в последней гонке сезона, 11 октября 1952 года в Чартерхолле. И это несмотря на настоятельные просьбы от Таруффи сесть за руль «Тин Уолла». Более того, зная потенциал этого автомобиля, оба основных гонщика «Скудерии Феррари» Аскари и Вил-



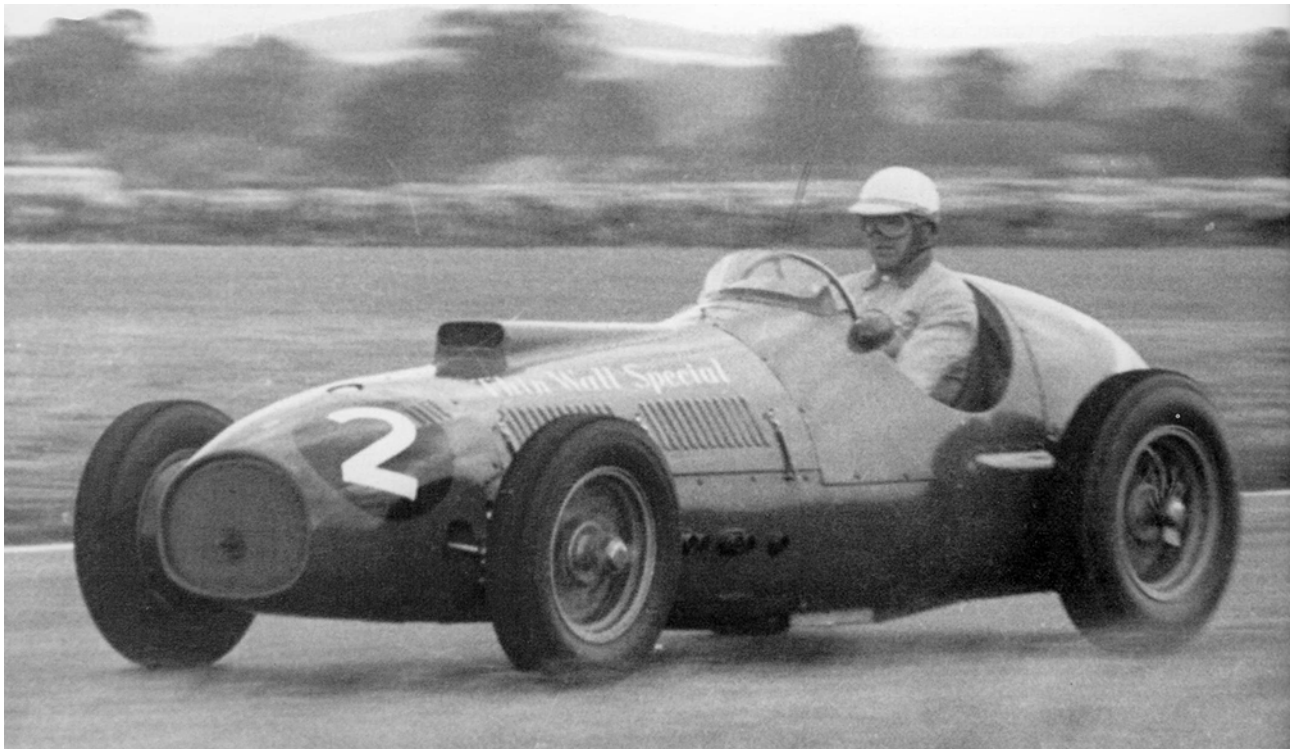
• ***Майк Хоторн «Тин Уолл Спешл» № 54, перед гонкой в Тёрнберри***

• ***Тони Вандервелл и Джузеппе Фарина***

• ***Джузеппе Фарина на «Тинуолл Спешл» № 4 в гонке в Чартерхолле, 11.10.1952***



Джузеппе Фарина, «Тин Уолл Спешл» № 2, Гудвуд, 27.09.1952



лорези также обратились с просьбой к Энцо Феррари разрешить им старты на «Тин Уолле», мотивируя это тем, что ныне им приходится стартовать исключительно на 2-литровых машинах, а навыки гонок годовой давности на 4,5-литровых монстрах стали забываться. Но в итоге был выбран вновь Фарина.

Погода была холодной, но сухой. 3,3-километровая трасса с длинными прямыми, двумя медленными и тремя быстрыми поворотами подходила Фарине и его автомобилю. По результатам тренировок Фарина (стартовый номер 4) занял первое место на старте. Второе неожиданно досталось Бобу Джерарду на видавшей виды ERA. Парни из BRM расположились на третьем (Кен Уортон) и пятом (Редж Парнелл) местах. Рэймонд Мэйз, заявленный третьим гонщиком BRM, еще в субботу решил не участвовать в гонке.

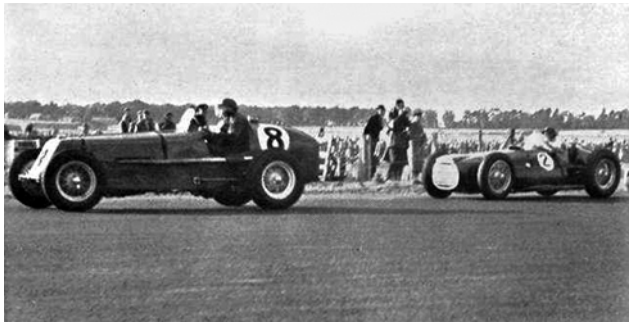
Со старта лидерство захватил Джерард. Это неудивительно: именно «пушечным» стартом (за счет великолепного двигателя и преселективной КПП «Уилсон») и прославились ERA. Фарина шел вторым, выбирая удачный момент для обгона. Уортон оказался менее выдержанным. Его атака на пятом круге с третьего места увенчалась успехом. Но, выйдя в лидеры, на этом же круге Уортон не удерживает автомобиль. Его заносит и все приходится начинать сначала.

Опытный Фарина, дождавшись подходящего момента, на 7 круге выходит в лидеры. Но уже на 10 круге все закончилось: заново изготовленные валы и шестерни коробки передач выдержали, но на куски разлетелся ее литой корпус.

Что до результатов 40-круговой гонки «Дэйли Рекорд Интернэшнл Трофи» в Чартерхолле, то сход конкурента не помог парням из BRM: Джерард все-таки победил. Уортон был вторым, Луи Розье на частной «Феррари 375» пришел на финиш третьим.

В качестве утешения Вандервеллу достался рекорд круга, установленный итальянцем в гонке (136,8 км/час). Автомобиль отвезли в Актон и коробку передач разобрали. Фотографии повреждений Фарина увез в Италию, пообещав посоветоваться с неким специалистом, способным дать рекомендации по выходу из данной ситуации. Доподлинно неизвестно, с кем он общался, но вскоре Вандервеллу пришло письмо от Фарины, где говорилось, что специалист порекомендовал изготовить корпус главной передачи (на «Феррари» и «Тин Уолл» коробка передач и главная передача агрегатировались в одном узле) из бронзы! Вандервелл достаточно вежливо ответил, что он пойдет «английским» путем, т. е. изготовит корпус картер из материалов, которые в два раза прочнее тех, что использовал Феррари.

* * * * *



• ***Победный финиш Боба Джерарда на ERA перед BRM Кена Уортона, Чартерхолл 11.10.1952***

• ***Джузеппе Фарина на «Тинуолл Спешл» № 4 в гонке в Чартерхолле, 11.10.1952***

Глава 9. 1953 год

Наступил 1953 год. Активно велись работы по строительству нового, на сей раз самостоятельного автомобиля с двухлитровым двигателем, который позже получит название «Вэнуолл». Но до завершения работ было еще далеко и единственным автомобилем, на котором команда могла заявляться на гонки, был «Тин Уолл Спешл». Количество организаторов, которые планировали гонки «свободной формулы», сокращалось. К счастью, Альфред Оуэн решил продолжить работы над своим 16-цилиндровым БРМ. Это давало надежду организаторам гонок на интересную борьбу и наполненность заявочных списков.

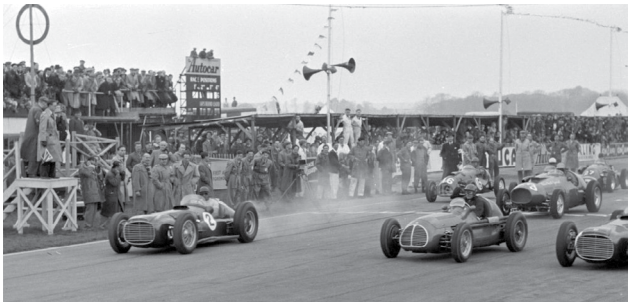
Будучи абсолютно удовлетворенным Фариной как гонщиком, Вандервелл предложил тому продолжить сотрудничество и в 1953 году (понятно, не без согласия на то Энцо Феррари, с командой которого у итальянского доктора был контракт). Фарина согласился, но выставил дополнительные условия: покрышки должны быть «Пирелли», топливо — «Шелл», свечи — «Чемпион». Приложил к этому руку и сам Феррари: он заявил, что если топливо будет «Шелл», то он отпустит Фарину. ГЭВ, связанный контрактом и дружескими отношениями с «Бритиш Петролеум», пострадал не сильно: в Англии «Шелл» и «Би-Пи» работали под одной крышей (компания называлась “Shell-Mex & BP”, тогда как в Италии они являлись конкурентами). Со свечами ситуация была несколько иная. Вандервелл был вполне удовлетворен партнерством с «Лодж», но между ними не было контрактных обязательств, поэтому переход на «Чемпион» мог состоятся безболезненно с юридической точки зрения. После чего ГЭВ отправляет телеграмму в Модену, что принимает условия.

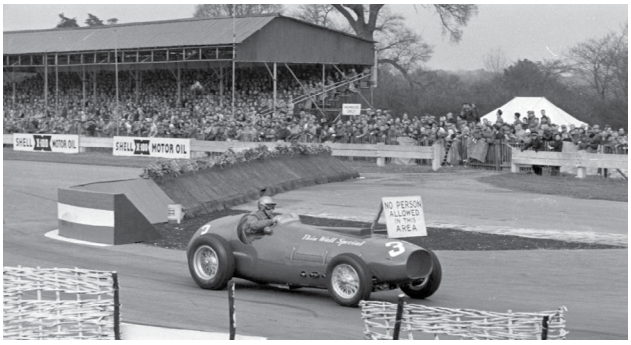
Но неожиданно заявка подается на Пьеро Таруффи. Фарина обескуражен, между Актоном и Моденой начинается письменная перепалка. Феррари в сердцах пишет, что иначе взглянул на их отношения, что в дальнейшем англичанин может даже не обращаться к нему с просьбой о помощи в доработке автомобиля и предоставлении гонщиков. В не менее эмоциональных тонах Вандервелл ответил, что не следует какому-то «гаражнику» указывать владельцу команды, кого сажать за руль его личного автомобиля.

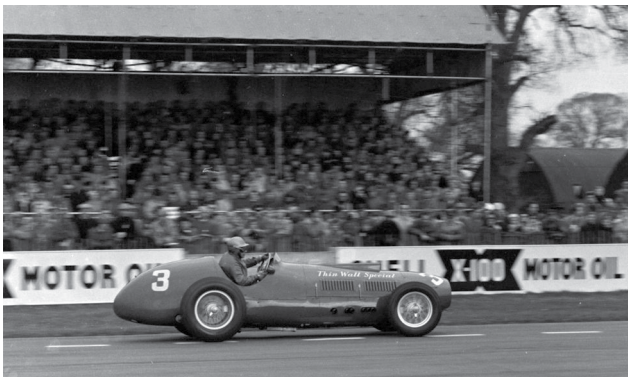
Но позже, поняв, что разрыв отношений может навредить ему больше, Энцо предложил Вандервеллу испытать новые 4-камерные карбюраторы «Вебер», которые и были успешно установлены на «Тин Уолл». Два «диктатора» вновь обменялись письмами, в которых сошлись во мнении, что остаются друзьями и партнерами. Вандервеллу были нужны гонщики Феррари, тот же испытывал потребность во вкладышах Вандервелла.

«Ричмонд Трофи», 06.04.1953, Гудвуд

Когда Таруффи приехал в Гудвуд, он был немало удивлен тем фактом, что «Тин Уолл Спешл» со стартовым номером 3 был оснащен дисковыми тормозами «Гудиер». Тормоза были своеобразные: поршень располагался только с одной стороны. Также только одна колодка была подвижной. Во избежание деформации диска последний имел возможность «плавать» по шлицам! Сами диски были изготовлены из стали и имели радиальные сверления для снижения массы и отвода тепла. Самое интересное, что примерно в это же время дисковые тормоза появляются и на БРМ, но их изготавливала уже «Гирлинг». Надо сказать, что в те времена мало кто из гонщиков был знаком с дисковыми тормозами, которые требовали большего усилия на педали и вызывали совсем другое ее ощущение.

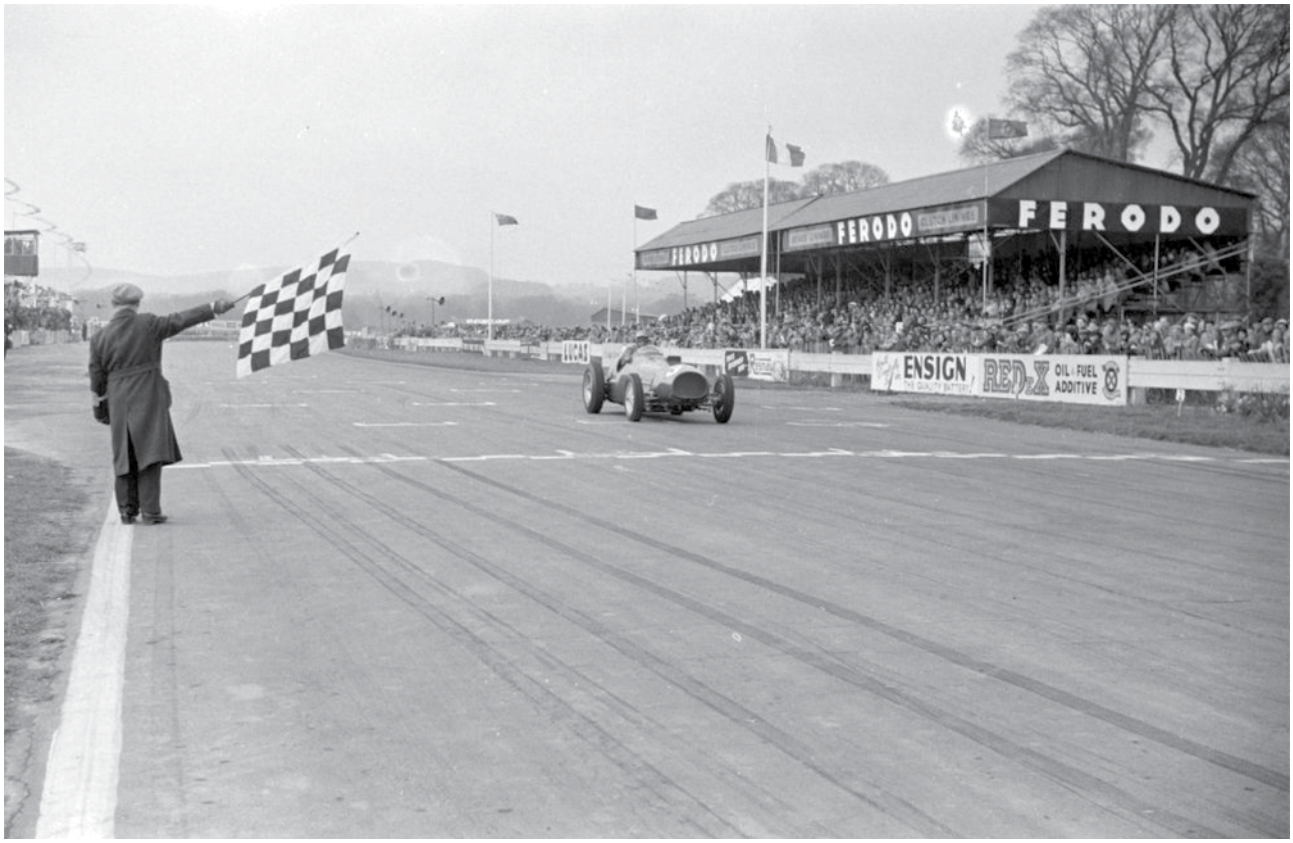






• • • Пьеро Таруффи на «Тин Уолл Спешл» № 3 в гонке 6.04.1953 в Гудвуде

Итак, Таруффи приехал в Гудвуд. Гоночный уикенд пришелся на пасхальный понедельник 06.04.1953 и состоял из нескольких гонок. В 5-круговой гонке с гандикапом «Кубок



Пьеро Таруффи на «Тин Уолл Спешл» № 3 в гонке 6.04.1953 в Гудвуде

Чичестера», несмотря на заявку, Таруффи так и не стартовал.

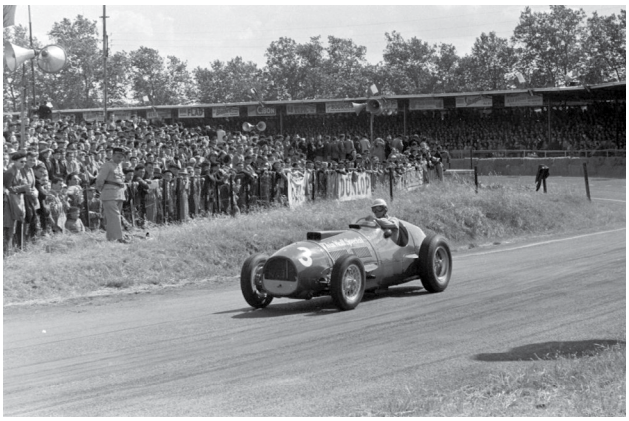
Единственным стартом стала 15-круговая гонка «Ричмонд Трофи». На старте вперед вырвались Уортон и Парнелл на БРМ, третьим шел де Граффенрид на «Мазерати». Таруффи провалился на четвертое место. После третьего круга ему с трудом удалось опередить пятилетнюю «Мазерати» де Граффенрида. А кругом спустя остановился Парнелл. Так они и финишировали: Уортон — Таруффи — де Граффенрид.

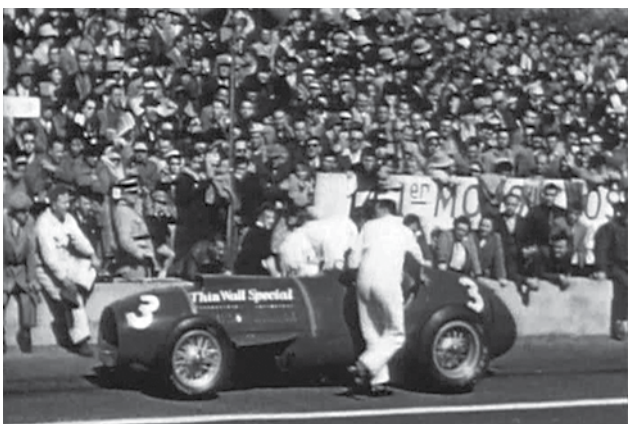
Отставание от Уортона было не столь и велико, всего 6 секунд. Но Вандервелл был просто взбешен, тогда как Оуэн улыбался как кот.

«Большой приз Альби», 31.05.1953, Альби, Франция

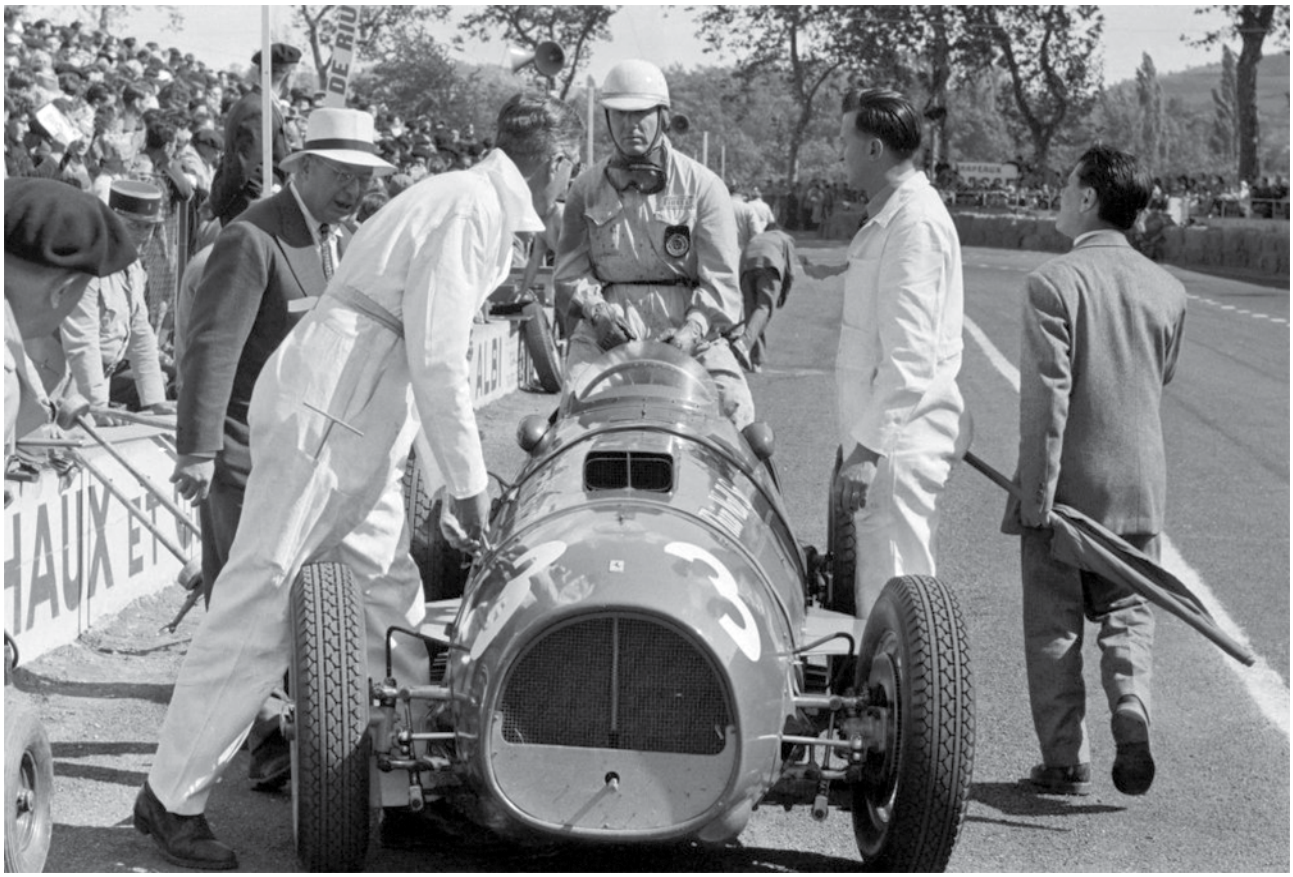
Следующую гонку организовал клуб «Авто-Мото Кемпинг Клуб». Его председатель Франсуа Флад выбрал городскую трассу в Альби. Гонка состоялась 31 мая. Организаторы захотели объединить прошлое, современное и будущее гонок гран-при. Были приглашены гонщики на автомобилях формулы № 1 (как отжившей, так и вступающей в действие в 1954 году) и действовавшей тогда формулы № 2.

В Альби привезли три БРМ (Гонсалес, Фанхио и Уортон), «Тин Уолл Спешл» (на сей раз с Фариной за рулем, поскольку Таруффи окончательно разочаровал Вандервелла). Феррари прислал Альберто Аскари на «индианаполисовской» версии 375, приехал и Розье на личной «Феррари-375». Остальное стартовое поле составляли разношерстные автомобили формулы № 2 или успевшие устареть участники гран-при 50-51 годов. Фарина получает стартовый номер 3. По результатам





• • Джузеппе Фарина, «Тин Уолл Спешл» № 3, Альби, 31.05.1953



Джузеппе Фарина, «Тин Уолл Спешл» № 3, Альби, 31.05.1953

тренировок он лишь пятый (3'05,2''), тогда как впереди расположились все его конкуренты. Лучшим был Фанхио с результатом 2'52,5'', затем Аскари, Гонсалес и Уортон.

Надо сказать, что Фарина перед этим стартовал в «Милле Милья» и потому не смог все подготовить в Альби. Поэтому он просил Вандервелла помочь ему снять номер в гостинице и решить ряд бытовых проблем. Поскольку, как он писал в письме, «Альби славится тем, что все гостиницы там второсортные». Атмосфера в команде была натянутая: последняя гонка с проигрышем основному конкуренту не способствовала боевому настрою. Но сами соревнования в Альби обернулись полным фиаско. Новые 4-камерные карбюраторы «Вебер» так и не заработали, несмотря на присутствие специалиста из итальянской компании, и их пришлось заменить на устаревшие 2-хкамерные. Дальше команду преследовали одни лишь неудачи. Началось все с улетевшего в тренировках капота, что немало шокировало Фарину. Потом автомобиль замер на дальнем участке трассы, оставшись без топлива. Фарина вышел из автомобиля и пешком отправился в отель, дабы дать эмоциям улечься.

Гонка проходила по схеме «предварительный заезд + финальные заезд». В первом предварительном заезде стартовали гонщики на автомобилях формулы № 2.

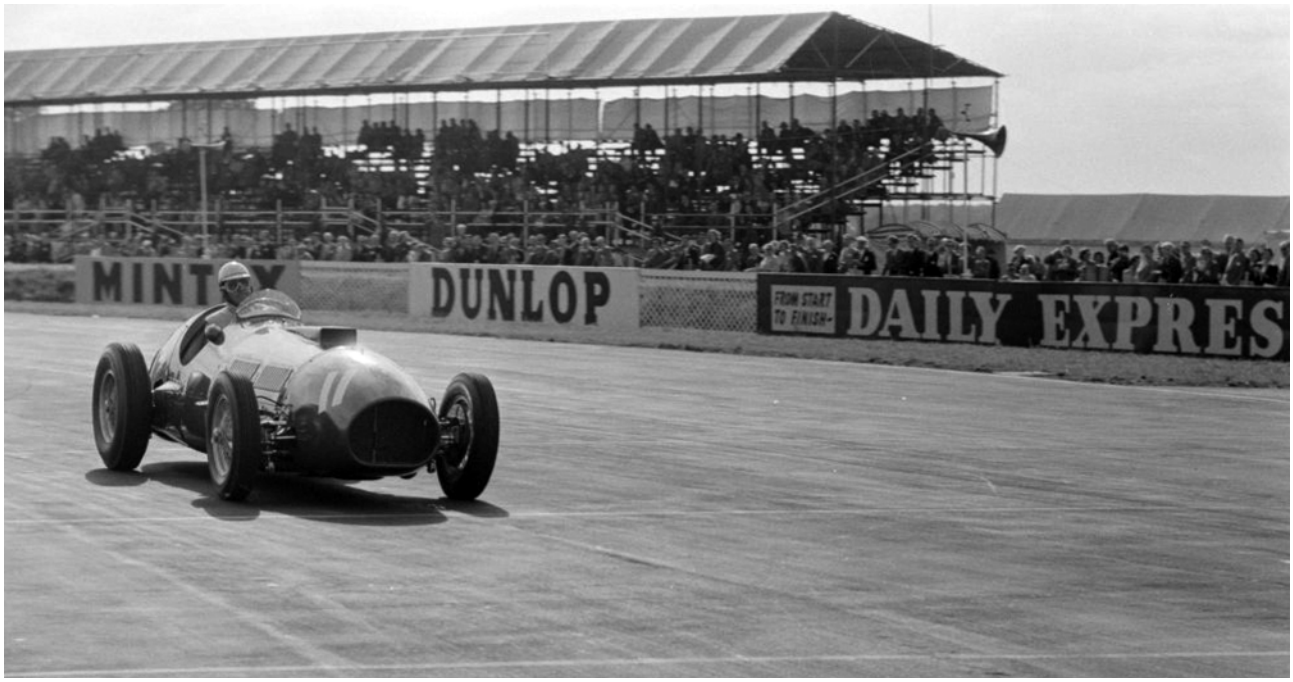
Тренировку перед вторым предварительным заездом на 10 кругов, в котором сошлись автомобили формулы № 1, выиграл Фанхио на БРМ, тогда как Фарина довольствовался лишь пятым местом.

В самом заезде сперва дела не заладились у Аскари (отказала коробка передач), чуть позже лопнула масляная магистраль и на «Тин Уолл Спешл». Оставшись без масла, двигатель приказал долго жить. Хотя начало гонки было многообещающим: Фарине удался отличный старт и до четвертого круга он шел третьим.

Команда Вандервелла упаковала чемоданы и тихо покинула Альби. Тогда как дела у конкурентов из стана БРМ шли много лучше: их гонщики в предварительном заезде были 1-2-3. Но в финальной гонке Фанхио и Уортон повредили свои автомобили (большинство гонщиков в те годы привыкли к маломощным 2-литровым автомобилям без наддува, поэтому на городской трассе управляться с 400-сильными агрегатами им было непросто). Лучшим из БРМ стал Гонсалес, который финишировал вторым вслед за Луи Розье на «Феррари».

«Большой приз Великобритании» 18.07.1953, «Сильверстоун»

Вернувшись на острова, команда начала готовиться к следующей гонке, которой стала 100-мильная гонка поддержки «Большого приза Великобритании», что была запланирована на 18 июля на «Сильверстоуне». Гонка была специально организована Королевским автоклубом, дабы английская публика могла увидеть и БРМ, и «Тин Уолл Спешл» в деле. В главной гонке уикенда на «Большой приз» Фарина стартовал за «Скудерию Феррари» и Энцо был не против, если в гонке «свободной формулы» он будет стартовать на «Тин Уолл». Изначально сам Феррари планировал выставить в той гонке «Феррари-375» с Хоторном за рулем, но ав-



Джузеппе Фарина, «Тин Уолл Спешл» № 11, «Сильверстоун» 18.07.1953

томобиль так и не привезли. И Майк стартовал на 2,5-литровой «Феррари 500/625».

Уже тренировки показали, что на скоростной трассе «Тин Уолл» № 11 вполне конкурентоспособен: Фарина вклинился между гонщиками БРМ Фанхио (1'46) и Уортоном (1'48) на второе место на старте. Но радость была преждевременной: двигатель вышел из строя. У механиков команды была только ночь, чтобы отремонтировать его. Утром автомобиль был готов к старту.

В гонке Фарина был неудержим. Он лидировал с конца первого круга до самого финиша. На третьем круге он показывает результат 1'46'', на пятом — 1'45,2'' (это был абсолютный рекорд круга. На деле это означало, что он стал первым, кто прошел круг со средней скоростью свыше 100 миль в час).

На 17-ти кругах по бывшему аэродрому он отыграл у пришедшего на финиш вторым Фанхио 11 секунд.

«Международный приз “Дэйли Рекорд”», 15.08.1953, Чартерхолл, Шотландия

Хорошая пресса и удачно работающий автомобиль сподвигают Вандервелла принять приглашение стартовать еще в одной гонке «свободной формулы», которую организовал автомобильные клубы Бервика, Лотиана и Хэйвика. Во главе оргкомитета стоял Джон МакБейн, состоявший в дружеских отношениях с Вандервеллом. Гонка была запланирована на 15 августа в шотландском Чартерхолле. Фарина вновь приехал в Британию и путешествие на север острова они с Вандервеллом совершили на сей раз на 4,5-литровом «Бентли» магната. Приехала и команда БРМ с Уортоном и Парнеллом. Но Парнелл в практике угодил в аварию и в гонке стартовать не смог.

Фарина получил стартовый номер 93. Итальянец был в ударе — в тренировках он показал результат 1’21,8’’, тогда как второй Уортон — лишь 1’24,4’’!

После старта Фарина остается лидером на 14 кругов. Его преследуют Мосс на ХВМ и Уортон на БРМ. Но неожиданно «Тин Уолл» теряет скорость и Фарина, доселе комфортно лидировавший, заезжает в боксы. Пропустив почти всех, итальянец возвращается в гонку, но всего на один круг: несколько цилиндров не работало из-за сбоев в системе зажигания. В итоге сход и, как подарок — легкая победа Уортона, который, войдя в ритм, сумел даже превзойти на 0,4 сек. лучшее время Фарины.

Джузеппе Фарина, «Тин Уолл Спешл» № 93, Чартерхолл, 15.08.1953

«Кубок Вудкота», «Кубок Гудвуда» 26.09.1953, Гудвуд

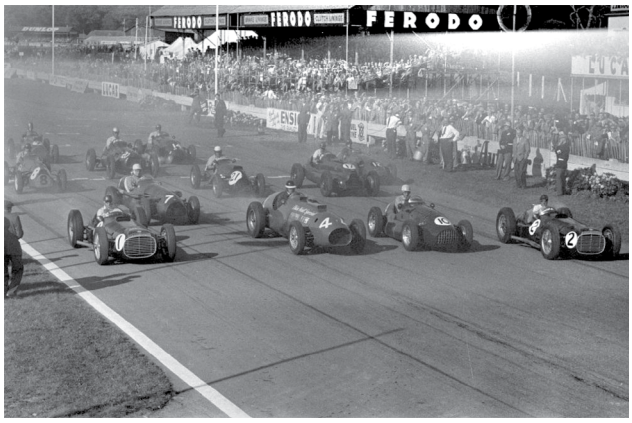
Последней гонкой 1953 года для команды «Тин Уолл» стали соревнования в Гудвуде 26 сентября. Заявки на гонки в Гудвуде всегда сопровождались активными перепиской, телеграммами и звонками между офисом в Актоне и Джоном Морганом из клуба БАРК. Отношения между ними так и не сложились, кроме того Вандервелл недолюбливал «Гудвуд», предпочитая «Сильверстоун». Но небольшое число гонок «свободной формулы», которые предоставляли шанс выйти на старт его автомобилю, вынуждали Вандервелла стартовать во всех более-менее значимых международных соревнованиях. На сей раз разногласия возникли на почве размера «стартовых». Морган предлагал 300 фунтов за старт «именитого итальянского гонщика». В ответ Вандервелл отправил фотокопию прошлогоднего приглашения, когда сумма составляла 350 фунтов с вопросом, почему это вдруг сумма уменьшилась? Но Морган настаивал на своем, означив 300 за итальянского гонщика и 250 за британского. Если же это будет британский гонщик, но заявка будет подана заранее без указания такового, то сумма будет снижена еще на 50-100 фунтов. В конце концов сошлись на том, что стартовые составят 250 фунтов за старт на «Тин Уолле» Майка Хоторна или 200 за любого другого. Принадлежность трассы, проложенной по дорожкам военного аэродрома в Сассексе, лорду Ричмондскому вынудила Вандервелла согласиться.

Молодой английский гонщик из Фарнэма Майк Хоторн был свободен в тот уикенд и согласился выступить на «Тин Уолл» в двух гонках: «Кубке Вудкота» (5 кругов) и в «Кубке Гудвуда» (15 кругов). Хоторн получил стартовый номер 4 и в гонке его основными конкурентами должны были стать два БРМ с Фанхио и Уортоном за рулем. В тренировках лучшее время показал Фанхио (1’34,0’’), Хоторн был вторым (1’35,0’’). Уортон был лишь четвертым, пропустив вперед Роя Сальвадори на 2-литровом «Конноте».

Но все пошло не так: двигатель «Тин Уолла» работал неровно и при вскрытии выяснилось, что начал разрушаться поршень. Автомобиль отвезли на завод в Актон, где работы продолжались всю ночь. Машину привезли за несколько минут до старта 5-круговой гонки. Хоторн был великолепен: в гонке на «Кубок Вудкота» как ракета он опередил всех и безоговорочно победил. По этому же сценарию началась и гонка на «Кубок Гудвуда», но к концу заезда двигатель вновь остался лишь на 11 цилиндрах. Поэтому вторая за день победа стала скорее удачей — созданный Хоторном отрыв сократился до 23 секунд на финише. Вторым был Уортон, тогда как Фанхио вышел из борьбы из-за поломки коробки передач.

Хоторн был заявлен также на гонку с гандикапом на 5 кругов, но продолжать было невозможно и команда снялась с соревнований.

* * * * *



• Старт гонки на «Кубок Вудкота»

• Майк Хоторн на «ТИн Уолл Спешл» № 4 в гонке «Кубок Вудкота»

Глава 10. 1954 год

Пасхальные гонки клуба БАРК, 19.04.1954, Гудвуд

Зима 1954 года прошла в заботах по строительству «Вэнуолла». Дел было столько, что Вандервелл оставил руководство заводом в Мэйденхеде своему старшему сыну, тезке Энтони. «Тин Уолл Спешл» более не дорабатывался. В середине марта от упомянутого выше Джона Моргана приходит письмо, в котором он спрашивает, за какую минимальную сумму стартовых команда «Тин Уолл» готова приехать в Гудвуд на очередную пасхальную гонку? В ответном письме Вандервелл написал, что хочет выставить два автомобиля – уже знакомый «Тин Уолл Спешл» и свой новый автомобиль, «Вануолл» с 2,5-литровым силовым агрегатом. А в качестве гонщика он пригласил двукратного чемпиона мира Альберто Аскари. Тот на 1954 год подписал контракт с «Лянча», дабы участвовать в гонках гран-при на «Лянча-D50». На тот момент это шедевральное творения великого Витторио Яно было еще не готово и Аскари был свободен от гонок. Джанни Лянча, которого связывали с Вандервеллом как деловые, так и дружеские отношения, согласился отпустить Аскари, предварительно попросив последнего не рисковать. Аскари был заинтригован рассказом о новом автомобиле Вандервелла и для принятия окончательного решения собрался было приехать и опробовать обе машины. Но 13 апреля, т.е. за шесть дней до гонки, Аскари присылает телеграмму, в которой сообщает, что не сможет приехать. Тут же приходит вторая, от Лянчи. Тот с глубокими извинениями объясняет, что Фанхио, который должен был стартовать за его команду в «Милле Милья», вдруг отказался. Поэтому Аскари нужен Лянче самому. Вандервелл решает снять обе заявки на гонку. Но БАРК просит его этого не делать, поскольку участие Аскари было широко разрекламировано и настаивает на продолжении переговоров с итальянским чемпионом. В английской прессе появляется множество эмоциональных статей, в которой журналисты призывают к бойкоту Аскари и «Лянча» и предлагают отказать им в дальнейших стартах в Англии. Ситуацию усугубила и телеграмма от швейцарца де Граффенрида, в которой он уведомлял Джона Моргана, что также не сможет стартовать в Гудвуде по причине неготовности автомобиля. Зрители, заранее купившие билеты на соревнования, почувствовали себя обманутыми. В результате из 55000 зрителей, желавших прийти на гонки с участием Аскари, только 27000 пришли на трибуны.

Так и не найдя свободного гонщика, ГЭВ снимает обе заявки. Кстати, ту «Милле Милью» Аскари выиграл.

Джанни Лянча и Альберто Аскари во время тестов «Лянча-D50», 1954 год

«200-мильная гонка на призы газеты “Дэйли Телеграф”», 29.05.1954, Эйнтри

Ситуация с гонщиками после неудачи в Гудвуде была неопределенной. Рассчитывать на помощь Фарины не приходилось: авария в гонке «Милле Милья» ненадолго, но вывела его из строя. Хоторн оказался в такой же ситуации после аварии в «Большом призе Сиракуз». Свободным был лишь Питер Коллинз, восходящая звезда английского автоспорта. Его-то и привлек Вандервелл для старта «Тин Уолла» в гонке открытия нового автодрома «Эйнтри», что был построен недалеко от Ливерпуля.

Гонка «свободной формулы» проводилась по схеме «два полуфинальных по 17 кругов плюс финальный заезд на 34 круга». Коллинз был определен в первый полуфинальный заезд. Старт выиграл Парнелл на «Феррари-625», но уже к концу первого круга Коллинз прошел его и стал отрываться. Пресса потом восторженно отзывалась о мастерстве гонщика, впервые получившего в распоряжение столь мощный автомобиль. В облаке брызг Коллинз устанавливает рекорд круга (128,56 км/час), но вскоре начинаются проблемы с зажиганием. На 10 круге Парнелл обходит «Тин Уолл Спешл» № 39 и доводит гонку до победы. Коллинзу остается довольствоваться вторым местом с отставанием в 22 секунды. Вплотную за ним финиширует Мосс на «Мазерати».

Второй полуфинал выигрывает Рон Флокхарт из стана главного соперника, команды БРМ.

На первой линии старта финального заезда стояли Парнелл, Флокхарт, Сальвадори и Коллинз. Как только флаг на-

• ***Авария Фарины в «Милле Милье» 1954 года***

• ***Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 39, Эйнтри, 29.03.1954***

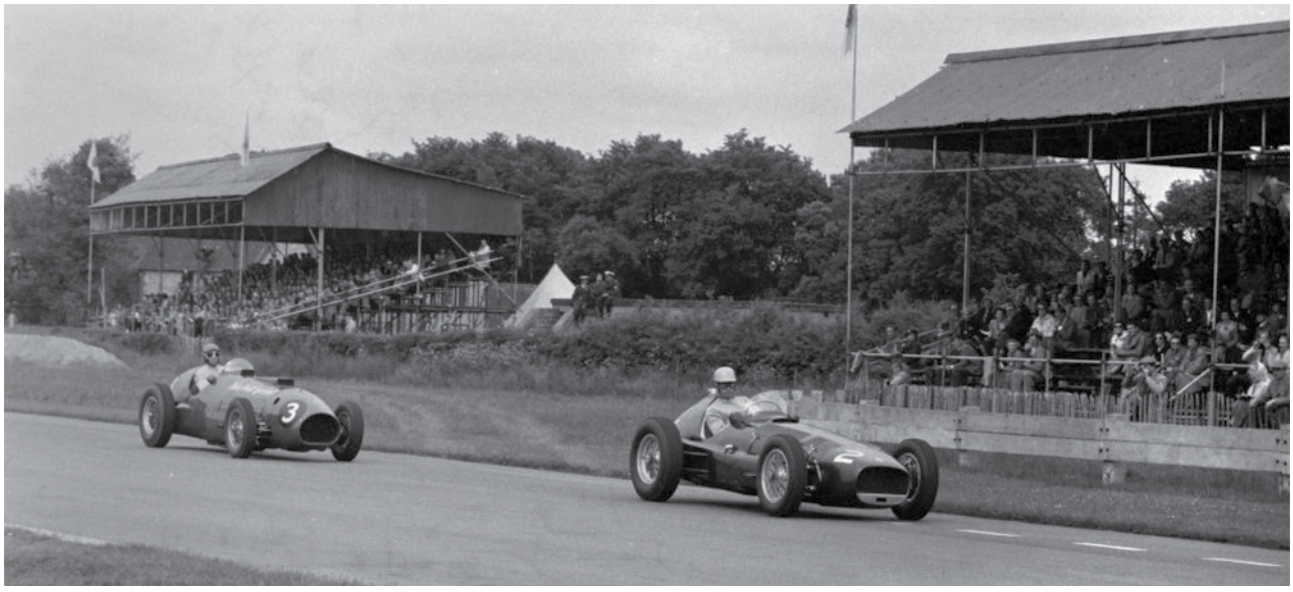
• ***Старт первой полуфинальной гонки «Эйнтри 200» Впереди Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 39***

Старт гонки в Гудвуде на Троицу 7.07.1954. В первом ряду слева направо Коллинз, Уортон, Флокхарт

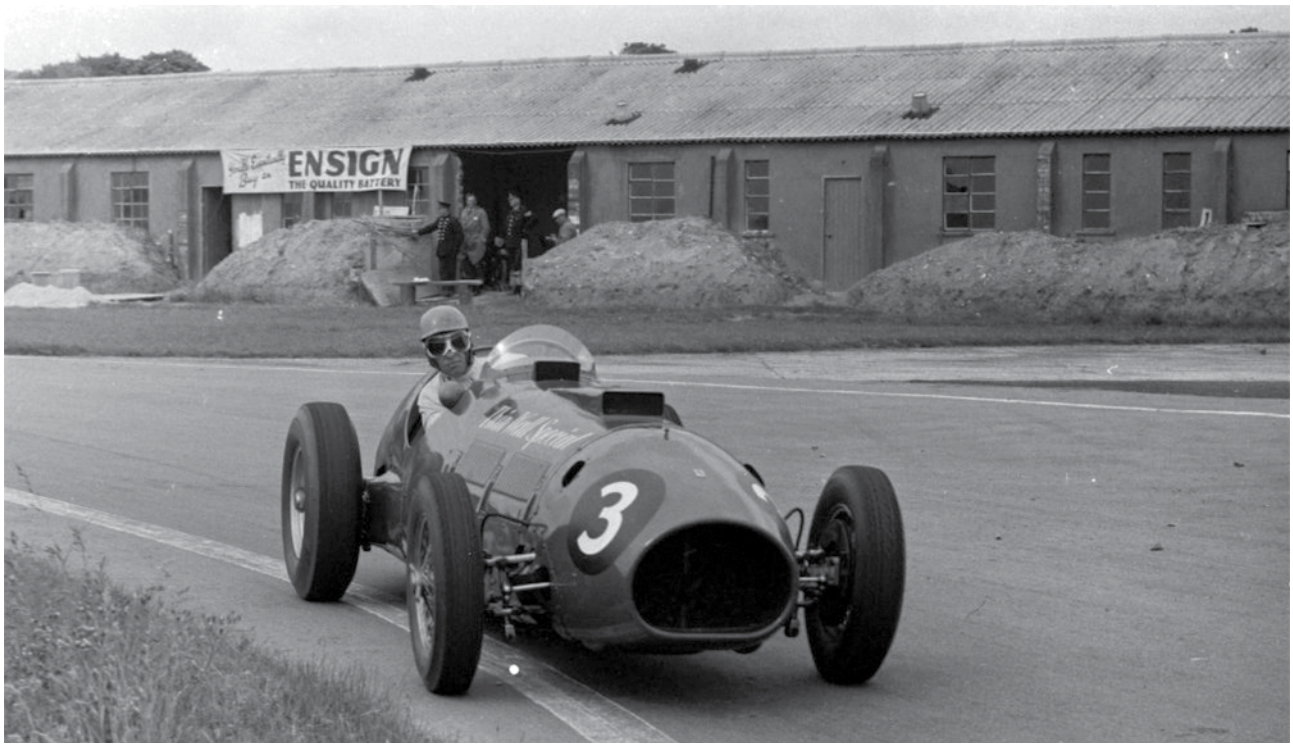
чал опускаться, Коллинз ракетой вырвался вперед, опережая Флокхарта, Парнелла и Уортона. К концу четвертого круга «Тин Уолл» опережал БРМ Флокхарта на длину стартовой прямой. Под дождем Флокхарт не удержал автомобиль и, вылетев с трассы, смог вернуться только 11-м. Парнелл все больше проваливался вглубь пелотона, Уортон боролся с тормозами БРМ, из выхлопной трубы «Гордини» Жана Беры валил дым. И только Мосс, проводивший гонку в спокойной манере, одного за другим опережал соперников. А когда «Тин Уолл» Коллинза вновь начал издавать нездоровые звуки, Мосс шел уже вторым. На 13 круге их отделяло 26 секунд. На 19 круге Питер Коллинз заезжает в боксы, где ему меняют неисправную свечу. Но двигатель не захотел запускаться. Шесть минут, что автомобиль простоял в боксах, поставили крест на шансах победить. И в гонку автомобиль не вернулся. Мосс заслуженно победил, на 48 секунд опередив пришедшего вторым Парнелла. Горькую пилюлю от упущенной победы подсластил лишь новый рекорд круга, установленный Коллинзом — 131,68 км/час.

Гонки на Троицу, 7.07.1954, Гудвуд

Коллинз произвел яркое впечатление на Вандервелла. И логично, что в гонке на Троицу в Гудвуде за руль вновь посадили его. В 15-круговом заезде вновь сошлись «Тин Уолл Спешл» (стартовый номер 3) и пара БРМ, с Флокхартом и Уортоном за рулем. Флокхарт лидировал 4 круга, но



На первых кругах гонки в Гудвуде на Троицу лидирует Флокхарт, БРМ № 2. За ним — Питер Коллинз, «Тин Уолл» № 3



Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 3, Гудвуд, гонки на Троицу 7.07.1954

в «Вудкоте» Коллинз эффектным образом опережает его. На финише скоротечной гонки их отделяло 15,4 сек. И, кроме яркой победы, вновь за Коллинзом остается лучшее время круга, которое перекрыло рекорд, установленный Хоторном на «Тин Уолле» же осенью 53-го.

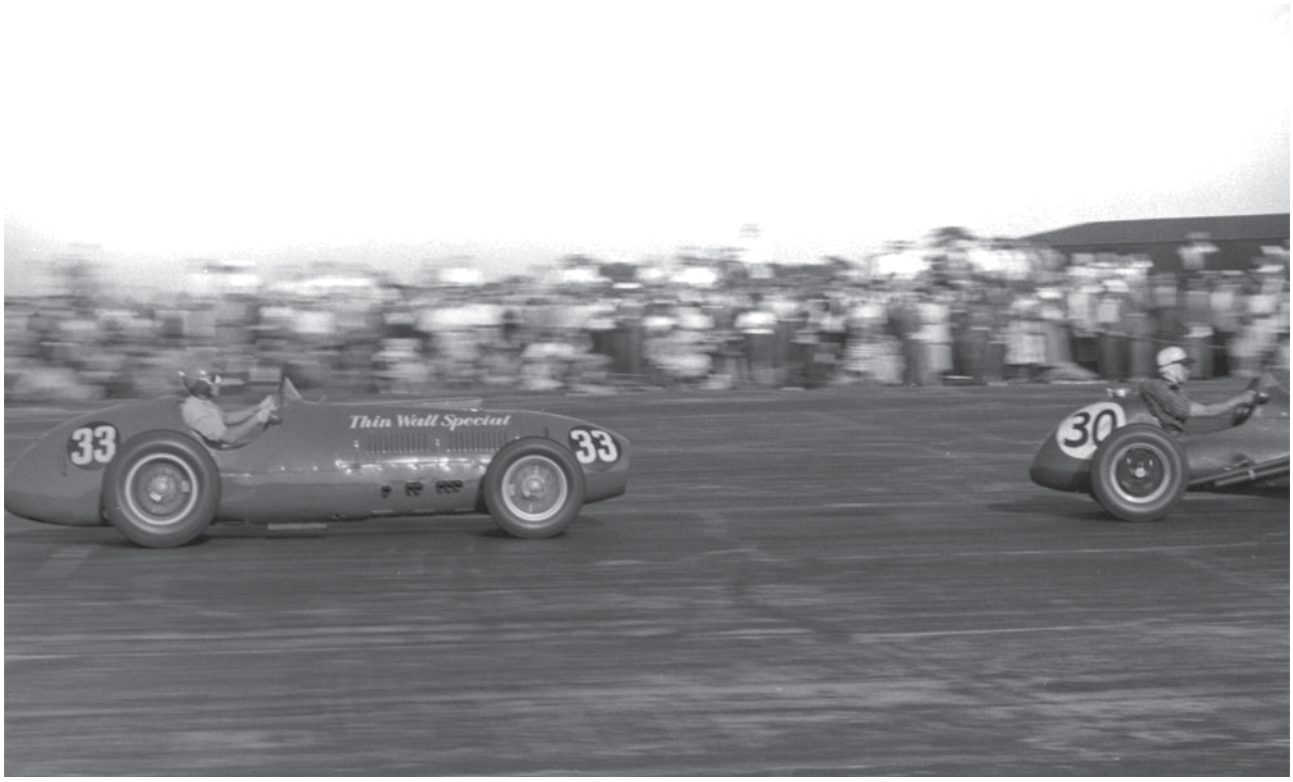
I Международный приз «Снеттертона», 14.08.1954, «Снеттертон»

Гонка протяженностью 40 кругов проходила на трассе, которая, как и многие другие английские автодромы, была построена на базе военного аэродрома, что располагался недалеко от Норфолка.

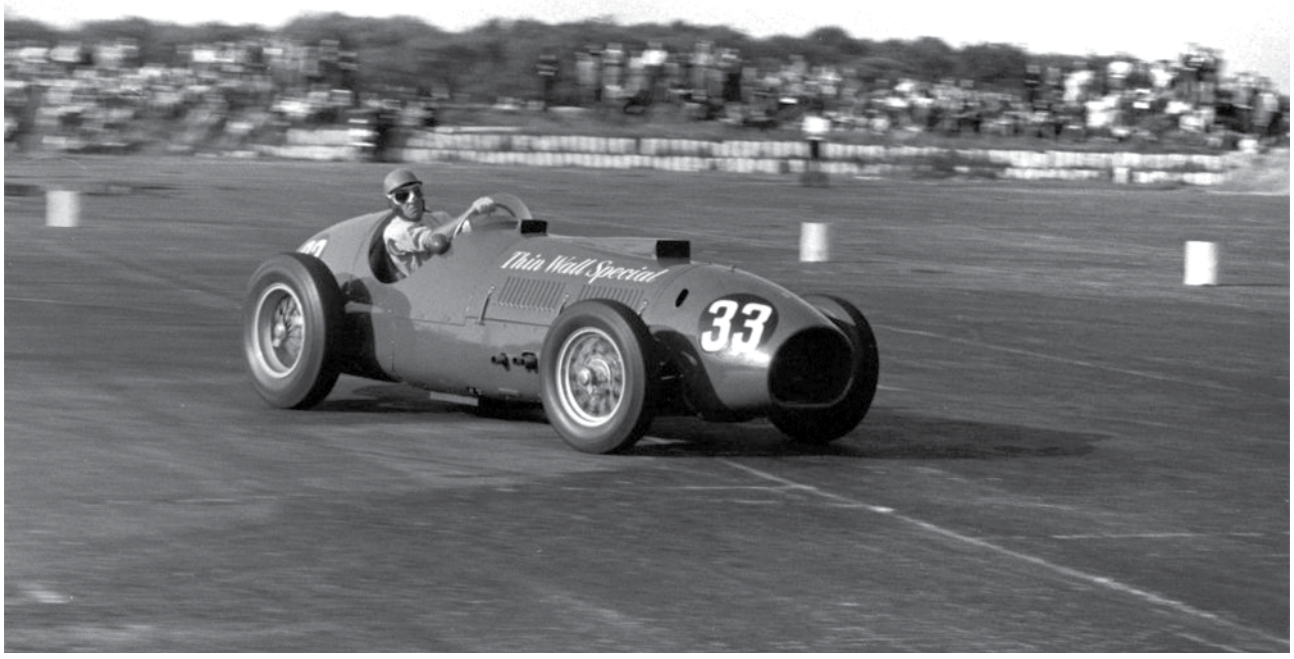
Коллинз заслужил доверие Вандервелла и тот уже не хотел видеть за рулем своего автомобиля никого другого. Со старта «Тин Уолл Спешл» под стартовым номером 33 ушел в гонку первым, лишь на секунды выпустив вперед великолепно стартовавшего Парнелла. Коллинз был великолепен: уже к 18 кругу он опережал шедшего вторым Флокхарта на целый круг! Присутствовавший на гонке Рэймонд Мэйз выглядел словно на похоронах. Флокхарт дважды побывал в боксах: сначала на его БРМ ослабли крепления капота, потом из-за проблем с крышкой распределителя зажигания. Коллинз же наматывал круги, проходя повороты словно по рельсам. 19 круг он прошел со скоростью 151,88 км/час, показав лучшее время дня. Гонка закончилась победой Коллинза и сокрушительными поражением БРМ: Флокхарт финишировал третьим, с отставанием от победителя в 4 круга. В этой связи английский «Моторспорт» писал, что дуэль между Вандервеллом и Альфредом Оуэном, владельцем БРМ, становится

Старт гонки на «Снеттертоне» 14.08.1954. Вперед вырвался Редж Парнелл («Феррари 625»), за ним — Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 33 и Рон Флокхарт, БРМ № 21

все интереснее. Основную причину неудач журналисты видели в неудачных дисковых тормозах «Гирлинг», что стояли на БРМ-Р15 MkII, последней версии версии 16-цилиндрового монстра мощностью 450 л. с. Тогда как дисковые же механизмы от «Гудиер», установленные на «Тин Уолл», были эффективны во всем диапазоне скоростей и не страдали от перегрева.



«Снеттертон» 14.08.1954: Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 33



«Снеттертон» 14.08.1954: Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 33

«Кубок Вудкота», 25.09.1954, Гудвуд

В рамках традиционных сентябрьских соревнований в Гудвуде было проведено 7 гонок. В одной из них, под названием «Кубок Вудкота» и был заявлен под номером 9 Питер Коллинз. Конкуренцию ему должны были составить две БРМ с Уортном и Флокхартом за рулем, Хоторн на новеньком «Вэнуолле», Мосс на «Мазерати» и Гоулд на «Купер-Бристоле». Гонка была довольно скоротечной, длиной всего в 10 кругов. С самого старта Коллинз вырвался вперед. Он полностью контролировал ход гонки и выиграл в спокойном ритме, на 6 сек. опередив Уортона на БРМ.

Третьим пришел на финиш Мосс, которому немало проблем по ходу заезда создал Майк Хоторн. На прямой «Лавант» Моссу удавалось оторваться на пять-шесть корпусов, но в каждом повороте в него сзади наваливался Хоторн. И хотя последнему не удалось закончить гонку впереди Мосса, на финише первый английский автомобиль формулы № 1 восторженно приветствовал Тони Вандервелл. Забавно, что на 1955 год он имел контракты именно с Коллинзом, Моссом и Хоторном.

Это была третья подряд победа Коллинза за рулем «Тин Уолла» в 1954 году. Попутно он показал и лучшее время круга в гонке — 150,82 км/час.

• ***Питер Коллинз.***

• ***Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 9, «Кубок Вудкота», 25.09.1954***

Гонки на приз газеты «Дэйли Телеграф», 2.10.1954, Эйнтри

Соревнования стали бенефисом Стирлинга Мосса, который выиграл три гонки в рамках соревновательного дня (гонку на автомобилях формулы № 3, формулы №1 и заезд «свободной формулы») из пяти. Вандервелл выставил оба своих автомобиля — «Вэнуолл» и «Тин Уолл Спешл». За руль первого сел, как и в гонке формулы № 1, Хоторн. «Тин Уолл» вновь доверили ставшему привычным Питеру Коллинзу. Конкуренцию им составили все те же участники гонки на автомобилях формулы № 1, к которым добавились Уортон и Флокхарт на БРМ.

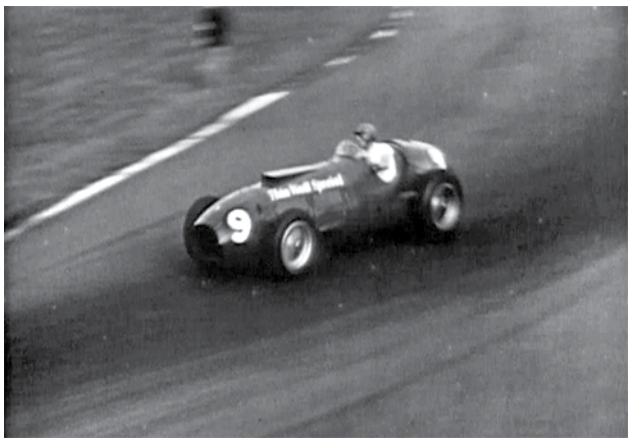
Мосс на «Мазерати 250F» стартовал лучше всех. Коллинз на «Тин Уолл Спешл» под номером 9 (тот же номер, что был у него в сентябрьской гонке в Гудвуде) пять кругов без труда удерживался за ним. Но потом один или несколько цилиндров «Тин Уолла» отключились и Коллинз постепенно начал проваливаться вглубь пелетона. Не лучше складывались дела и у команды БРМ: Уортон все тренировки мучился с тормозами и в гонке они его вновь подвели. Как результат — вылет в повороте «Коттедж». Кругом спустя Коллинз в том же самом повороте выталкивает и Флокхарта. Но и сам Коллинз после 9 круга заезжает в боксы, где покидает автомобиль: в непродолжительной гонке на 17 кругов шансов наверстать отставание не было.

Как уже говорилось, победил в гонке Мосс. Вторым был его коллега по команде Серджо Мантовани. Третьим, с отставанием в полминуты финишировал Рон Флокхарт.

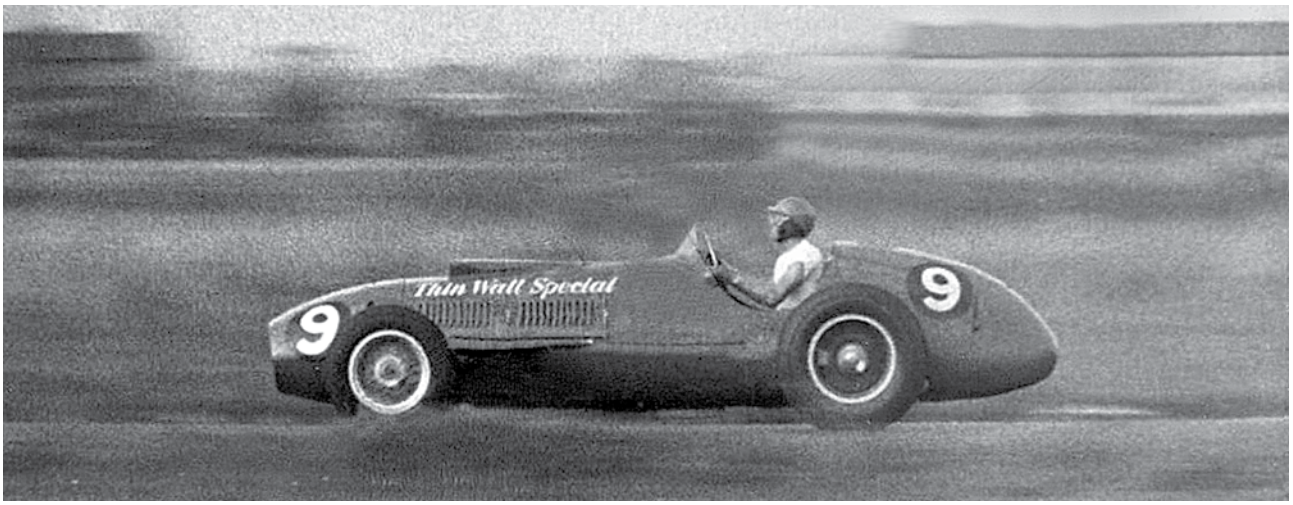
Это была последняя гонка «Тин Уолл Спешл». С 1949 года автомобиль изменился до неузнаваемости. За его рулем самыми знаменитыми гонщиками тех лет было добыто немалое количество побед. Успехи команды заложили основу английской гегемонии в автоспорте, а сам автомобиль стал отправной точкой в создании первого английского автомобиля, способного побеждать в гонках гран-при, «Вэнуолл Спешл».

История знаменитой некогда команды Тони Вандервелла незаслуженно «забыта» нашими современниками, ведь в статистике чемпионатов мира она отметилась лишь единожды, четвертым местом Парнелла во французской гонке 1951 года. И это при том, что Альберто Аскари и Хосе-Фройлан Гонсалес, Джузеппе Фарина и Майк Хоторн, Питер Коллинз и Пьеро Таруффи считали за честь выступить за нее.

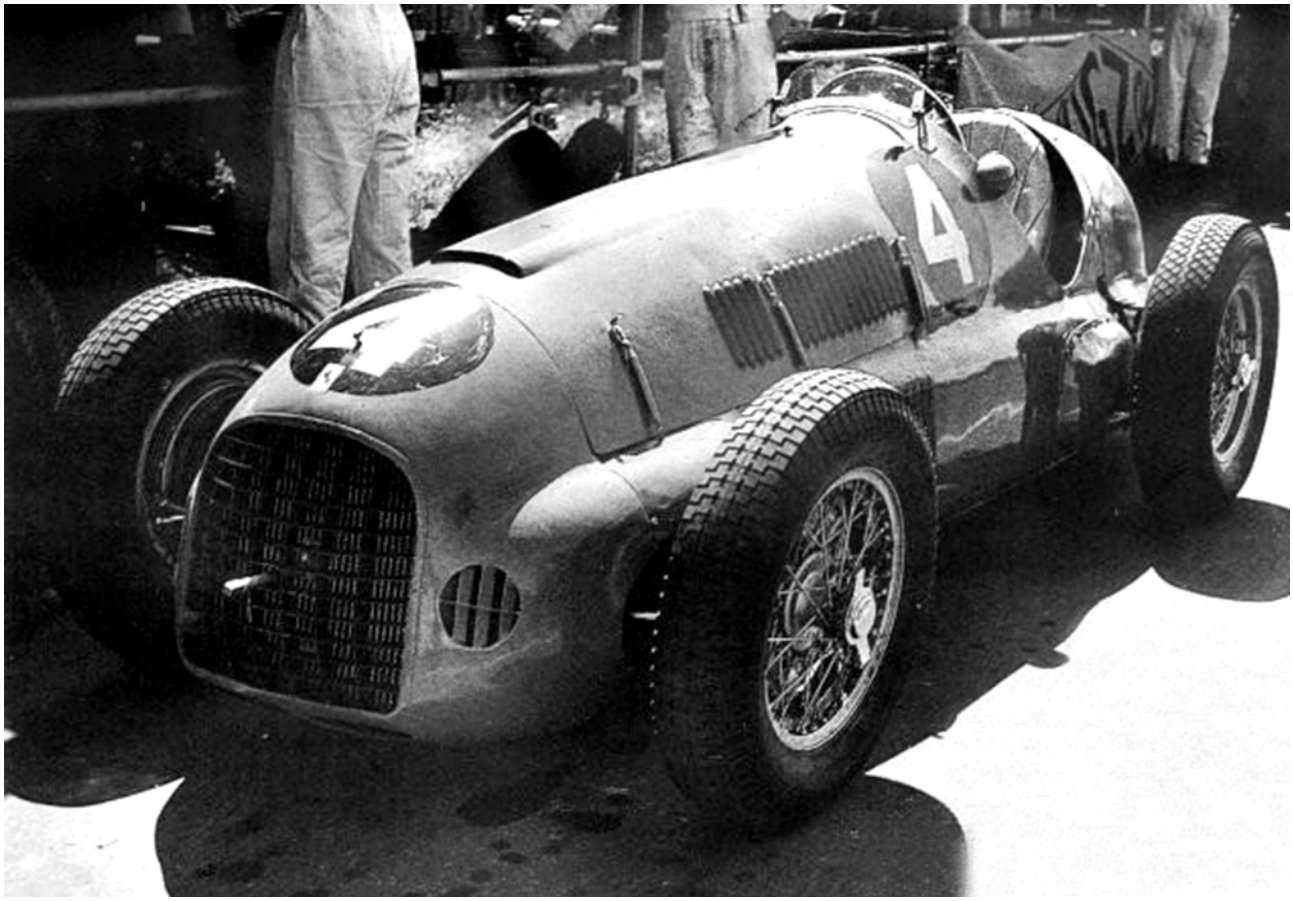
* * * * *



Питер Коллинз, «Тин Уолл Спешл» № 9 в гонке в Эйнтри 2.10.1954, последнем соревновании «Тин Уолла»



«Тинуолл Спешл» № 1



Автомобиль представлял из себя «Феррари-125» (серийный номер шасси 02С) выпуска августа 1948 года без каких-либо переделок. Стартовал только в одной гонке — «Большом призе Великобритании» 14 мая 1949 года (заявитель Гай Энтони Вандервелл, гонщики Рэймонд Мэйз и Кен Ричардсон). Автомобиль был ввезен в Англию 5 мая, вывезен в конце года в разобранном виде. Нумерация «тинуоллов» (№ 1 и т. д.) условная: Вандервелл никогда не нумеровал свои автомобили, «подавая» каждую последующую модификацию как эволюцию ранее стартовавших автомобилей. Но современные историки, дабы избежать путаницы, присвоили им порядковые номера по собственному разумению.

Технические характеристики

Двигатель. Число, расположение цилиндров — V12. Угол развала цилиндров — 60^0. Диаметр цилиндра 55 мм, ход поршня 52,5 мм. Рабочий объем 1496,7 $см^3$. ГРМ с приводом однорядной цепью от переднего носка коленчатого вала, по одному распредвалу в каждой головке блока цилиндров, по два клапана на цилиндр. Система питания — три карбюратора «Вебер 40 DO3C», «сухой» одноступенчатый нагнетатель системы «Рутс» с приводом от коленвала (передаточное отношение 1:1,22). Зажигание от двух вертикальных магнето с приводом от распредвалов. Степень сжатия 6,5:1. Мощность 225 л. с. при 7000 об/мин.

Трансмиссия. Однодисковое сухое сцепление. 5-ступенчатая несинхронизированная механическая коробка передач с передачей заднего хода, расположена позади двигателя. Карданный вал открытого типа.

Шасси. Рама с продольными силовыми трубами овального сечения и поперечинами коробчатого сечения. Каркас навесных панелей — сварная конструкция из тонких труб круглого сечения. Алюминиевые навесные панели. Емкость топливного бака 120 л.

Подвеска. Передняя — двухрычажная (треугольные рычаги неравной длины), поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Задняя — с качающимися полуосями, два продольных рычага, поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Барабанные тормозные механизмы спереди и сзади с гидравлическим приводом. Спицевые колесные диски «Боррани» размерностью 16 дюймов. Покрышки «Пирелли» размерностью 5,50-16 спереди и 6,50-16 сзади.

Габариты и вес. Колесная база 2160 мм. Колея 1255 мм спереди и 1200 мм сзади. Вес без топлива и гонщика 700 кг.

«Тинуолл Спешл» № 2

Автомобиль представлял из себя сложную комбинацию из шасси «Феррари-125» (серийный номер шасси С-02) выпуска августа 1949 года и кузова от «Феррари 125» (порядковый номер шасси С-04) выпуска июня 1950 года. Несмотря на схожесть номеров шасси с предыдущей моделью (02С и С-02), это были два серьезно отличающихся автомобиля. На машине 1950 года была увеличена колесная база и установлен двигатель с двухступенчатым нагнетателем и двумя распредвалами в каждой головке.

Участвовал только в одной гонке — «Международный приз», что проводилась на «Сильверстоуне» 22 августа 1950 года. Гонщиком выступил Альберто Аскари. Автомобиль на сей раз остался в Англии и послужил платформой для строительства «Тинуолл Спешл» № 3.

Технические характеристики

Двигатель. Число, расположение цилиндров — V12. Угол развала цилиндров — 60^0. Диаметр цилиндра 55 мм, ход поршня 52,5 мм. Рабочий объем 1496,7 $см^3$. ГРМ с приводом однорядной цепью от переднего носка коленчатого вала, по одному распредвалу в каждой головке блока цилиндров, по два клапана на цилиндр. Система питания — три карбюратора «Вебер 50 WCF», «сухой» двухступенчатый нагнетатель системы «Рутс» с приводом от коленвала (передаточное отношение 1:1,22). Зажигание от двух вертикальных магнето с приводом от распредвалов. Степень сжатия7,0:1. Мощность 290 л. с. при 7500 об/мин.

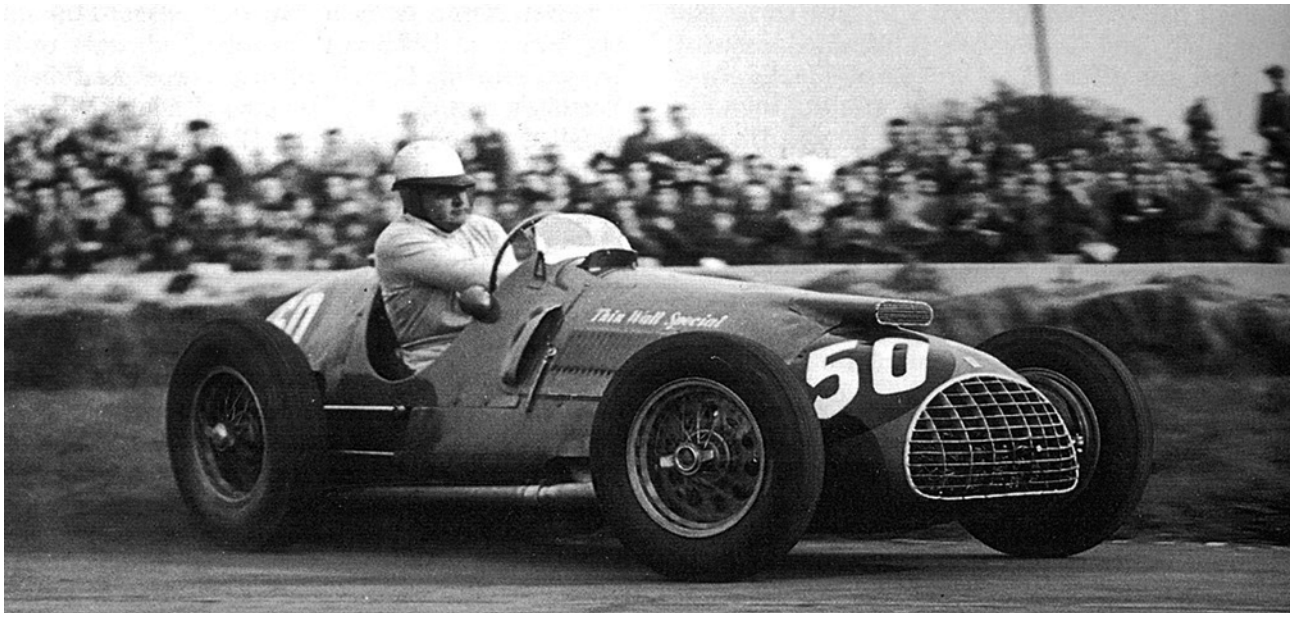
Трансмиссия. Однодисковое сухое сцепление. 5-ступенчатая несинхронизированная механическая коробка передач с передачей заднего хода, расположена позади двигателя. Карданный вал открытого типа.

Шасси. Рама с продольными силовыми трубами овального сечения и поперечинами коробчатого сечения. Каркас навесных панелей — сварная конструкция из тонких труб круглого сечения. Алюминиевые навесные панели. Емкость топливного бака 140 л.

Подвеска. Передняя — двухрычажная (треугольные рычаги неравной длины), поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Задняя — с качающимися полуосями, два продольных рычага, поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Барабанные тормозные механизмы спереди и сзади с гидравлическим приводом. Спицевые колесные диски «Боррани» размерностью 16 дюймов. Покрышки «Пирелли» размерностью 5,50-16 спереди и 6,50-16 сзади.

Габариты и вес. Колесная база 2380 мм. Колея 1270 мм спереди и 1250 мм сзади. Вес без топлива и гонщика 730 кг.

«Тинуолл Спешл» № 3



Несмотря на использование в качестве базы «Тинуолла» № 2, третий вариант можно по праву называть самостоятельной разработкой «Вандервелл Продактс». Новый «Тинуолл Спешл» отличался установкой 4,5-литрового атмосферного силового агрегата от «Феррари 375». Задняя подвеска построена по схеме «де-Дион», коробка передач стала 4-ступенчатой, но для лучшей развесовки агрегатирована с редуктором главной передачи. Сам редуктор получил самоблокирующийся дифференциал немецкой фирмы «Цанрад Фабрик».

Первый старт автомобиля состоялся в гонке «Международный кубок ''Дэйли Экспресс''» 5 мая 1951 года на «Сильверстоуне» с Реджинальдом Парнеллом за рулем, последний — в гонке на «Кубок Ричмонда» в Гудвуде 5 мая 1952 года.

Технические характеристики

Двигатель. Число, расположение цилиндров — V12. Угол развала цилиндров — 60^0. Диаметр цилиндра 80 мм, ход поршня 74,5 мм. Рабочий объем 4493,7 $см^3$. ГРМ с приводом однорядной цепью от переднего носка коленчатого вала, по одному распредвалу в каждой головке блока цилиндров, по два клапана на цилиндр. Система питания — три карбюратора «Вебер 40 DCF». Зажигание от двух вертикальных магнето с приводом от распредвалов. Степень сжатия 11,0:1. Мощность 350 л. с. при 7000 об/мин. (точные данные неизвестны: заводские «Феррари 375» имели мощность от 330 л. с. в 1950 году до 350 л. с. в начале 1951 года).

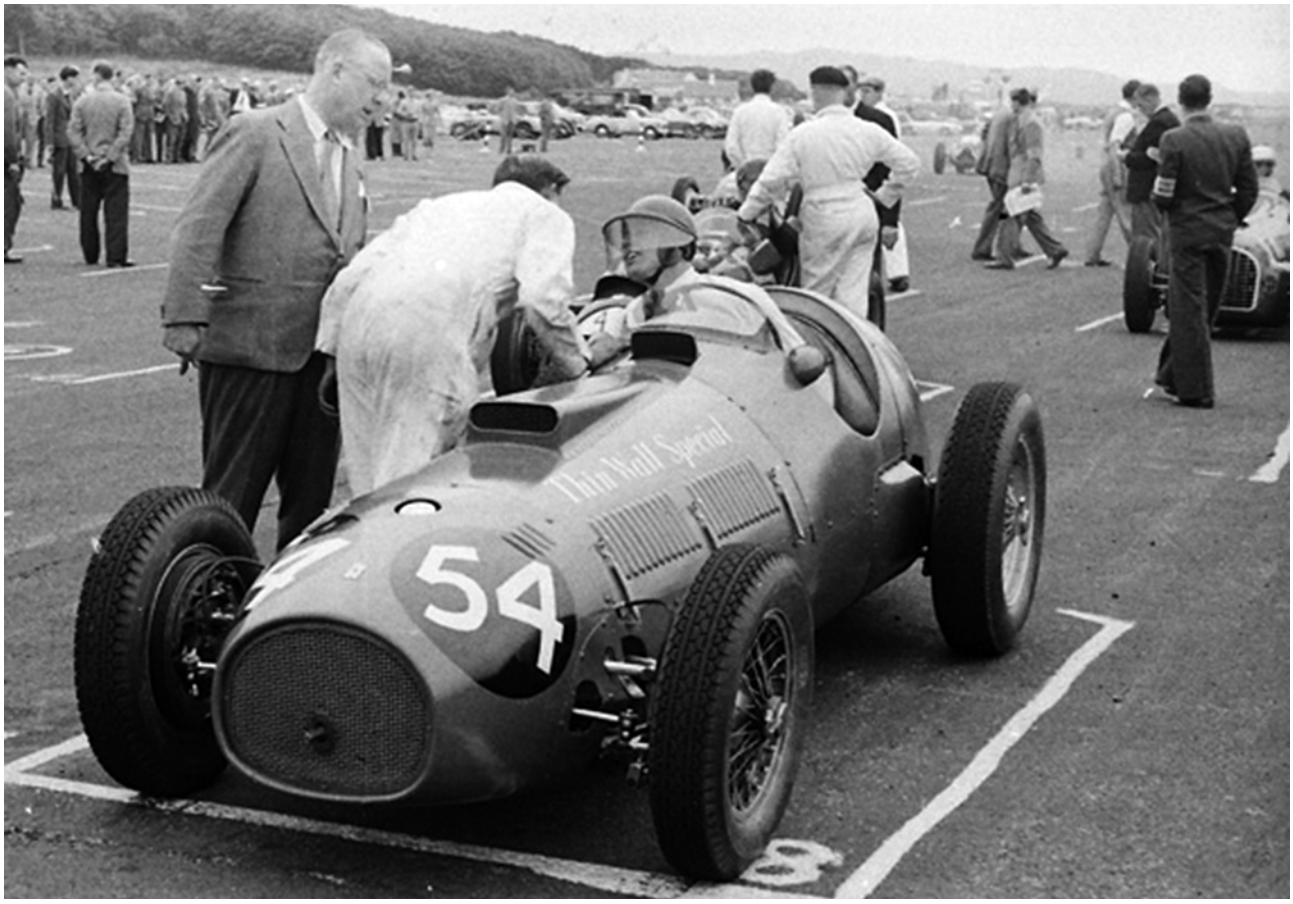
Трансмиссия. Многодисковое сухое сцепление. 4-ступенчатая несинхронизированная механическая коробка передач с передачей заднего хода, расположена в блоке с главной передачей. Карданный вал открытого типа.

Шасси. Рама с продольными силовыми трубами овального сечения и поперечинами трубчатого сечения. Каркас навесных панелей — сварная конструкция из тонких труб круглого сечения. Алюминиевые навесные панели. Емкость топливного бака 160 л.

Подвеска. Передняя — двухрычажная (треугольные рычаги неравной длины), поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Задняя — «де-Дион», поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Барабанные тормозные механизмы спереди и сзади с гидравлическим приводом. Спицевые колесные диски «Боррани» размерностью 16 дюймов. Покрышки размерностью 5,50-16 спереди и 7,00-16 сзади.

Габариты и вес. Колесная база 2380 мм. Колея 1270 мм спереди и 1250 мм сзади. Вес без топлива и гонщика 850 кг.

«Тинуолл Спешл» № 4



Несмотря на использование в качестве базы «Тинуолла» № 2, третий вариант можно по праву называть самостоятельной разработкой «Вандервелл Продактс». На автомобиле все так же был установлен 4,5-литровый атмосферный двигатель «Феррари-375», но на сей раз с 2 свечами на цилиндр. Главное отличие состояло в использовании новой рамы, которая «досталась по наследству» от «Феррари-375» с номером шасси 010, что «Скудерия» использовала в «Инди-500». Колесная база за счет этого выросла на 180 мм и составила 2500 мм. Изначально автомобиль был оснащен барабанными тормозными механизмами, но за зиму 1952-53 гг. они были заменены на дисковые, производства «Гудиер». Первый старт автомобиль принял 7.06.1952 в гонке на «Большой приз Ольстера», последний — в Эйнтри 2.10.1954. Гонщиками в разное время были Пьеро Таруффи, Майк Хоторн, Джузеппе Фарина и Питер Коллинз.

Технические характеристики

Двигатель. Число, расположение цилиндров — V12. Угол развала цилиндров — 60^0. Диаметр цилиндра 80 мм, ход поршня 74,5 мм. Рабочий объем 4493,7 $см^3$. ГРМ с приводом однорядной цепью от переднего носка коленчатого вала, по одному распредвалу в каждой головке блока цилиндров, по два клапана на цилиндр. Система питания — три карбюратора «Вебер 40 DCF». Зажигание от горизонтального магнето с приводом от выпускного вала левой головки. Степень сжатия 12,0:1. Мощность 400 л. с. при 7000 об/мин. (точные данные неизвестны).

Трансмиссия. Многодисковое сухое сцепление. 4-ступенчатая несинхронизированная механическая коробка передач с передачей заднего хода, расположена в блоке с главной передачей. Карданный вал открытого типа.

Шасси. Рама с продольными силовыми трубами овального сечения и поперечинами трубчатого сечения. Каркас навесных панелей — сварная конструкция из тонких труб круглого сечения, служит силовым элементом рамы. Алюминиевые навесные панели. Емкость топливного бака 240 л.

Подвеска. Передняя — двухрычажная (треугольные рычаги неравной длины), поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Задняя — «де-Дион», поперечная полуэллиптическая листовая рессора, рычажные гидравлические амортизаторы. Барабанные (с 1953 года — дисковые) тормозные механизмы спереди и сзади с гидравлическим приводом. Спицевые колесные диски «Боррани» размерностью 16 дюймов. Покрышки размерностью 5,50-16 спереди и 7,00-16 сзади.

Габариты и вес. Колесная база 2500 мм. Вес без топлива и гонщика 780 кг.

Наше время...

Что стало с некогда знаменитыми автомобилями? Люди еще безжалостнее, чем время. «Тин Уолл» № 3 был разобран. Двигатель накрыли ящиком и задвинули в один из углов заводского цеха. Все остальное выбросили как хлам.

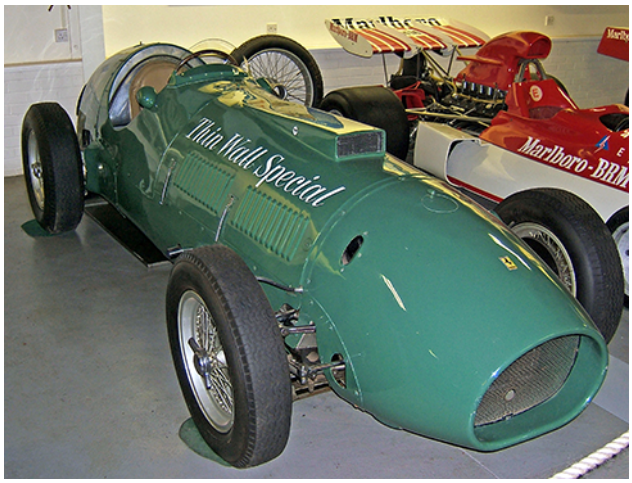
«Тин Уолл» № 4 сохранился, но когда руководство концерна ГКН (GKN), ставшего владельцем «Вандервелл Продактс», решило восстановить автомобиль, то выяснилось, что его придется фактически изготавливать заново. К счастью, на заводе еще работали люди, строившие в свое время гоночную легенду.

Автомобиль был восстановлен в первозданном виде и в 1973 году Колин Вандервелл, младший сын Гая Тони Вандервелла, вывел его на полотно «Сильверстоуна». Событие приурочили к 20-летию преодоления 100-мильного рубежа (подразумевается средняя скорость на круге) Фариной в гонке 18 июля 1953 года. Колин на тот момент был гонщиком формулы «Форд». Однако карьера его не задалась. Что же до автомобиля, то проехав несколько кругов по знаменитой трассе, он на несколько лет осел в виде заводского инвентаря. Позже его выкупил знаменитый коллекционер Том Уиткрофт, чья коллекция составляет основу экспозиции музея трассы в Донингтоне.

История третьего из «тинуоллов» закончилась постройкой «новодела» вокруг чудом сохранившегося двигателя. Принадлежность автомобиля автору доподлинно неизвестна, поскольку он то появляется все в том же музее «Донингтона», то исчезает.

Оба автомобиля периодически участвуют в торжествах и знаменательных событиях. Но в гонках исторических автомобилей, в том числе «Возрождении ''Гудвуда''» не выступают никогда. VMS

Конец



• Колин Вандервелл за рулем «Тинуолл Спешл», примерно 1952 год

• Колин Вандервелл на «Тин Уолл Спешл» № 4, «Сильверстоун», 1973 год

• «Тин Уолл Спешл» № 4 как экспонат музея «Донингтона»

• Найджел Мэнселл, «Тинуолл Спешл» № 3, в рамках Большого приза Бахрейна 2010 года

Застывшее мгновение

7 июня 1959 года, 1000-километровая гонка на «Нюрбургринге»

Стирлинг Мосс после 35 из 44 кругов меняет своего напарника Джека Фейрмана на пути ко второй подряд победе в этой гонке и третьей подряд для «Астон-Мартина». К процессу приковано повышенное внимание фотографов и соперников, учитывая обстоятельства гонки.

Руководитель команды Дэвид Браун не собирался здесь выступать, но Мосс уговорил заявить одну машину и дать пару-тройку механиков. В напарники он выбрал американца Фейрмана, но при этом запланировал большую часть гонки провести за рулем самому. По правилам, каждый член экипажа мог провести за рулем без замены не более 3 часов. Учитывая то, что годом ранее время экипажа Мосса и Брэбэма было 7 с половиной часов, Стирлинг разбил всю гонку на три больших отрезка, между которыми Фейрману отводилось по несколько кругов, за которые Мосс рассчитывал немного передохнуть. Все шло по плану. За первый отрезок в 17 кругов Мосс создал отрыв от преследователей в 5 минут, и Фейрману удалось его поддерживать, но, на его беду, пошел короткий, но сильный дождь, и на входе в секцию «Брюннхен» при обгоне легковой «Альфа-Ромео» Фейрман не справился с управлением и вылетел в канаву. Каких усилий стоило ему вернуть машину на трассу без посторонней помощи, которая была запрещена, видно на фото.

Между тем, в боксы «Астон-Мартина» сообщили об аварии (на трассе было оборудовано несколько телефонизированных постов), и Мосс переоделся в гражданское, полагая, что гонка для него закончена. Каково же было удивление команды, когда через какое-то время Фейрман добрался до боксов на почти неповрежденной машине. Несколько вмятин, которые видно на снимке, не отразились на ее характеристиках, и Мосс бросился отыгрывать минуту отставания от «феррари». Ему это легко удалось, и на 33-м круге он снова передал машину Фейрману, но теперь всего на два круга. На 35-м круге Мосс вернулся за руль, отыграл 22-секундное отставание от Фила Хилла и довел гонку до победы.

Интересно, что именно это шасси №1 модели ДБР1 выиграло две предыдущие гонки на «Нюрбургринге» (в 1957 году — с Бруксом и Каннингем-Ридом), а также 1000 км в Спа в 1957-м и «Турист Трофи» в 1958-м.

Алексей Рогачев

«Пятый блин комом»

Пятый блин комом

О том, что в Советском Союзе подавляющее большинство автомобилей для кольцевых гонок носило марку «Эстония» и было изготовлено на Таллинском опытном авторемонтном заводе, знают многие. Известны и основные вехи этой истории: 1958 г. — появление «первенца», автомобиля «Эстония-1» международной 500-кубовой формулы 3, 1961 г. — выпуск целой партии усовершенствованной модели «Эстония-3» того же класса, 1967 г. — организация полноценного серийного производства гоночных автомобилей на заводе, начавшегося с моделей «Эстония-9» формулы 3 и «Эстония-15» формулы 4, и так далее.

С тех пор, как «Эстонии» пошли в серийное производство, таллинский завод и его продукция постоянно находились «на виду» у любителей автоспорта и специалистов не только в СССР, но и за рубежом. А вот о том, что происходило на ТАРЗе раньше, в первой половине шестидесятых, и о тогдашних моделях «Эстоний», в основном оставшихся либо в единичных экземплярах, либо вообще на чертежных досках, любителям истории автоспорта не известно практически ничего. Предлагаемый вниманию читателя материал заполняет один из таких пробелов. Речь пойдет о модели «Эстония-5», ставшей в истории завода, с одной стороны, примером явной конструкторской неудачи, а с другой — первым шагом в популярную международную формулу на пути к более удачным моделям, способным на равных конкурировать с зарубежной техникой.

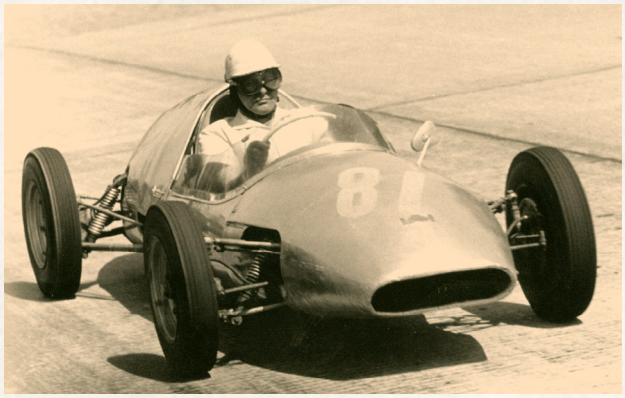
Формула «Юниор» в СССР и Восточной Европе

Когда в 1956 г. Центральный автомотоклуб СССР присоединился к ФИА, то основные надежды наших гонщиков и конструкторов на участие в международных соревнованиях по кольцевым гонкам были связаны с формулой 3. Этот класс требовал применения двигателей максимальным рабочим объемом 500 см³ без наддува — таким образом, в нем можно было применять мотоциклетные двигатели. Мотоспорт в Советском Союзе, в отличие от автоспорта, в то время уже находился на достаточно высоком уровне, чтобы можно было надеяться, используя его наработки, не ударить в грязь лицом и в формуле 3. Так рассуждали многие конструкторы того времени, и среди них Антс Сейлер — создатель «Эстонии-1». Именно поэтому первые гоночные «Эстонии» — модели с первой по четвертую — относились к пятисоткубовому классу. Один раз, в августе 1961 г. в Ленинграде, им действительно удалось сойтись в противоборстве с западными соперниками — финнами на «Куперах». Но еще задолго до той гонки стало ясно, что на Западе формула 3 себя изжила, сохранившись в основном в любительских клубных гонках. Ее место популярного, дешевого, распространенного во многих странах класса в Европе к тому моменту заняла новая формула «Юниор».

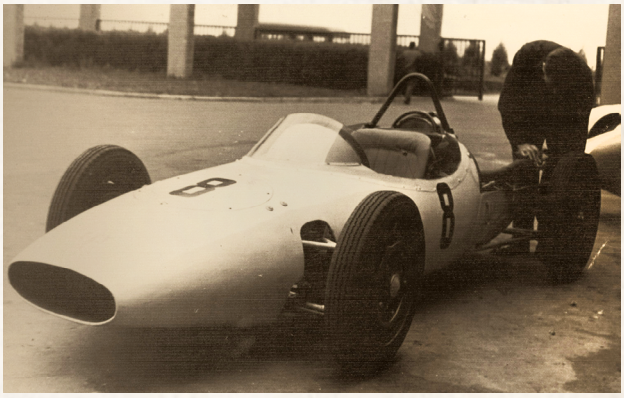
Попытка включить формулу «Юниор» в первую общесоюзную классификацию автомобилей для кольцевых гонок (1960 г.) вызвала немалые сложности. Существовало два альтернативных варианта технических требований этого класса: один, наиболее известный, ограничивал рабочий объем двигателя 1000 см³, а минимальную массу автомобиля 360 кг; другой, которым пользовались реже, разрешал использование двигателей рабочим объемом до 1100 см³, но при этом поднимал ограничение минимальной массы до 400 кг. Должен был использоваться двигатель от серийного легкового автомобиля. Сложность заключалась в том, что в СССР легковых автомобилей с двигателями подходящего рабочего объема не было — ни серийных моделей, ни даже опытных образцов. Лишь в НАМИ недолгое время велись эксперименты с автомобилем формулы «Юниор» с двигателем воздушного охлаждения от ЗАЗ-966 (887 см³), свернутые после того, как эта конструкция показала свою полнейшую неконкурентоспособность даже на уровне национальных гонок.

Из скудного ассортимента серийной продукции советских автомобильных заводов наиболее подходящим для формулы «Юниор» по своим основным характеристикам являлся двигатель «Москвич-407» (1358 см³). Теоретически можно было, применив гильзы соответствующих размеров, привести его к одному из двух действовавших ограничений. Но в условиях среднего автомотоклуба тех лет такая процедура оказывалась сложной и трудновыполнимой: необходимо было обеспечить эффективное охлаждение при длительной работе на предельных режимах, да к тому же вставал вопрос подбора подходящей поршневой группы. Все это стало бы препятствием на пути развития формулы «Юниор», с которой теперь связывались главные надежды на дебют в международных гонках. Поэтому во всесоюзную классификацию был введен третий набор технических требований формулы «Юниор»: рабочий объем до 1360 см³, масса не менее 500 кг, — благодаря чему можно было применять двигатели «Москвич-407» без кардинальных переделок.

А как выходили из положения в социалистических странах Восточной Европы? Там в формуле «Юниор» в основном применялись двигатели от легковых автомобилей «Вартбург» производства ГДР. Это был весьма необычный агрегат: трехцилиндровый, двухтактный, очень сложный в форсировке и настройке и требовательный к качеству смазки, — зато по своему рабочему объему для формулы «Юниор» он подходил почти идеально. В 1959 г. немецкий гонщик и конструктор Хайнц Мелькус построил свой первый гоночный автомобиль с двигателем «Вартбург», а двумя годами позже началось их изготовление мелкими сериями. Его коллега и соперник из Польши Ежи Янковский, конструктор гоночных автомобилей «Рак», одно время рассматривал вариант с гильзованным двигателем «Москвич». В своей большой статье о первом «Раке» формулы «Юниор», опубликованной в начале 1960 г., он приводил данные по обоим двигателям — и «Москвич», и «Вартбург», — но в конце концов решил последовать примеру Мелькуса. В Чехословакии при постройке автомобилей формулы «Юниор» использовались двигатели самых разных марок, порой весьма неожиданных, но немало конструкций с двигателем «Вартбург» появилось и там.



«Мелькус-61», ГДР



«Рак-Юниор I», ПНР

Сравнить в деле советские «юниоры» с двигателями «Москвич» с «Мелькусами» и «Раками», а также с западными конструкциями — «Куперами» и «Лотосами» финской команды — наши спортсмены получили возможность во время тех же ленинградских международных гонок 1961 г. Сравнение вышло обескураживающим: лучший из советских гонщиков, Юрий Чвиров на «Москвиче-Г3», занял лишь восьмое место, проиграв победителю, Курту Линкольну на «Купере», два круга, а быстрейшему из представителей социалистических стран, Зигмару Бунку на «Мелькусе», — один. Остальные наши гонщики остались в трех, а то и четырех кругах позади победителя. Стало очевидно: национальная 1,36-литровая формула «Юниор» ожиданий не оправдала.

Появление и первые гонки «Эстонии-5»

На тех же гонках в Ленинграде присутствовал и Антс Сейлер – официально в качестве участника гонки формулы 3, но фактически больше как конструктор, которому выпала редкая по тем временам возможность вблизи ознакомиться с современной зарубежной гоночной техникой. По-видимому, именно тогда у него и зародился замысел создать отечественный аналог «Мелькусов» и «Раков». Вернувшись в Таллин, Сейлер договорился с руководством республиканского автомотоклуба ДСО «Калев», что клуб оплатит работу по проектированию и изготовлению двух автомобилей, и осенью 1961 г. принялся за дело. Работу над чертежами Сейлер вел у себя дома, разложив на полу комнаты большой лист миллиметровой бумаги и вычерчивая на нем автомобиль в натуральную величину. В помощники к себе он пригласил инженера-конструктора ТАРЗа Романа Бертелова, недавнего выпускника Московского автодорожного института. Так, проползав на коленях по полу весь сентябрь и октябрь, Сейлер с Бертеловым разработали проект гоночного автомобиля международной формулы «Юниор», получивший обозначение «Эстония-5».

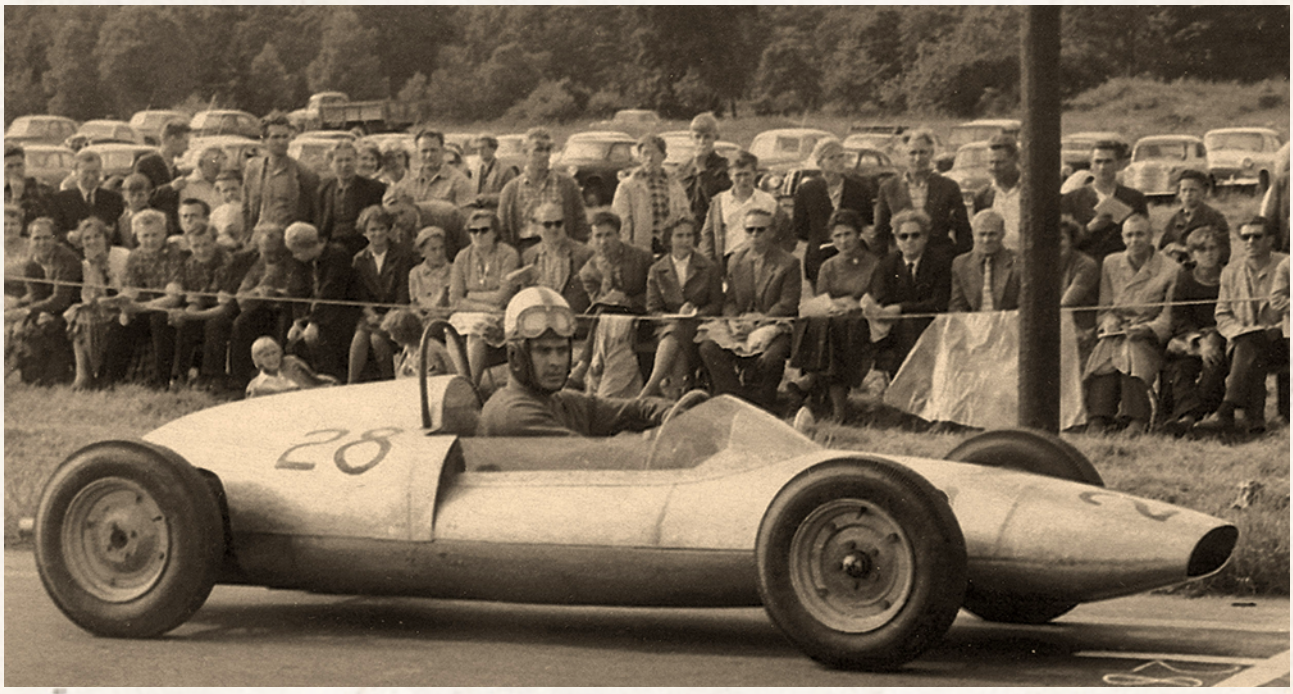
Внешне новая «Эстония» напоминала «Мелькусы» и «Раки», разве что была немного длиннее и шире. Шасси представляло собой пространственную ферму из стальных труб, к которой крепились алюминиевые кузовные панели. Подвеска всех колес была независимой, выполненной на основе деталей от «Москвича-407» по схеме с одноплечими рычагами с наружными пружинами и амортизаторами. Тормозная система с небольшими изменениями была также взята от «Москвича», а колеса и шины — от ЗАЗ-965. Реечное рулевое управление было собственной конструкции. Двигатель и трансмиссию (четырехступенчатую коробку передач в блоке с главной передачей) решили по

примеру Мелькуса и Янковского использовать от «Вартбурга». Забегая вперед, отметим, что из-за отсутствия опыта форсировки таких двигателей «Эстония-5» сильно проигрывала по мощности немецким и польским автомобилям.

Зимой 1961-1962 гг. на ТАРЗе приступили к изготовлению двух автомобилей «Эстония-5». Работа шла в основном на общественных началах в свободное время — вечерами или по выходным, — а принимали в ней участие все, кто был неравнодушен к новому замыслу Сейлера: слесарь Энн Гриффель (будущий шестикратный чемпион СССР по кольцевым гонкам), токарь-шлифовщик Арно Йоала, слесарь-сборщик Яан Кююнемяэ (известный авто- и мотогонщик), механики Аксель Тали и Тармо Эзоп и другие. Оба автомобиля рассчитывали закончить весной, но, несмотря на все усилия и работу по ночам, дело затянулось почти на все лето. Немалую роль тут сыграли сложности с получением заграничных двигателей — раздобыть их оказалось не так-то просто. Один двигатель удалось получить благодаря связям Арно Йоалы в яхт-клубе общества «Калев»: там имелся один «Вартбург», установленный на скоростном катере, и его выменяли на двигатель «Москвич». Еще один двигатель взять было неоткуда, кроме как путем официального заказа через ДОСААФ. Эту неблагодарную задачу взял на себя Бертелов. В республиканском Министерстве автомобильного транспорта и шоссейных дорог он добился выделения средств на закупку двигателя и трансмиссии, а затем несколько раз ездил в Москву объяснять досаафовским генералам, что это за двигатель и для чего он нужен. Наконец, когда заказанное было получено, оказалось, что ДОСААФ закупило в ГДР не такой двигатель, какой стоял на «Мелькусах» (рабочий объем 992 см³), а предыдущую модификацию меньшего (900 см³) рабочего объема. Но делать было нечего — времени на повторение московской эпопеи уже не оставалось.

К первому этапу чемпионата СССР 1962 г., который должен был состояться в начале августа на таллинской дорожной трассе Иру-Люкати-Клоостриметса, была готова только одна «Эстония-5», да и то настолько «впритык», что впервые запустить двигатель и вывести автомобиль своим ходом во двор смогли лишь ночью накануне гонок. На обкатку машины, настройку подвески, регулировку тормозов, двигателя, рулевого управления, даже на покраску времени уже не оставалось; несмотря на это, от намерения участвовать в гонке решили не отказываться и отправили совершенно «сырой» автомобиль на трассу.

Руль новой «Эстонии» доверили Гриффелю — к тому времени уже опытному гонщику, призеру чемпионата СССР 1960 г. Энн стартовал неплохо и вместе с остальными ушел на трассу, но когда пять минут спустя «юниоры» вылетели из леса на прямую старт-финиш, заканчивая первый круг, Гриффеля среди них не было. Он появился лишь тогда, когда остальные завершали уже второй круг, но при этом шел по трассе в хорошем темпе, а «Эстония», насколько могли видеть стоявшие у обочины Сейлер и Бертелов, была в полном порядке. На оставшихся кругах Гриффель успел догнать и опередить нескольких соперников и закончил гонку девятым, а показанная им скорость позволяла предположить, что, если бы не непонятная задержка на первом круге, он вполне мог бы претендовать на третье-четвертое место.



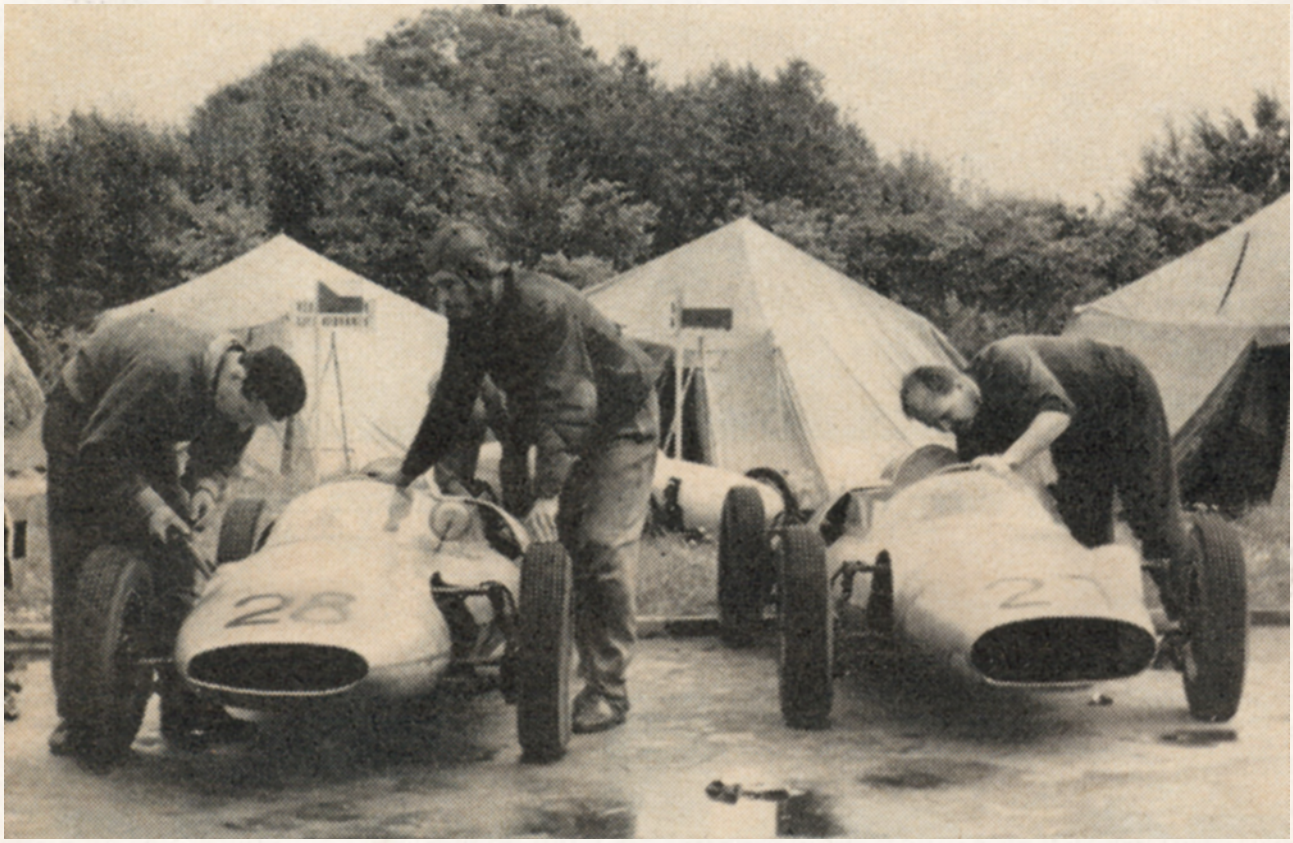
Энн Гриффель перед стартом в Таллине 5 августа 1962 г. Хорошо заметно, что «Эстония-5» не окрашена, — на кузове видны швы

Что же произошло с Гриффелем? Когда «Эстония» после финиша свернула с трассы и подъехала к группе людей с ТАРЗа, те ахнули: ее противоположный бок — тот, который они не могли видеть во время гонки, — был смят и покорежен. Гриффель вылез из машины, снял шлем и очки и поведал коллегам и болельщикам жуткую историю. В конце стартовой прямой, когда потребовалось притормозить при подходе к первому повороту, неприработанные тормоза заклинило, «Эстонию» закрутило и выбросило в кювет, при этом она еще и перевернулась. Низкая дуга безопасности не уберегла бы Гриффеля от травмы, но помогла счастливая случайность: передняя часть «Эстонии» попала на одну сторону канавы, задняя — на другую, а глубина канавы оказалась вполне достаточной, чтобы гонщик не задел головой дно и сумел вылезти наружу. Прибежавшие зрители быстро перевернули «Эстонию» и вынесли ее на трассу. Гриффель осмотрел автомобиль, сел за руль, запустил двигатель и ринулся в погоню за ушедшими вперед соперниками. От здания автомотоклуба общества «Калев», где находился старт и где стояли Сейлер с Бертеловым, эту аварию видно не было — прямая была длинной и вдобавок почти сразу же за стартовой площадкой скрывалась в лесу.

На втором этапе чемпионата в Каунасе через неделю Гриффель не стартовал — по-видимому, за считанные дни привести «Эстонию» в порядок не удалось. Кроме того, спешно завершалась работа над вторым автомобилем, который намеревались вместе с первым выставить на международные гонки в Ленинграде 25-26 августа. Финнов на этот раз не пригласили, но ожидалось прибытие делегаций из Польши и ГДР с их автомобилями формулы «Юниор», и это был отличный шанс дать «Эстонии-5» оценку по международным меркам.

Вторая «Эстония-5» отличалась от первой не только двигателем меньшего рабочего объема, но и формой кузовных панелей: автомобили не являлись «близнецами», и их было несложно отличить друг от друга даже на глаз. Первую «Эстонию», как и в Таллине, предстояло вести Гриффелю, за руль второй сел Сейлер. Гонки сложились для обоих не лучшим образом: Гриффель в первом заезде проиграл победившему Мелькусу два круга, Сейлер во втором отстал на три круга от выигравшего гонку Ганса-Тео Тегелера. Картина складывалась неутешительная: соперничать с «Мелькусами» и «Раками» творению Сейлера и Бертелова оказалось явно не под силу.

Больше в том году «Эстонии-5» на гонках не появлялись. В Таллине всерьез взялись за их настройку и доводку, рассчитывая взять свое в следующем сезоне.



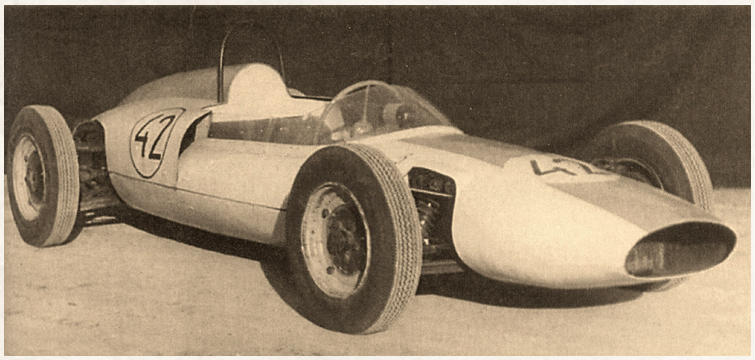
Две «Эстонии-5» во время международных гонок в Ленинграде 1962 г. Автомобили заметно отличаются друг от друга внешне. У автомобиля № 28 — Энн Гриффель (справа) и Аксель Тали; над автомобилем № 27 склонился Роман Бертелов

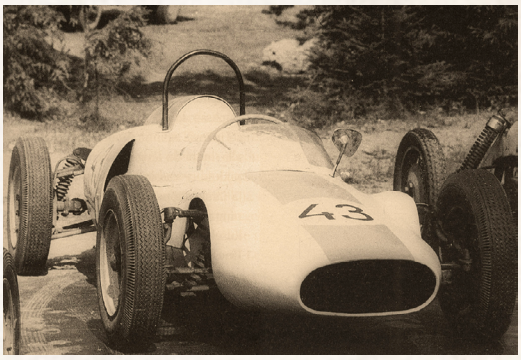
«Статистический» триумф

Популяризатор авто- и мотоспорта Эдгар Реммель в своей книге «Автомотоспорт» описывал чемпионат СССР формулы «Юниор» 1963 г. так: «Совершенно замечательно дебютировала «Эстония-5». В борьбе с лучшими моделями братских стран и других союзных республик наш «юниор» показал очень хорошие ездовые качества, оставшись лишь позади машин, изготовленных в Германской Демократической Республике. Позади осталось несколько уже известных на европейских трассах гонщиков. В зачете чемпионата нашей страны Энн Гриффель выиграл в этом классе золотую медаль, а выступавший на машине того же типа Уно Аава — серебряную» *(пер. авт.)*.

Реммель лукавил: формально почти не погрешив против истины, он тем не менее дал сильно искаженную картину событий. На деле все обстояло далеко не столь гладко, да и упоминание об «очень хороших ездовых качествах» было явным преувеличением. По существу, эти строки — пример так называемого «статистического подхода» к истории автоспорта: полное и систематическое описание произошедших событий заменено несколькими формальными показателями, на основе которых (и только их!) делаются далеко идущие выводы. События, не поддающиеся статистическому описанию, попросту исключаются из общей картины. К чему приводят подобные приемы, понять нетрудно.

Посмотрим теперь, как же прошел тот чемпионат в действительности. Сейлер ушел с завода и переехал в Тарту, и весной 1963 г. было решено, что его место за рулем второй «Эстонии-5» займет начальник заводского ОТК Уно Аава — известный раллист, чемпион СССР 1959 г., имевший также опыт участия в кольцевых гонках на «Эстонии-1». Сам Аава этому не особенно радовался — ралли всегда стояло для него на первом месте, — но решение посадить его за руль «Эстонии-5» ему объявил лично директор завода Альберт Гердорф, и отказываться в таких обстоятельствах было бы затруднительно. Когда Аава потренировался немного на лесных дорогах в Пирите, ему стало ясно, что управляемость «Эстонии-5» и ее способность стабильно держаться на дороге очень далеки от идеала. Один раз, набрав предельную скорость, он только чудом не вылетел с дороги в лес. Результатами своих наблюдений и соображениями Аава поделился с теми, кто изготавливал «Эстонию». Какие-то мелкие переделки в подвеске были сделаны, но в целом автомобиль остался точно таким же, и его вместе с машиной Гриффеля в конце июля отправили в Каунас, на первый этап всесоюзного чемпионата.





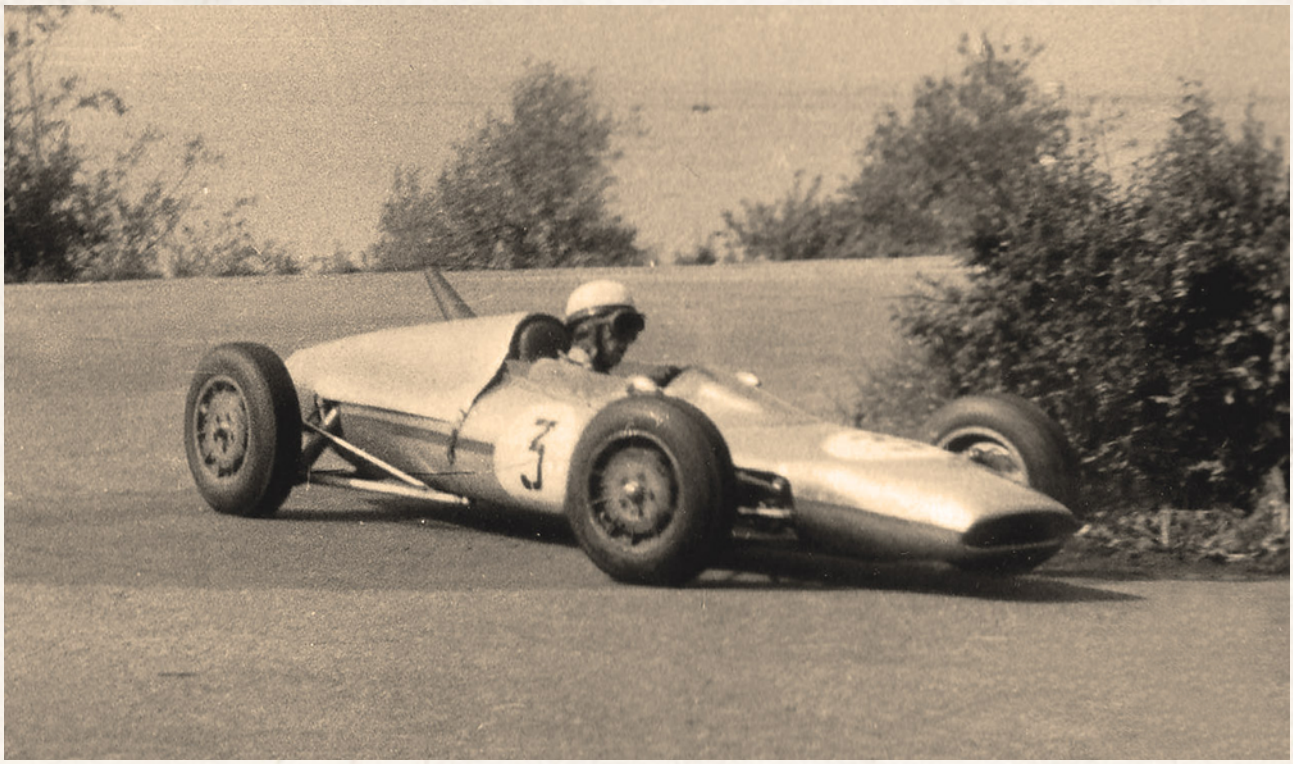
Автомобили «Эстония-5» в 1963 г.: аккуратно нанесенные номера (42 – Энн Гриффель, 43 – Уно Аава), единообразная окраска и прежняя разница во внешности

В Каунасе испытания для Аавы продолжились: во время контрольных заездов, опоздав с торможением перед острым поворотом, он врезался боком в столб. Удар получился сильным: у «Эстонии» была погнута рама, а сам Аава, вероятно, получил легкое сотрясение мозга. Но мысль о том, что от старта на следующий день придется отказаться, никому из команды ТАРЗа и в голову не приходила. Механики отправили Ааву отдыхать и приходить в себя, а сами вместе с сочувствующими принялись за спешный ремонт. На следующее утро белая «Эстония» стояла на своем месте как ни в чем не бывало, готовая к старту. Для Гриффеля, уже привыкшего к «крутому норову» своей машины, контрольные заезды сложились благополучно, и он показал в них лучшее время. Аава до своей аварии тоже успел пройти неплохой круг и тем самым обеспечил себе место в первом стартовом ряду. После отмашки стартовым флагом Аава вышел вперед, но провел в качестве лидера только половину круга — вскоре Гриффель обогнал его и принялся увеличивать отрыв. Аава сделать с этим ничего не мог — как мы помним, на его «Эстонии» был установлен менее мощный двигатель, а каунасская трасса состояла в основном из длинных прямых отрезков дорог. Поэтому Гриффель, используя свое преимущество в мощности, уверенно вел гонку. Аава шел вторым и понемногу от-

рывался от преследователей, когда за три круга до финиша начал давать перебои двигатель. На предпоследнем круге Аава решил остановиться ненадолго в зоне технического обслуживания, чтобы устранить неисправность, но стоявший там Аксель Тали сказал ему: «Жми дальше, проезжай так еще два круга». Так Аава и поступил, но за то время, что он простоял на обочине, мимо успели проехать два участника — москвичи Олег Катенев и Юрий Марков на «Мелькусах», — и к финишу он пришел четвертым. После гонки оказалось, что средний провод зажигания опустился и прижался к раскаленному выпускному коллектору, изоляция расплавилась, и искра проскакивала на массу — пустяковая неисправность, но она стоила Ааве призового места. Гриффель же подлил масла в огонь, рассказывая после финиша, что «Эстония» Аавы вела себя настолько нервно и металась от одной обочины к другой, что обогнать ее на узких дорогах Неманского кольца было почти невозможно. Это показывало, что после аварии накануне автомобиль стал еще нестабильнее, чем прежде.

Если не принимать в расчет неприятности у Аавы, то по итогам первого этапа как будто можно было сделать вывод, что «Эстония-5» наконец-то способна на равных конкурировать с «Мелькусами» и даже побеждать их. Но ведь и тем, кто выступал на «Мелькусах», приходилось несладко! Немецкие автомобили были выполнены на более высоком уровне, чем наши тогдашние гоночные самоделки, а настройка форсированных двухтактных «Вартбургов» была делом очень трудоемким и кропотливым. От гонщиков и механиков требовалась высокая техническая культура, которой у них пока что не было, и дела у наших спортсменов, севших за руль «Мелькусов», шли неважно. А кроме того, к сезону 1963 г. в ГДР были приобретены старые автомобили двухлетней давности, в то время как сам Хайнц Мелькус, разумеется, не сидел сложа руки и подготовил к тому времени совершенно новую модель. Встреча с немецкой командой на новых «Мелькусах» и стала бы для «Эстонии-5» настоящим экзаменом. И такой экзамен ей предстоял очень скоро — через неделю в Минске должен был состояться второй этап чемпионата СССР, совмещенный с международной гонкой формулы «Юниор».

В Минск были приглашены участники из ГДР (на новых «Мелькусах»), Венгрии (на старых «Мелькусах») и Польши (на «Раках»). Контрольные заезды сразу же дали понять, кто есть кто: новые «Мелькусы-63» оказались намного быстрее всех остальных автомобилей. Не нашлось им равных и в гонке — первое, второе и четвертое места. И лишь пятым, в двух кругах позади победителя, Фридера Редляйна, финишировал лучший представитель Советского Союза — им стал Гриффель. Шестым, с отставанием уже в три круга, закончил гонку Аава. У него на этот раз все обошлось без происшествий, лишь под конец гонки пришлось выдержать схватку с киевлянином Аргентовым, выступавшим на автомобиле собственной конструкции.



«Мелькус-63», ГДР

Минская гонка наглядно продемонстрировала, что, с одной стороны, «Эстония-5» способна побеждать в гонках национального уровня — по сумме двух этапов Гриффель и Аава заняли первые два места в чемпионате СССР, — а с другой, сравнения с новыми автомобилями Мелькуса и Янковского она по-прежнему не выдерживает. Основных причин было две: нехватка опыта форсировки и настройки двигателей «Вартбург» и плохая управляемость. Первая проявляла себя на скоростных отрезках трасс, где важна была каждая лишняя лошадиная сила, а вторая коварно подстерегала водителя в любом мало-мальски заметном повороте. По всей видимости, избавиться от них было можно только созданием принципиально новой конструкции гоночного автомобиля с учетом полученного опыта. Вот что скрывалось за «статистикой», приведенной Реммелем в своей книге.

Сравнение технических характеристик автомобиля "Эстония-5" с автомобилями "Мелькус» и «Рак»

	«Эстония-5» (СССР, 1962)	«Мелькус-61» (ГДР, 1961)	«Мелькус-63» (ГДР, 1963)	«Рак-Юниор I» (ПНР, 1961)
Сухая масса, кг	420	400	400	360
Двигатель	«Вартбург-311», рядный, 3-цил., 2-тактн.	«Вартбург-311», рядный, 3-цил., 2-тактн.	«Вартбург-311», рядный, 3-цил., 2-тактн.	«Вартбург-311», рядный, 3-цил., 2-тактн.
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	73,5×78	73×78	73,5×78	73,5×78
Рабочий объем, см³	992	980	992	992
Мощность, л. с. (об/мин)	65 (5000)	70	90 (6000)	80 (5350)
Число передач	4	4	4	4
Габариты (д×ш×в), мм	3700×1480×800		3800×1490×720	3630×1330×770
Колея передних и задних колес, мм	1350/1350	1280/1280	1300/1350	1200/1200
База, мм	2300	2150	2300	2150
Тип передних и задних тормозов	барабанные	барабанные	барабанные	барабанные
Размерность передних и задних шин	5,20-13/5,20-13	5,20-13/5,60-13	5,20-13/5,60-13	4,50-15/5,00-15
Передняя и задняя подвеска	независимая пружинная	независимая пружинная	независимая пружинная	независимая пружинная

Гриффель и Аава на «Эстониях-5» приняли участие в еще одних соревнованиях того сезона — Большом призе общества «Калев», являвшемся одновременно чемпионатом Эстонской ССР. Гонка для них получилась повторением каунасской: удачный быстрый старт и недолгое лидерство Аавы, обгон его Гриффелем и победный финиш последнего. Правда, на этот раз Гриффель вышел вперед не без помощи коллеги: Аава отлично понимал, что при нехватке мощности на скоростной тартуской трассе лидерство ему все равно не удержать, а раз так, то нет смысла пытаться сдерживать Гриффеля позади. Вдобавок обгонять на узкой дороге автомобиль, который то и дело швыряет то в одну, то в другую сторону, — дело опасное, и разумнее всего не подвергать риску ни себя, ни товарища. Так что Аава попросту сбросил скорость и прижался к краю, дав Гриффелю дорогу. После финиша тот заявил, что, если бы Аава не пропустил его, сам он на обгон не решился бы.

Бесславный конец

В 1964 г. руководство таллинской автобазы № 1, чей гонщик Мадис Лайв выиграл в том году чемпионат СССР в классе формула 4, решило подыскать для него автомобиль побыстрее и приобрело у ТАРЗа одну из двух «Эстоний-5» — вторую, на которой выступал Уно Аава. Опробовав ее весной следующего года на трассе под Тарту, Лайв заявил: «Ужасная машина, она совершенно не держалась на дороге — кажется, я провел больше времени на обочине, чем на асфальте». Нервная, непредсказуемая и трудноуправляемая «Эстония-5» совершенно не подходила к спокойному, ровному и уверенному стилю езды Лайва, так что после первой же гонки он без колебаний отказался от дальнейшего участия на ней в соревнованиях. Тогда сесть за руль «Эстонии-5» вызвался другой спортсмен автобазы — малоопытный Лембит Нылвак. Уже на первом своем круге он, не со-

владав с машиной, на скорости 160-170 км/ч вылетел с дороги в конце длинной стартовой прямой. Тартуская трасса проходила среди полей, и для Нылвака вылет мог бы закончиться относительно благополучно, не окажись у него на пути большая куча камней. Нылвак получил тяжелые травмы, провел долгое время в больнице и был вынужден расстаться со своей мечтой о гонках. «Эстония» была разбита и впоследствии не восстанавливалась.

О судьбе первой «Эстонии-5» достоверных сведений нет. Несколько лет назад она якобы была обнаружена в Швеции, но этому слуху не стоит придавать особого значения. Скорее всего, она также не сохранилась до настоящего времени.

Интересно, что в середине 1964 г. в журнале «За рулем» была опубликована статья Сейлера, Бертелова и главного конструктора ТАРЗа Вяйно Паазика с предложением начать мелкосерийное производство «Эстонии-5» или ее усовершенствованной модификации для снабжения спортивных клубов автомобилями формулы 3 (с 1964 г. этот класс сменил формулу «Юниор»). В качестве основных аргументов приводились меньшая стоимость по сравнению с закупаемыми в ГДР «Мелькусами», удобное расположение предприятия-изготовителя (вблизи прибалтийских гоночных трасс) и опыт коллектива экспериментального цеха. Статья осталась без ответа: в страну начали поступать «Мелькусы» новых моделей, а на ТАРЗе тамошние энтузиасты автоспорта принялись за работу над новыми гоночными автомобилями. «Эстония-5» была быстро забыта, оставшись в истории завода лишь одним из ранних неудачных экспериментов на пути к серийному производству. АР

Результаты автомобилей "Эстония-5" в кольцевых гонках

Дата	Соревнования	Трасса (город)	Номер шасси	Гонщик	Номер	Место	Круги	Время	Ср. скор., км/ч	Примечание
05.08.1962	Чемпионат СССР, 1 этап	Иру-Люкати-Клоостриметса (Таллин)	1	Э. Гриффель	28	9	12	1:03.25,2	98,18	авария на первом круге
25.08.1962	Международные гонки на приз ЦАМК СССР (1 заезд)	Невское кольцо (Ленинград)	1	Э. Гриффель	28	7	18	0:34.51,0	102,27	по сумме двух заездов – 11 место (1 очко)
25.08.1962	Международные гонки на приз ЦАМК СССР (1 заезд)	Невское кольцо (Ленинград)	2	А. Сейлер	27	сход	6			
26.08.1962	Международные гонки на приз ЦАМК СССР (2 заезд)	Невское кольцо (Ленинград)	2	А. Сейлер	27	9	17	0:35.48,0	94,02	по сумме двух заездов не классифицирован (0 очков)
23.06.1963	Чемпионат Ленинграда, 2 этап	Невское кольцо (Ленинград)	1	Э. Гриффель	53	2	16			
28.07.1963	Чемпионат СССР, 1 этап	Неманское кольцо (Каунас)	1	Э. Гриффель	42	1	18	0:51.19,0	114,70	
28.07.1963	Чемпионат СССР, 1 этап	Неманское кольцо (Каунас)	2	У. Аава	43	4	18			остановка в боксах из-за перебоев в работе двигателя
03.08.1963	Чемпионат СССР, 2 этап	Малое Минское кольцо (Минск)	1	Э. Гриффель	42	5	23	0:34.56,0	112,59	1 место в зачете чемпионата СССР
03.08.1963	Чемпионат СССР, 2 этап	Малое Минское кольцо (Минск)	2	У. Аава	43	6	22	0:34.47,0	108,16	2 место в зачете чемпионата СССР
17.08.1963	Большой приз ДСО "Калев», чемпионат Эстонской ССР	Оякюла-Ванамыйза (Тарту)	1	Э. Гриффель	42	1	24	0:54.57,0	113,26	
17.08.1963	Большой приз ДСО "Калев», чемпионат Эстонской ССР	Оякюла-Ванамыйза (Тарту)	2	У. Аава	43	2	24	0:56.33,0	110,04	
06.06.1965	Чемпионат Эстонской ССР, 1 этап	Оякюла-Ванамыйза (Тарту)	2	М. Лайв	43	2				

Литература:

1. Сабинин А. Гоночные автомобили «Юниор» / А. Сабинин // За рулем. – 1960. – № 4. – С. 21-22.

2. Сабинин А. Для гонок, ралли, кроссов / А. Сабинин // За рулем. – 1961. – № 3. – С. 24-25.

3. Сейлер А. «Эстонию-5» – в серию / Р. Бертелов, В. Паазик, А. Сейлер // За рулем. – 1964. – № 5. – С. 10-11.

4. Шахвердов В. Интернациональная формула «Юниор» / В. Шахвердов // Автомобилист. Выпуск 2. – М: Физкультура и спорт, 1962. – С. 40-43.

5. Шугуров Л. Девять секунд в год / Л. Шугуров // Автомотоспорт. – 1992. – № 4. – С. 18-20.

6. Aava U. Ants Seiler – mees, kes kihutas ajast ette / U. Aava – Tallinn: Eesti Autospordi Liit, Eesti Spordiselts Kalev, 2008. – 48 c.

7. Aava U. Elu- ja ralliradadel / U. Aava – Tallinn: Eesti Autospordi Liit, 2013. – 511 c.

8. Bertelov R. Läbi elu / R. Bertelov – Tallinn: SE&JS, 2005. – 415 c.

9. Estoniate lugu // Eesti Autosport 2013. – C. 285-307.

10. Melenk W. Rennsportlegende Heinz Melkus / M. Jordan, W. Melenk – Schneider Text, 2008. – 128 c.

11. Remmel E. Mootorisport / E. Remmel – Tallinn: Eesti raamat, 1973. – 252 c.

12. Sein J. Eesti vormelautod 1958-2013 / J. Sein – Tallinn: 2014. – 122 c.

13. Steć R. Polskie samochody wyścigowe / R. Steć – Opole: Studio conTEXT, 2011. – 231 c.

14. Velebný M. Československé formule / M. Velebný – Praha: Grada Publishing, 2007. – 159 c.

Очерк об истории суперлицензий

Сергей Мингазов

1. Появление национальных систем гоночных лицензий.

Появление лицензий на право управления гоночным автомобилем изначально было связано с появлением лицензий на управление автомобилем обычным. В первый период развития автомобилизма, когда в разных странах сообщества автомобилистов — автоклубы — разрабатывали первые правила дорожного движения, пересечения границ, производства машин, встал вопрос об обучении управлению автомобилями (даже в то время представлявшими опасность для окружающих) и выдаче лицензий на управление ими. Такие лицензии (права, удостоверения, патенты) стали обязательными во Франции в 1899 году, в Италии в 1901 году, в Великобритании в 1903 году, в Германии в 1910 году, и так далее. В то время не существовало разницы между водителем автомобиля и гонщиком, между обычной машиной и гоночной, между общественной дорогой и гоночной трассой, поэтому наличие водительских прав для гонщиков становилось обязательным тогда же, когда и для остальных граждан. В 1909 году на международном конгрессе в Париже было согласовано признание каждой страной прав, выданных в других странах, и таким образом появились международные водительские права.

Речь о специальном лицензировании гонщиков впервые зашла, по всей видимости, в то время, когда мировой автоспорт начал возрождаться после Первой мировой войны. Автоклубы разных стран возобновили сотрудничество в рамках ассоциации АИАКР, и одним из основных направлений их дискуссий стала разработка новых принципов организации автоспортивных соревнований. Приходя к единым выводам, представители европейских автоклубов приходили и к единым решениям. Одним из таких выводов стало признание значения автоспорта для развития автомобилизма, но при этом потенциальной опасности автогонок для зрителей, а потому и необходимости контроля над ними. Поэтому автоклубы, и вместе, и порознь, начали разрабатывать правила и принципы, по которым должны были проводиться соревнования. В их числе были и правила подготовки трасс в целях безопасности зрителей, и санкционирование автоклубами проведения гонок на своей территории, и предмет этой статьи — лицензирование гонщиков. Подобное лицензирование участников в то время вводилось и в других видах спорта: велоспорте, мотоспорте, футболе, атлетических соревнованиях, аэронавтике.

Национальная лицензия Робера Бенози (1924 год)

Национальные гоночные лицензии были введены ведущими автоклубами Европы (Франции, Италии, Великобритании, Испании, Германии) в 1921–1923 годах. Правила их выдачи и использования в разных странах немного отличались, но принципы были одинаковыми. Лицензии выдавались национальными автоклубами при посредстве региональных: гонщики должны были обращаться с заявкой на получение лицензий в ближайший к месту жительства автоклуб, а он проводил проверку и направлял заявки в центральный автоклуб страны. В заявке гонщики должны были соглашаться выполнять правила, принятые национальным автоклубом. За выдачу лицензий взималась небольшая плата (около 1-2 долларов США), покрывавшая расходы на их выпуск. Лицензии представляли собой картонные или бумажные карточки с указанием автоклуба, выдавшего лицензию, порядкового номера лицензии, периода действия лицензии (со временем он стал стандартным — один гоночный сезон, с 1 января до 31 декабря), имени и фамилии гонщика, даты и места его рождения и его личной подписи. Допускалось получение лицензии под псевдонимом, в этом случае он указывался в карточке, а настоящее имя

гонщика фиксировалось только в документах автоклуба. В первое время не везде, а впоследствии повсеместно к лицензии пришивалась или приклеивалась фотография гонщика анфас. На оборотной стороне лицензии кратко описывались правила обращения с ней.

Важно подчеркнуть, что само понятие «лицензия» было (и сейчас является) не вещественным: лицензия — это утвержденное автоклубом право гонщика на участие в соревнованиях, его можно получить или лишиться, но не купить, передать, потерять или сломать. И лишь для удостоверения этого права выдается документ, называемый свидетельством (сертификатом) о регистрации лицензии или просто лицензией, и имевший вид карточки. Он служил своего рода удостоверением в том, что гонщик действительно обладает лицензией, а значит, опытом вождения гоночных машин и знанием правил проведения гонок, и на этом основании автоклуб считает возможным его участие в соревнованиях.

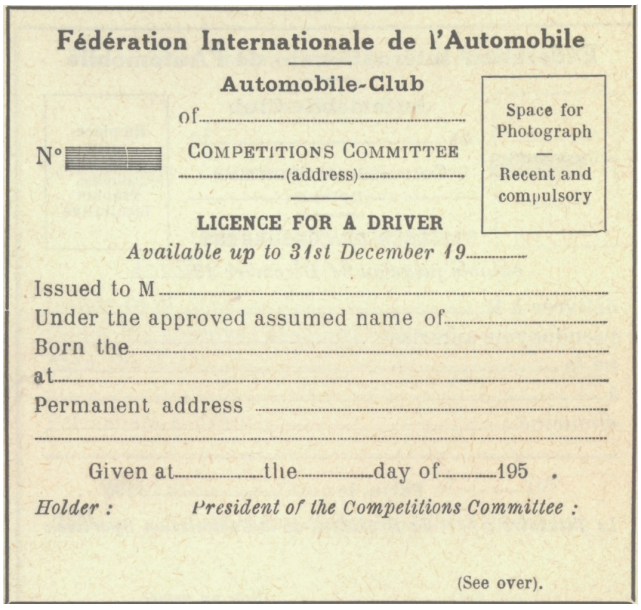
Одновременно с введением лицензий их наличие в организуемых национальными автоклубами соревнованиях высшего уровня, — какими являлись Гран-при АКФ, «Тарга Флорио», «500 миль Индианаполиса» и другие — становилось обязательным; наличие лицензии в мелких соревнованиях оставалось на усмотрение их организаторов.

2. Международная система гоночных лицензий.

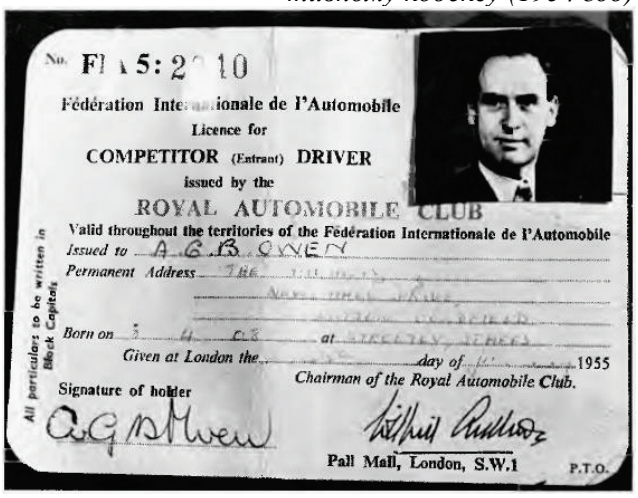
После возрождения в Европе национального автоспорта и крупных соревнований с участием иностранных гонщиков встал естественный вопрос о признании национальными автоклубами гоночных лицензий, выданных автоклубами других стран, и о создании единых международных бланков. Он активно обсуждался в 1923–1925 годах недавно созданной Международной спортивной комиссией (МСК) АИАКР, и окончательно был решен в ноябре 1925 года, когда АИАКР приняла первый Международный спортивный кодекс. Этот объемный документ устанавливал единые правила и принципы проведения всех соревнований между-

Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus
REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
FEDERAZIONE AUTOMOBILISTICA SPORTIVA ITALIANA
(Roma, Via Po, 14)
N. 158
LICENZA DI CONDUTTORE
VALEVOLE FINO AL 31 DICEMBRE 1940
rilasciata al Sig. Villoresi Luigi
pseudonimo autorizzato
nato il 16 maggio 1909 a Milano
domiciliato a Milano
Roma, li 20 Aprile 1940
IL TITOLARE
Il Presidente della Federazione Automobilistica Sportiva Italiana

Международная лицензия АИАКР Луиджи Виллорези (1940 год)


Fédération Internationale de l'Automobile
Automobile-Club
of
N°
COMPETITIONS COMMITTEE
(address)
Space for Photograph — Recent and compulsory
LICENCE FOR A DRIVER
Available up to 31st December 19
Issued to M
Under the approved assumed name of
Born the
at
Permanent address
Given at the day of 195 .
Holder : President of the Competitions Committee :
(See over).

Лицевая сторона бланка лицензии, установленного в приложении «В» к Международному спортивному кодексу (1954 год)


No. FI 5: 2 10
Fédération Internationale de l'Automobile
Licence for
COMPETITOR (Entrant) DRIVER
issued by the
ROYAL AUTOMOBILE CLUB
Valid throughout the territories of the Fédération Internationale de l'Automobile
Issued to A.G.B. OWEN
Permanent Address
Born on at
Given at London the day of 1955
Chairman of the Royal Automobile Club.
All particulars to be written in Block Capitals
Signature of holder
A.G.B.Owen
Pall Mall, London, S.W.1
P.T.O.

Международная лицензия участника (заявителя), выданная в 1955 году Альфреду Оуэну. По ней он заявлял в гонки свою команду — БРМ.

народного уровня, и стал фундаментом международной автоспортивной системы (которым является и до наших дней). В числе многих других правил, в нем существовал пункт об обязательном лицензировании всех сторон, участвующих в соревнованиях международного уровня, подчиняющихся этому кодексу. Но вид этого лицензирования оставался на усмотрение организаторов соревнований; и только гоночные трассы, гоночные команды и гонщики, участвующие в международных соревнованиях, обязаны были иметь международные гоночные лицензии утвержденной АИАКР формы. Правила их выдачи, действия, лишения, обязанности их получателей регламентировались главой XII, а единые формы устанавливалась приложениями «А» и «В». Лицензии для команд и гонщиков имели вид карточки размерами 5 на 3,5 дюйма (127*89 мм, чуть меньше формата А6). На обратной стороне лицензии коротко описывались правила пользования ей:

Данная лицензия является действительной при наличии подписи владельца, который, таким образом, признает свое знание правил соревнований Международной автомобильной федерации и обязуется их соблюдать. Данная лицензия не может передаваться любому другому лицу и может быть в любое время отозвана комитетом по соревнованиям выдавшего её Автомобильного клуба.

Данная лицензия действительна в любой стране, представленной в Международной автомобильной федерации.

Обладание ей является абсолютно необходимым для участия в любом соревновании или попытке установления рекорда, регулируемыми правилами, принятыми этой федерацией.

Любой участник или гонщик, лицензия которого будет приостановлена, обязан сразу вернуть её в свой национальный клуб, который будет удерживать её до истечения срока, на который она приостановлена.

Любая задержка при сдаче лицензии в национальный клуб приведет к увеличению срока приостановки её действия.

Таким образом, начиная с 1 января 1926 года, в международной системе автоспорта появился единый для всех гонщиков и соревнований вид лицензии. Международная лицензия не отменяла лицензий внутринациональных, поэтому фактически существовавшая система лицензий была двухуровневой. Гонщикам, которым давалось право выступать в гонках серьезного уровня внутри страны, национальным автоклубом при посредстве региональных выдавалась национальная лицензия. А гонщикам, уровень подготовки которых признавался достаточным для выступления в гонках международного уровня, в том числе в других странах, национальным автоклубом под эгидой АИАКР (ФИА) выдавалась лицензия международная. Эта система прекрасно удовлетворяла всем потребностям существовавшей тогда системы международного автоспорта, была воссоздана в неизменном виде после Второй мировой войны и просуществовала в практически неизменном виде до 1978 года, то есть более 50 лет. Изменения были лишь побочными: так, с 1952 года становились обязательными медицинские осмотры гонщиков и страхование их жизней, а около 1955 года формы лицензий были перемещены из приложения «В» в приложение «А».

3. Система «классных гонщиков»[1]. Лишение Бельтуаза лицензии.

Здесь нужно сделать небольшое отступление и описать систему классной квалификации гонщиков (фр. Conducteurs Classes, англ. Graded Drivers) ФИА, которая, хотя и не касалась вопроса лицензий, но влияла на допуск гонщиков к соревнованиям. В 1955 году МСК ФИА приняла решение запретить гонщикам опытным, выступавшим на высших уровнях автоспорта, участие в соревнованиях, не соответствующих их уровню. Это было сделано следующим образом: МСК ежегодно, в конце сезона, публиковала список «классных гонщиков»

[1] Слово «классный» здесь употребляется в значении «специалист, имеющий присвоенный ему класс в профессиональной классной квалификации». Подобные квалификации в наше время существуют у летчиков, военнослужащих, водителей, чиновников и т. д.

(также называвшихся гонщиками «класса А»), в который входили все гонщики, набравшие очки в Личном чемпионате мира (фр. Campionnat du Monde des Conducteurs, англ. World Championship for Drivers, ныне более известный как «Формула-1») в этом году. В следующем сезоне им разрешалось участвовать только в международных гонках (то есть входивших в Международный календарь ФИА), которых в те годы проводилось порядка двухсот в год, и в гонках, проводимых на территории национального автоклуба, выдавшего им лицензию. Соответственно, в гонки национального уровня, проводимые в других странах, классные гонщики не допускались (если только организаторы таких гонок не вносили в правила специальное разрешение). А поскольку в квалификацию ФИА попадали объективно лучшие гонщики мира, иногда она использовалась организаторами крупных гонок: классным гонщикам, как наиболее востребованным зрителями, «бронировали» место на старте или увеличивали стартовые выплаты.

Например, в 1958 году Жан Бера принял участие в Гран-при США, состоявшемся на трассе в Риверсайде в классе спортивных машин, и занял в нем 4 место. Но эта гонка имела уровень внутринациональной, в нее допускались гонщики с национальными лицензиями, а Бера был классным гонщиком, и не имел права участвовать в ней. Поэтому МСК оштрафовала организаторов гонки на 1000 долларов, а самого Бера на 100 тысяч швейцарских франков (2000 долларов), которые были получены им в качестве «стартовых» денег.

К 1968 году критерии внесения в список классных гонщиков были существенно изменены. Теперь список включал в себя: а) чемпионов мира пяти предыдущих лет; б) гонщиков, которые в течение любого одного года из последних двух, по крайней мере, дважды попадали в первую шестерку в гонках Личного чемпионата мира; в) гонщиков, которые в течение одного года из последних двух, по крайней мере, дважды попадали в первую тройку в гонках чемпионата мира для производителей, или получали очки в зачет чемпионата в последние два года; г) победителя Кубка Европы по формуле №2[2], если он не менее трех раз побеждал в гонках этого чемпионата среди гонщиков, не входивших в список классных; д) гонщиков, которые в течение одного года из последних двух попадали и в первую шестерку в гонке Личного чемпионата мира, и в первую тройку в гонке чемпионата мира для производителей.

В 1972 году классные гонщики были разделены на две категории: в гонках Гран-при (при этом в неё стали включаться также победители гонки «500 миль Индианаполиса» и серии «Кан-Ам») и в гонках на выносливость. В таком виде система квалификации гонщиков ФИА просуществовала еще дольше, чем единые международные лицензии — не менее чем до 1992 года, несмотря на большие перемены, произошедшие в международном автоспорте за эти двадцать лет. В списке классных гонщиков успел побывать даже Михаэль Шумахер.

Текст Международного спортивного кодекса изначально имел главу XI, в которой описывались возможные наказания, в число которых входило лишение лицензии (англ. Withdrawal of Licence). Однако если случаи лишения национальных лицензий время от времени происходили, то случаев лишения международной лицензии в течение долгих десятилетий не было совсем или, по крайней мере, о них неизвестно.

Впервые такой случай произошел в январе 1971 года, после аварии Жана-Пьера Бельтуаза с Игнацио Джунти в гонке «1000 километров Буэнос-Айреса», приведшей к гибели последнего. Автоклуб Аргентины упустил возможность оштрафовать Бельтуаза сразу после гонки, и лишь спустя пять дней, когда уже не имел такого права, принял решение об аннулировании его лицензии. Того же требовал Автоклуб Италии, представлявший интересы своего лицензиата Джунти, но лишить лицензии мог только орган, выдавший её — в случае Бельтуаза это была Французская федерация автомобильного спорта. А французские чиновники не хотели прерывать карьеру звезды французского автоспорта, тем более что Бельтуаз успешно

[2] С исторической точки зрения важно разделять два понятия: классы автомобилей формула №1, формула №2 и т. д. и чемпионаты под названием «Формула-1» «Формула-2» и т. д. В данной статье они разделяются написанием.

сотрудничал с ФФСА и даже был членом её комитета; кроме того, отношения ФФСА с ФИА после конфликта 1967 года оставались напряженными. Новому президенту МСК Паулю фон Меттерниху удалось решить эту проблему дипломатическим путем, и ФФСА приостановила действие лицензии Бельтуаза сроком на три месяца. К тому времени, как её действие было возобновлено, Автоклуб Аргентины подал апелляцию в Апелляционный суд ФИА, который в июле принял решение ужесточить наказание и отозвать лицензию уже на 8 месяцев (со дня аварии). Этому решению ФФСА обязана была подчиниться, и вторично отозвала лицензию сроком на оставшиеся 50 дней.

4. Реформа системы лицензий 1978 года.

Семидесятые годы принесли серьезные изменения в политической и финансовой сфере Личного чемпионата мира. Была учреждена подкомиссия «Формулы-1», существенно доработаны технический и спортивный регламенты, появилось много факторов, не возникавших прежде. Так, постоянное увеличение количества международных соревнований привело к сопутствующему росту количества выданных международных лицензий: если в 1967 году Автоклуб Франции выдавал около тысячи международных гоночных лицензий (и около 6 тысяч национальных), то Автоклуб Великобритании в 1980 году — более 9 тысяч международных (и 28 тысяч национальных). И любой из десятков тысяч обладателей международной лицензии формально имел право выйти на старт гонки формулы №1. Разумеется, ситуация сдерживалась интересами гоночных команд, которые не были склонны доверять управление дорогими машинами гоночных формул неопытным гонщикам. Но в 1971 году руководитель команды «Марч» Макс Мосли ввел систему, получившую название «машина напрокат» (англ. Rent-a-car). Она позволяла любому гонщику за плату получить машину формулы №1 или №2 и механиков на одну или несколько гонок. Из-за необходимости соответствовать стремительному росту бюджетов команд (происходящему из-за появления табачных спонсоров) она была реализована и другими командами, поэтому к середине десятилетия в гонках Гран-при появилось много гонщиков, не имевших достаточных навыков управления машиной формулы №1. Основная проблема заключалась даже не в управлении как таковом, а в поведении в плотном потоке машин, например, на старте гонки, когда и происходили наиболее опасные массовые аварии.

К 1976 году это привело к беспокойству членов МСК и, после длительных консультаций, в конце 1977 года система международных гоночных лицензий, к тому моменту находившаяся главой VII Международного спортивного кодекса, была изменена. Для этого было создано новое приложение к кодексу, получившее литеру «L», и в нем была введена новая система международных гоночных лицензий для гонщиков. Она начала свое действие с 1 января 1978 года. Вполне логично, что международные соревнования были разделены на три разных уровня, для участия в которых выдавались лицензии «A», «B» и «C».

Лицензия «C» выдавалась национальными автоклубами всем гонщикам, которые, по мнению автоклубов, были достойны выступать на международном уровне. Но эта лицензия не давала права выступать в гонках на технике высших классов: формулах №1, №2, №3, свободных формулах, формулах «Атлантик» и формулах национального чемпионата США.

В том случае, если обладатель лицензии «C» в течение 12 месяцев пять раз финишировал в первой пятерке в любой международной (то есть входившей в календарь ФИА) гонке, он мог получить лицензию «B». Она также выдавалась национальным автоклубом, но контроль МСК за выдачей таких лицензий был более жестким, и в случае ошибки автоклуб мог быть оштрафован. Лицензия «B» давала право участвовать во всех международных гонках, включая гонки формул №2 и №3, свободных формул и формул «Атлантик», но исключая гонки формулы №1 и гонки национальных формул США.

И только в том случае, если обладатель лицензии «B» в течение 12 месяцев пять раз финишировал в первой пятерке в гонках формулы №2 или свободной формулы, либо в тече-

ние 24 месяцев десять раз финишировал в первой пятерке в гонках формулы №3 или формулы «Атлантик», он мог получить лицензию «А». Она также выдавалась национальным автоклубом под контролем МСК, но давала право на участие абсолютно во всех международных гонках — то есть заменила собой старую международную гоночную лицензию.

Одновременно с появлением лицензий «А», «В» и «С» сходная система была введена и для гонок исторических автомобилей; лицензии получили названия «Н1», «Н2» и «Н3». «Н3» была низшей и предназначалась для гонок самых медленных машин — спортивных с объемом двигателя до 1,1 литра. «Н2» — для гоночных машин с объемом двигателя до 2,0 литров и спортивных с объемом до 2,5 литров. Наконец, «Н1», по аналогии с гоночной лицензией «А», давала право управления любыми историческими машинами.

Изменение системы международных гоночных лицензий совершенно не затронуло систему классных гонщиков ФИА: она продолжала существовать в неизменном виде, и классные гонщики по-прежнему не имели права участвовать в мелких соревнованиях.

Нужно заметить, что до 1978 года международные лицензии, выдаваемые гонщикам, гоночным командам и трассам, понимались МСК и ФИА как одинаковые в принципе документы, и даже выглядели похоже. Но теперь, если правила выдачи лицензий для гонщиков существенно изменились и были выделены в отдельное приложение, то правила выдачи лицензий для трасс и команд остались неизменными в основном тексте кодекса. В дальнейшем эти правила изменялись, но теперь уже отдельно от эволюции гоночных лицензий.

Новые лицензии по-прежнему выдавались национальными автоклубами, но теперь для этого были установлены довольно четкие критерии, и МСК взяла на себя право на окончательное решение, то есть получила возможность давать лицензии и лишать их.

5. Суперлицензии.

Но в отношении «Формулы-1» и новая система оказалась неэффективной: так, в шести последних гонках сезона 1978 года произошло пять завалов в первом повороте, один из которых стоил жизни Ронни Петерсону. Гонщики комитета по безопасности при ФОКА даже требовали от ФИА лишить лицензии предполагаемого виновника, молодого Риккардо Патрезе, и добились от организаторов Гран-при США его отстранения от гонки. Комитет также предлагал ввести новый вид лицензий — предварительный, который выдавался бы всем новичкам, принятым в «Формулу-1», и мог бы отзываться при первом же нарушении. Произошедшее заставило МСК на своих собраниях осенью 1978 года вновь реформировать систему лицензирования гонщиков.

Первые упоминания о новом, особом виде лицензий можно найти в программных интервью только что избранного президентом МСК Жана-Мари Балестра, данных им в середине октября 1978 года. Балестр, и это не было секретом, планировал провести в чемпионате мира глобальные реформы, пересмотреть ряд его правил и принципов, учредить новые органы и методы управления, и даже реорганизовать МСК в ФИСА. Уже в декабре, во время Генеральной ассамблеи ФИА, в приложении «L» появился новый, дополнительный вид лицензии, получивший название «суперлицензия “А”» (англ. Super-A licence, фр. Licence A Super, в прессе также называемая “Super” Licence и Super Licence). Суперлицензия «А», как следует из названия, была не отдельным видом лицензии, а своеобразным суперприложением к лицензии «А», особо разрешавшим участие в гонках Личного чемпионата мира ФИА («Формулы-1»). Соответственно, обычная лицензия «А» больше не давала права участия в гонках чемпионата мира, только в гонках формул национального чемпионата США и в «незачетных» гонках формулы №1. Суперлицензия не могла выдаваться национальными автоклубами, они могли лишь подать в МСК список кандидатов, а затем члены Исполнительного комитета (Исполкома) МСК общим голосованием определяли лицензиатов. МСК не опубликовала критерии, согласно которым должен был проходить этот выбор, но очевидно, что они базировались в первую очередь на опыте гонщиков, а во вторую на наличии его имени в за-

явке, поданной командой «Формулы-1» на участие в чемпионате. Ни одному из 27 гонщиков, заявленных командами, не было отказано в суперлицензии, и лишь они получили суперлицензии на 1979 год.

Но, учитывая отсутствие оперативности в системе принятия решений, члены МСК подстраховались, и из остальных кандидатов, предложенных автоклубами, было выбрано еще 20 гонщиков (по одному от каждого автоклуба, входящего в МСК), имена которых только что созданный Исполком МСК внес в «список запасных» (англ. reserve list). Эти гонщики, даже не имея суперлицензий, имели право в ходе сезона оперативно заменить за рулем формулы №1 обладателей суперлицензий, например, в случае их травмы или по другим причинам; в этом случае суперлицензия выдавалась им секретариатом МСК автоматически, в максимально сжатые сроки (составлявшие, вероятно, одну-две недели). Список мог пополняться в течение сезона решениями Исполкома. Именно таким образом — не имея суперлицензии, но находясь в списке запасных и потому имея право на участие в гонках чемпионата мира — в 1979 году в «Формуле-1» дебютировали Элио де Анжелис, Марк Зурер и (наиболее известный случай) Риккардо Зуниньо. Впервые список запасных был дополнен 31 мая, на заседании Исполкома ФИСА в Мадриде, когда в него было внесено имя Патрика Гайара, а затем, в июле, в список попал также Боб Эванс.

6. Уточнение системы суперлицензий.

Таким образом, система международных гоночных лицензий стала четырехуровневой. С высоты прошедших лет можно заключить, что количество аварий в чемпионате мира после этого пошло на убыль, а значит, введение суперлицензий стало верным шагом, улучшившим, а вернее, создавшим методы контроля над уровнем подготовки гонщиков перед их переходом в «Формулу-1». Её введение поддерживалось и гонщиками, и командами, и прессой; но в ходе сезона 1979 года на ФИСА обрушилась критика, в основном связанная с непрозрачными критериями выдачи суперлицензий.

Так, после ухода Дерека Дэли команда «Энсайн» планировала выставить на старт Гран-при Франции гонщика британской формулы №3 Тиффа Ниделла. Но он не входил в список запасных, и команда обратилась в ФИСА с просьбой включить его туда, подобно тому, как это было сделано месяц назад в отношении Гайара. Но ближайшее заседание Исполкома ФИСА было запланировано уже после Гран-при Франции; кроме того, при проверке кандидатуры Ниделла чиновники ФИСА выяснили, что он не удовлетворял даже критериям выдачи лицензии «А». ФИСА оштрафовала Автоклуб Великобритании, а Ниделл был не только не включен в список, но и лишен лицензии «А». Мо Нанн вынужден был взять вместо него Гайара.

Но спустя всего месяц, когда первый пилот команды «Тиррелл» Жан-Пьер Жарье попал в больницу, Питер Гетин убедил Кена Тиррелла взять на одну гонку своего протеже Джофа Лиса, и «Тиррелл» также обратился в ФИСА с просьбой включить его в список. К этому времени июльское заседание Исполкома ФИСА уже прошло, а кроме того, аналогичная проверка ФИСА выявила аналогичное нарушение (Лис не имел права даже на лицензию «А» и был лишен её). Но теперь представитель Автоклуба Великобритании Роберт Лэнгфорд попросил ФИСА включить Лиса в список запасных в качестве исключения. Вероятно, Кену Тиррелу удалось убедить чиновников ФИСА при помощи своего авторитета или же при помощи ФОКА; так или иначе, секретариат ФИСА включил Лиса в список запасных, и Лис стал первым в истории «Формулы-1» гонщиком, получившим суперлицензию в качестве исключения. Лис финишировал в Гран-при Германии седьмым, что в некоторой степени оправдало действия ФИСА и дало ему возможность претендовать на место в «Формуле-1» в следующем году, но дальнейшая его карьера сложилась неудачно.

Разумеется, два этих случая, очень похожих (разница в опыте гонщиков была очень небольшой), но приведших к совершенно разным результатам, привели весь гоночный мир в

недоумение и вызвали требования хотя бы опубликовать критерии выдачи суперлицензий. Поэтому 6 сентября 1979 года, на заседании в Монце, право определять обладателей суперлицензий «А» было передано от Исполкома ФИСА к комиссии «Формулы-1», которая имела большую оперативность в принятии решений. А на осенних заседаниях были уточнены и обнародованы в приложении «L» критерии, необходимые для получения суперлицензии. Они состояли из четырех пунктов:

Во-первых, гонщик обязательно должен был иметь лицензию «А». Кроме этого, он должен был удовлетворять одному из следующих условий:

— Гонщик должен был пять раз финишировать в первой пятерке гонок формулы №2 или же десять раз в первой пятерке гонок формулы №3, формулы «Атлантик», формулы «Пасифик» или кубка «Кан-Ам»; то есть критерии получения суперлицензии были аналогичны критериям получения международной лицензии «А», но выполнить их требовалось в течение не 24, а 12 последних месяцев.

— Суперлицензия также выдавалась гонщикам, стартовавшим в пяти гонках чемпионата мира за последние 12 месяцев.

— Наконец, суперлицензия могла выдаваться и гонщикам, не выполнившим вышеперечисленных требований, в том случае, если комиссия «Формулы-1» сочтет достаточными другие обстоятельства. Таким образом, была узаконена возможность получения суперлицензии в качестве исключения.

Любой, кто удовлетворял этим требованиям (или не удовлетворял им, но был одобрен комиссией «Формулы-1»), мог получить суперлицензию, посредством национального автоклуба обратившись за ней в ФИСА. Но суперлицензия была обязательна только для гонщиков, выступавших в гонках чемпионата. Остальные же, как правило, предпочитали не тратить на это деньги и получить суперлицензию только в случае надобности. Поэтому гонщики, получившие право на суперлицензию, но не заключившие контракта с командой, как и в прошлом году, были собраны ФИА в «список запасных».

Кроме того, ФИСА дала национальным автоклубам возможность выдачи лицензий «А» в качестве исключения, на основании других результатов, кроме перечисленных.

На фоне этих уточнений правил в декабре 1979 года в список запасных на 1980 год были включены Дезире Уилсон и Майк Такуэлл. В течение сезона 1980 года они получили суперлицензии и дебютировали в Гран-при, таким образом, став первой женщиной и самым молодым гонщиком, получившими суперлицензии. Такуэллу ко времени включения в список было меньше 19 лет, и он удерживал рекорд возраста при выходе на старт Гран-при чемпионата мира до 2009 года. Он провел в гонках одноместных машин всего два сезона, и его результаты давали ему возможность получить только лицензию «А», но комиссия «Формулы-1» рассматривала его вопрос индивидуально, и, по словам генерального секретаря ФИСА Ивона Леона, её удовлетворили его результаты в английском и международном чемпионатах по формуле №3.

После уточнений правил осенью 1979 года новая, четырехуровневая, система лицензий работала без реформ около 10 лет. Её введение оказало влияние на популярность некоторых чемпионатов: гонщики справедливо считали более перспективным участие в тех чемпионатах, для которых было обязательным наличие лицензии «И», и в тех, по результатам в которых выдавалась лицензия «А». Поэтому одним из наиболее заметных изменений в системе лицензий стало постепенное расширение списка таких чемпионатов, лоббируемое их организаторами. В конце августа 1979 года к списку серий, результаты в которых учитывались для получения лицензии «А», была добавлена английская серия «Аврора». В конце 1981 года к этому списку были также добавлены британский чемпионат формулы №3 и британский и канадский чемпионаты формулы «Атлантик». В список категорий, в соревнования которых допускались гонщики с лицензией «В», со временем вошли формула «Пасифик», формула-5000, спортивные машины групп «С» и «В», формула-3000, IMSA GT, GTP и вообще любые

машины с объемом двигателя свыше, в разное время, 3 или 2 литров.

7. Суперлицензии как спортивный и политический инструмент.

Помимо улучшения ситуации с авариями, суперлицензии стали и политическим инструментом ФИСА — в отличие от обычных лицензий, выдача и лишение суперлицензий полностью находились под контролем ФИСА. В период конфликта с ФОКА ФИСА довольно часто заявляла о возможности лишения лицензии любого гонщика, который не подчинится требованиям федерации, и таким образом удержала гонщиков от политического союза с ФОКА.

Суперлицензии сыграли побочную роль в ситуации вокруг Гран-при Испании 1980 года. Причиной конфликта было противостояние ФОКА реформам ФИСА, а поводом послужил акт неповиновения — неявка гонщиков команд ФОКА на предгоночные брифинги Гран-при Бельгии и Монако. Гонщики были оштрафованы ФИСА, но команды штрафов не заплатили. К Гран-при Испании ФИСА начала процедуру лишения гонщиков суперлицензий, но в пятницу перед гонкой Автоклуб Испании принял сторону ФОКА и провел Гран-при без участия ФИСА и трех поддержавших её команд. Это привело к исключению Гран-при из зачета чемпионата, что оказалось только на руку ФОКА и организаторам: для участия в незачетных гонках формулы №1 суперлицензии были не нужны, достаточно было лицензий «А», тем самым не нарушался Международный спортивный кодекс, и ФИСА не имела формального повода запретить проведение гонки. В течение лета ФОКА и ФИСА урегулировали конфликт, и решением Апелляционного суда суперлицензии гонщиков были сохранены (хотя штрафы остались).

Еще в 1978 году Балестр планировал ввести отдельные суперлицензии и для трасс, на которых проходили гонки чемпионата мира, и для команд (до сих пор для трасс и команд было достаточно обычных международных лицензий), и даже для их руководителей, но из-за конфликта с ФОКА эти планы были отложены. Только в полностью новом, значительно увеличенном регламенте нового Чемпионата мира «Формула-1», учрежденного ФИА с 1981 года, прямо в первых строках, появилось требование наличия суперлицензий не только у гонщиков, но также у команд, организаторов и судей гонок. Ситуация с ними была намного проще: судьи гонок, как правило, являвшиеся высокопоставленными представителями национальных автоклубов, получали суперлицензии после небольшого экзамена на знание правил, а гоночным командам и организаторам гонок суперлицензии выдавались так же, как раньше обычные лицензии — при принятии их заявки на место в чемпионате мира.

Осенью 1980 года, во время конфликта с ФОКА, ФИСА выпустила специальное заявление, в котором подтверждала, что любой гонщик, команда или трасса, принявшие участие в «пиратских» гонках, организованных ФОКА, будут лишены лицензий. ФОКА в ответ на это организовала собственную «Всемирную федерацию автоспорта» (англ. World Federation of Motor Sport), которая намеревалась начать выдачу собственных лицензий. Но течение событий показало, что эта федерация не имеет никакой политической основы, и большинство автоспортивных организаций, так или иначе вовлеченных в существующую систему автоспорта, не поддерживают её разрушение. Уже в декабре 1980 года федерация была ликвидирована, под самый Новый год команды ФОКА подали заявки на участие в новом чемпионате мира, а в январе получили суперлицензии ФИСА.

В течение сезона 1980 года стало понятно, что комиссия «Формулы-1» или её постоянное бюро (состоявшее из трех человек: президента ФИСА, представителей ФОКА и «команд-производителей») способны без лишней бюрократии согласовать лицензию с ФИСА и выдать ее в течение двух-трех дней, а список претендентов был и так ясен всем. Поэтому список запасных фактически перестал использоваться уже в ходе сезона, а осенью 1980 года был упразднен официально. С одной стороны, этот шаг был оправдан стремлением к уменьшению бюрократии, но с другой, он дал комиссии «Формулы-1» возможность выдавать супер-

лицензии в любых количествах, в том числе и в качестве исключения, не отчитываясь ни перед кем. А комиссия «Формулы-1» наполовину состояла из представителей ФОКА, спонсоров и гонщиков, которые сами были заинтересованы в допуске на старт новых гонщиков, в том числе и заплативших за свое место.

Поэтому отдельные факты выдачи суперлицензий гонщикам, не удовлетворявших критериям выдачи, к сезону 1981 года переросли в массовое явление. Так, в сентябре 1980 года суперлицензия в качестве исключения была выдана Манфреду Винкельхоку. Суперлицензии на 1981 год получили, не удовлетворяя требованиям, уже шестеро гонщиков: Чико Серра, Найджел Мэнселл, Кевин Коган, Мигель-Анхель Герра, Зигфрид Стор и Элисео Салазар. Много шума вызвала также попытка получить суперлицензию Рикардо Лондоно, карьера которого была совершенно хаотична и безрезультатна, но который считался миллионером (по слухам, за контракт с командой «Энсайн» он заплатил 250 тыс. долл.), за неделю до Гран-при Бразилии. Но, хотя он показал хорошее время круга, чиновники ФИСА после проверки рекомендовали комиссии отказать ему. В мае суперлицензии, уже в общем порядке, были выданы Тьерри Тассину и Бретту Райли. Спустя месяц суперлицензии получили также, обычным образом, Кенни Ачисон, Роберто Герреро, Жак Вильнев и Роб Уилсон, а в качестве исключения — Джорджо Франча (проведший тесты на «Альфа-Ромео»). За неполный год «в качестве исключения» было выдано не меньше восьми суперлицензий!

Необычный случай произошел в середине мая 1981 года, когда организаторы гонки формулы №3 в Монако отказались принимать заявки команд на гонщиков Мауро Балди, Тьерри Тассина, Бретта Райли и Жана-Луи Шлессера. Причиной этого скандального решения они назвали наличие у гонщиков суперлицензий и, следовательно, их несоответствие уровню формулы №3. Гонщикам было предложено вернуть суперлицензии в автоклубы, и Тассин, Райли и Шлессер сделали это по первому требованию. Лидер сезона и победитель прошлогодней гонки Балди сначала отказался это сделать, но организаторы были непреклонны, и он также сдал суперлицензию.

С завершением конфликта ФИСА с ФОКА политическое значение суперлицензий не исчезло, но теперь уже ФИСА и ФОКА давили на гонщиков единым фронтом. В июне 1981 года гонщики ГПДА были оштрафованы ФИСА за бойкот тренировки на Гран-при Бельгии (из-за ненадлежащего качества трассы), а команды отказались платить за них; опасаясь лишения суперлицензий, гонщики заплатили штрафы сами. Система лицензирования являлась наиболее действенным инструментом и в других случаях, например, при уголовном преследовании гонщика. В 1980–1981 годах в суде Милана проходил процесс над Риккардо Патрезе по делу о гибели Ронни Петерсона. Обвинение требовало принудить Автоклуб Италии лишить его гоночных лицензий, но, к счастью, Патрезе был оправдан.

В сентябре 1981 года, после традиционных совещаний в Монце, ФИСА выпустила бюллетень, в котором впервые перечислила обладателей суперлицензий; точнее говоря, это был список гонщиков, имевших суперлицензии или имевших право на их получение. Их было 88.

8. Забастовка в ЮАР.

Положительный эффект от введения суперлицензий доказывает уже одно то, что самым заметным событием, связанным с ними, стали не очередная авария или гибель гонщика, а всего лишь спонтанный бунт гонщиков «Формулы-1», недовольных излишней жесткостью требований к ним, в январе 1982 года. В предыдущем ноябре ФИСА подготовила новый текст заявки на получение суперлицензии, включавший в себя ряд новых обязательств гонщиков, который должен был быть подписан гонщиком и имел силу юридического документа:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА
ПРАВИЛА СУПЕРЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ГОНЩИКОВ

1. ФИСА будет распоряжаться списком гонщиков, которые имеют право на суперлицензии Чемпионата мира ФИА «Формула-1».

2. Комиссия «Формулы-1» будет размещать имена гонщиков в списке претендентов при подтверждении их национальными автоклубами после проверки ФИСА, что они отвечают критериям, изложенным в Спортивном кодексе.

3. Суперлицензия будет выдаваться только после того, как гонщик возьмет на себя обязательство перед конкретной командой и подпишет заявку на суперлицензию, выданную ФИСА.

4. Лицензия выдается гонщику только после того как он сможет назвать команду, за которую он имеет обязательство выступать.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФИА «ФОРМУЛА-1»
ЗАЯВКА НА СУПЕРЛИЦЕНЗИЮ ФИСА

Я, _____ (гонщик) _____, ВЛАДЕЛЕЦ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГОНОЧНОЙ ЛИЦЕНЗИИ №_____, ВЫДАННОЙ _____, НАСТОЯЩИМ ОБРАЩАЮСЬ ЗА ПОЛУЧЕНИЕМ СУПЕРЛИЦЕНЗИИ ФИСА ДЛЯ УЧАСТИЯ ЗА _____ (команда) В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ФИА «ФОРМУЛА-1» 1982 ГОДА.

При рассмотрении вопроса о данной лицензии я обязуюсь и соглашаюсь со следующим:

1. Я верен указанной выше команде и обязуюсь выступать исключительно за неё в чемпионате мира до _____ 19___.

2. Участие в соревнованиях, учитываемых в Чемпионате мира ФИА «Формула-1», указанном выше, осуществляется полностью на мой страх и риск, и я не буду судиться, а мои наследники или правопреемники не будут подавать иск на любое лицо или орган, в связи с настоящими или будущими событиями, любой потерей или повреждением меня самого или моего имущества, которые принесут вред мне или моим наследникам или правопреемникам в результате несчастного случая во время присутствия или участия в этих соревнованиях. Я сразу же подпишу все документы, необходимые для полного осуществления этого, в соответствии с законодательством разных стран, в которых проходят соревнования, когда я, возможно, буду призван участвовать в них.

3. Я буду постоянно и пунктуально соблюдать все правила, регулирующие Чемпионат мира ФИА «Формула-1», и обо всех них заявляю, что я прочитал их и полностью понял, так же как и правила каждого отдельного соревнования, которые я буду изучать по мере их появления.

4. Я всегда буду подчиняться инструкциям уполномоченных должностных лиц Чемпионата мира ФИА «Формула-1».

5. Я не буду делать ничего, что может нанести вред моральным, материальным интересам или имиджу международного автоспорта или Чемпионата мира ФИА «Формула-1».

6. Если возникнет спор любого рода, ни я, ни мои наследники или правопреемники не будем прибегать к любым действиям, кроме процедур, изложенных в Международном спортивном кодексе.

7. Я проинформирован, и я согласен, что лицензия может быть выдана мне только на основании фактов и обязательств, изложенных в данном заявлении, и что ФИСА имеет абсолютное право отозвать любое из них, изменить условия или не удовлетворить их.

Подпись _____ Дата _____

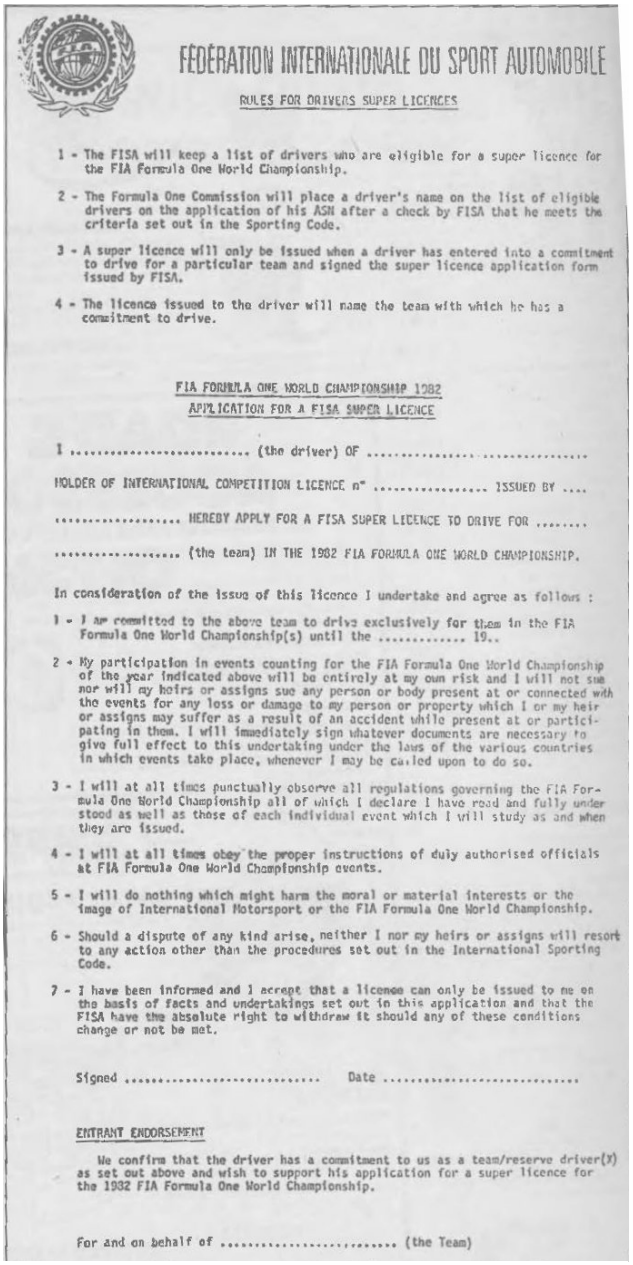
ПОДДЕРЖКА ЗАЯВИТЕЛЯ.

Мы подтверждаем, что гонщик имеет обязательства перед нами как основной или резервный гонщик, как описано выше, и хотим поддержать его заявку на суперлицензию Чемпионата мира ФИА «Формула-1» 1982 года.

За и от имени _____ (команда)

Пункт 1 означал фактически кабальную принадлежность гонщика к команде: теперь в случае досрочного разрыва контракта с ней гонщик лишался суперлицензии. Пункт 2 возлагал на гонщика всю ответственность за любые инциденты на трассе и лишал его возможности искать справедливости в суде. Пункт 5, по большому счету, мог трактоваться ФИСА как угодно. А пункт 7 не только угрожал лишением лицензии при нарушении любого из предыдущих пунктов, но и разрешал ФИСА менять правила в любое время, постфактум.

Большинство гонщиков получили новые бланки заявок уже после Нового года, успели подписать их и отправить ФИСА. Но семеро гонщиков отказались подписать такой текст и к 20 января прибыли на первый этап чемпионата 1982 года, Гран-при ЮАР, без суперлицензий. В четверг перед гонкой председатель ГПДА Дидье Пирони на заседании комиссии «Формулы-1» потребовал внесения изменений в текст заявки. Но, поскольку комиссия не обладала такими полномочиями, — бланки считались частью Международного спортивного кодекса, и их текст нельзя было изменить без решения, по меньшей мере, Исполкома ФИСА, — то Пирони было отказано. Тогда на следующий день он собрал тридцать гонщиков (всех, кроме Йохена Масса) в специально арендованном автобусе, они покинули трассу и забаррикадировались в зале местного отеля. Эта забастовка поставила под угрозу проведение Гран-при, поскольку в гонку нельзя было допустить гонщиков, не участвовавших в тренировках, а за оставшиеся сутки было физически невозможно собрать в ЮАР еще 30 гонщиков, имеющих право на получение суперлицензий, провести проверки, выдать им их, принять заявки от команд, провести медицинские осмотры и обучить их особенностям их машин. Судьи гонки при поддержке чиновников ФИСА выписали гонщикам денежные штрафы в 10 тыс. долл., а затем лишили всех (включая Масса) гонщиков их суперлицензий. Переговоры шли весь день; вечером членами команд была предпринята попытка взломать двери отеля; утренние переговоры также не принесли никакого решения проблемы. Но к обеду гонщики, получив уверения, что текст заявки будет пересмотрен на внеочередном заседании Исполнительного комитета ФИСА через четыре дня, подписали имевшиеся у них бланки, вышли на тренировки и провели гонку. Забастовка гонщиков и, главное, созданная ей безвыходная ситуация задели как руководителей команд, так и ФИСА. Лишив гонщиков тактического преимущества, они заняли жесткую позицию, и ФИСА отказалась пересматривать текст. Урегулирование конфликта заняло более полутора месяцев, но в конечном итоге, уже в марте, Апелляционным судом ФИА лишение лицензий было отменено, а штрафы уменьшены до 5 тыс. долл. Текст заявки на получение суперли-



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

RULES FOR DRIVERS SUPER LICENCES

1 - The FISA will keep a list of drivers who are eligible for a super licence for the FIA Formula One World Championship.

2 - The Formula One Commission will place a driver's name on the list of eligible drivers on the application of his ASN after a check by FISA that he meets the criteria set out in the Sporting Code.

3 - A super licence will only be issued when a driver has entered into a commitment to drive for a particular team and signed the super licence application form issued by FISA.

4 - The licence issued to the driver will name the team with which he has a commitment to drive.

FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP 1982

APPLICATION FOR A FISA SUPER LICENCE

I ..... (the driver) OF .....

HOLDER OF INTERNATIONAL COMPETITION LICENCE n° ..... ISSUED BY ....

..... HEREBY APPLY FOR A FISA SUPER LICENCE TO DRIVE FOR .....

..... (the team) IN THE 1982 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP.

In consideration of the issue of this licence I undertake and agree as follows :

1 - I am committed to the above team to drive exclusively for them in the FIA Formula One World Championship(s) until the ..... 19..

2 - My participation in events counting for the FIA Formula One World Championship of the year indicated above will be entirely at my own risk and I will not sue nor will my heirs or assigns sue any person or body present at or connected with the events for any loss or damage to my person or property which I or my heir or assigns may suffer as a result of an accident while present at or participating in them. I will immediately sign whatever documents are necessary to give full effect to this undertaking under the laws of the various countries in which events take place, whenever I may be called upon to do so.

3 - I will at all times punctually observe all regulations governing the FIA Formula One World Championship all of which I declare I have read and fully understood as well as those of each individual event which I will study as and when they are issued.

4 - I will at all times obey the proper instructions of duly authorised officials at FIA Formula One World Championship events.

5 - I will do nothing which might harm the moral or material interests or the image of International Motorsport or the FIA Formula One World Championship.

6 - Should a dispute of any kind arise, neither I nor my heirs or assigns will resort to any action other than the procedures set out in the International Sporting Code.

7 - I have been informed and I accept that a licence can only be issued to me on the basis of facts and undertakings set out in this application and that the FISA have the absolute right to withdraw it should any of these conditions change or not be met.

Signed ..... Date .....

ENTRANT ENDORSEMENT

We confirm that the driver has a commitment to us as a team/reserve driver(*) as set out above and wish to support his application for a super licence for the 1982 FIA Formula One World Championship.

For and on behalf of ..... (the Team)

Заявка на получение суперлицензии на 1982 год

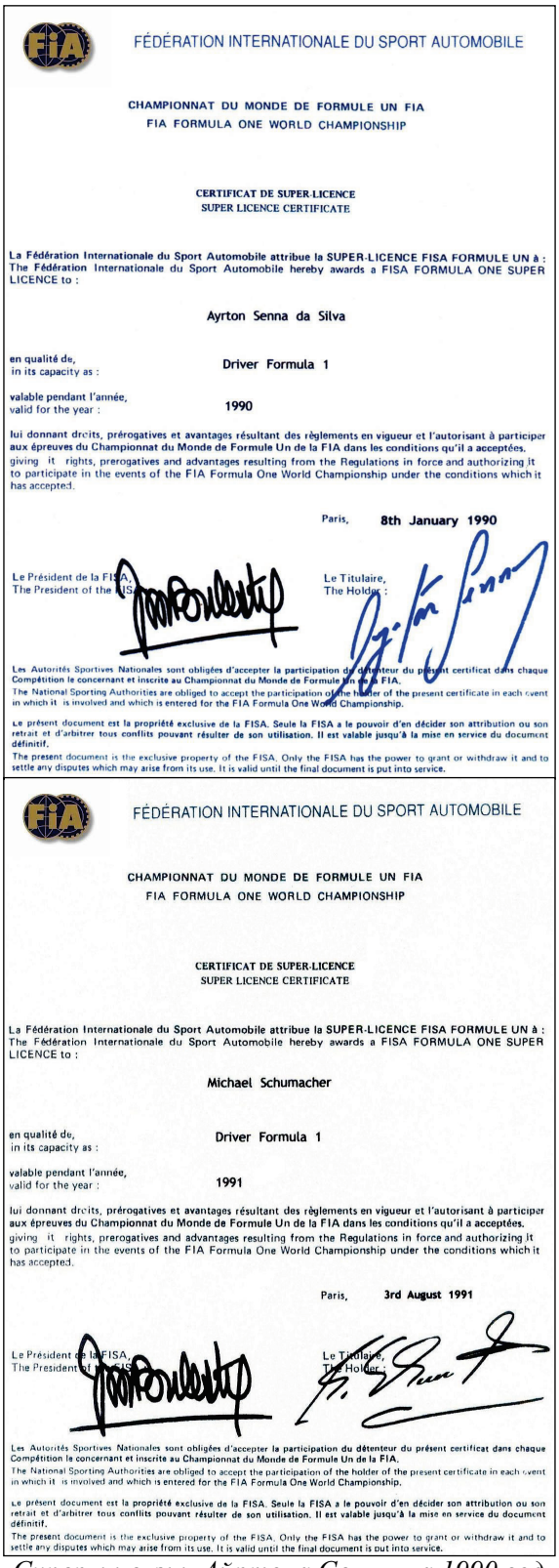
цензии был переформулирован, но его суть осталась неизменной, а забастовка на Гран-при ЮАР оказалась самым крупным политическим поражением за всю историю ГПДА.

9. Развитие системы лицензий в 1980-х – 1990-х годах.

В декабре 1986 года Исполком ФИСА резко повысил плату за выдачу суперлицензий. Стоимость суперлицензии составила 5 тысяч франков (около 830 долларов), но кроме этого, каждый гонщик должен был выплатить дополнительную сумму в размере 1 тысячи франков (160 долларов) за каждое очко, полученное им в зачет чемпионата предыдущего года. Поэтому сумма выплат лучших гонщиков 1986 года (а в том сезоне Прост, Мэнселл и Пике набрали почти равное количество очков) возросла до 74-79 тыс. франков (12-13 тыс. долл.). Разумеется, это вызвало недовольство гонщиков, усугубленное тем, что ФИСА объявила о своем решении лишь за две недели до Гран-при Бразилии 1987 года. Чемпион мира Ален Прост встретился с Жаном-Мари Балестром и Берни Экклстоуном и от лица гонщиков попытался добиться пересмотра этого решения, но был вынужден удовлетвориться только обещанием о ежегодном индексировании выплат с учетом инфляции.

Затем, вероятно, согласно «шестилетнему плану» ФИСА 1989 года, система лицензий вновь претерпела изменения. Лицензии «A», «B» и «C» остались неизменными, но по образцу суперлицензии «A» для других высших чемпионатов ФИСА были введены свои суперлицензии: суперлицензия «S» для чемпионата мира спортивных автомобилей и суперлицензия «B» для международной серии «Формула-3000». В то же время к лицензиям для гонок исторических машин была добавлена новая, «H4», предназначенная для исторических ралли.

Необычная ситуация сложилась в 1989 году из-за конфликта Айртона Сенны с ФИСА. В Гран-при Японии Сенна столкнулся с Простом, за что был дисквалифицирован, и это принесло Просту победу в чемпионате. Сенна разразился в прессе целым градом обвинений в адрес судей гонки, ФИСА в целом и Балестра персонально, в ответ на что ФИСА воспользовалась пунктом о нанесении чемпионату морального вреда и отказала Сенне в выдаче суперлицензии на 1990 год. Команда «Макларен» подала на ФИСА иск в суд, и лишь в рождественские праздники, после личной встречи Сенны с Балестром, ситуацию удалось урегулировать.



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN FIA
FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

CERTIFICAT DE SUPER-LICENCE
SUPER LICENCE CERTIFICATE

La Fédération Internationale du Sport Automobile attribue la SUPER-LICENCE FISA FORMULE UN à :
The Fédération Internationale du Sport Automobile hereby awards a FISA FORMULA ONE SUPER LICENCE to :

Ayrton Senna da Silva

en qualité de, in its capacity as : Driver Formula 1

valable pendant l'année, valid for the year : 1990

lui donnant droits, prérogatives et avantages résultant des règlements en vigueur et l'autorisant à participer aux épreuves du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA dans les conditions qu'il a acceptées.
giving it rights, prerogatives and advantages resulting from the Regulations in force and authorizing it to participate in the events of the FIA Formula One World Championship under the conditions which it has accepted.

Paris, 8th January 1990

Le Président de la FISA, The President of the FISA

Le Titulaire, The Holder :

Les Autorités Sportives Nationales sont obligées d'accepter la participation du détenteur du présent certificat dans chaque Compétition le concernant et inscrite au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA.
The National Sporting Authorities are obliged to accept the participation of the holder of the present certificate in each event in which it is involved and which is entered for the FIA Formula One World Championship.

Le présent document est la propriété exclusive de la FISA. Seule la FISA a le pouvoir d'en décider son attribution ou son retrait et d'arbitrer tous conflits pouvant résulter de son utilisation. Il est valable jusqu'à la mise en service du document définitif.
The present document is the exclusive property of the FISA. Only the FISA has the power to grant or withdraw it and to settle any disputes which may arise from its use. It is valid until the final document is put into service.

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN FIA
FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

CERTIFICAT DE SUPER-LICENCE
SUPER LICENCE CERTIFICATE

La Fédération Internationale du Sport Automobile attribue la SUPER-LICENCE FISA FORMULE UN à :
The Fédération Internationale du Sport Automobile hereby awards a FISA FORMULA ONE SUPER LICENCE to :

Michael Schumacher

en qualité de, in its capacity as : Driver Formula 1

valable pendant l'année, valid for the year : 1991

lui donnant droits, prérogatives et avantages résultant des règlements en vigueur et l'autorisant à participer aux épreuves du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA dans les conditions qu'il a acceptées.
giving it rights, prerogatives and advantages resulting from the Regulations in force and authorizing it to participate in the events of the FIA Formula One World Championship under the conditions which it has accepted.

Paris, 3rd August 1991

Le Président de la FISA, The President of the FISA

Le Titulaire, The Holder :

Les Autorités Sportives Nationales sont obligées d'accepter la participation du détenteur du présent certificat dans chaque Compétition le concernant et inscrite au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA.
The National Sporting Authorities are obliged to accept the participation of the holder of the present certificate in each event in which it is involved and which is entered for the FIA Formula One World Championship.

Le présent document est la propriété exclusive de la FISA. Seule la FISA a le pouvoir d'en décider son attribution ou son retrait et d'arbitrer tous conflits pouvant résulter de son utilisation. Il est valable jusqu'à la mise en service du document définitif.
The present document is the exclusive property of the FISA. Only the FISA has the power to grant or withdraw it and to settle any disputes which may arise from its use. It is valid until the final document is put into service.

Суперлицензии Айртона Сенны на 1990 год и Михаэля Шумахера на 1991 год

В 1991 году произошел из ряда вон выходящий случай дебюта в «Формуле-1» (речь, разумеется, о дебюте Михаэля Шумахера), но, несмотря на многие его необычные аспекты, суперлицензию Шумахер получил на общих основаниях. Правда, не как участник чемпионата мира спортивных машин (этот чемпионат в список критериев не входил), а как чемпион немецкой «Формулы-3» 1990 года. Поскольку раньше она ему не требовалась, она была получена при содействии команды «Джордан» только в августе 1991 года.

Интересно, что в 1992 году в приложении «L» в отношении выдачи суперлицензий комиссией «Формулы-1» по-прежнему употреблялась фраза «в исключительных случаях». Но «исключительных случаев» по-прежнему была масса, и в том же 1992 году таким образом лицензию получили Михаэль Бартельс, Фабрицио Барбацца, Джованна Амати и Поль Бельмондо. В конце января в суперлицензии было отказано Акихико Накайе, подписавшему контракт с «Брэбем», что и стало причиной подписания контракта с Амати. Необычный случай произошел только с Перри Маккарти, заключившим контракт с командой «Андреа Мода» за неделю до Гран-при Бразилии. Через Автоклуб Великобритании он запросил суперлицензию ФИСА, в течение двух дней чиновники ФИСА провели все согласования, и сообщили о своем согласии команде и директору гонки. Утром в четверг перед Гран-при Маккарти получил суперлицензию. Но через 7 часов он был лишен её: директор гонки Роланд Брюнсеред заявил, что суперлицензия была выдана ему по ошибке, поскольку разрешения чиновников ФИСА не являются основанием для её выдачи — таким основанием может являться только решение комиссии «Формулы-1». В результате Маккарти не смог участвовать в Гран-при Бразилии. По совету Берни Экклстоуна он поговорил с главами крупных команд, получил лицензию при помощи комиссии «Формулы-1» спустя несколько дней.

В начале 1993 году Ален Прост подверг резкой критике правила «Формулы-1» и работу ФИСА над ними. Президентом ФИСА был уже Мосли, но отреагировал он точно так же, как Балестр на обвинения Сенны: ФИСА отказала Просту в выдаче суперлицензии. Прост принес извинения еще быстрее и получил лицензию уже в феврале. Вероятно, случаи с Сенной и Простом можно связать с тем фактом, что в начале 1994 года ряд гонщиков выразил недоумение новыми изменениями в формулировках заявки на получение суперлицензии; но продолжения эта полемика не получила.

В конце 1994 года, очевидно, вследствие критики федерации после резких изменений правил и гибели Сенны, ФИА вновь изменила формулировку об обязанностях гонщиков в заявке на получение суперлицензии: теперь на гонщиков налагался ряд ограничений в общении с прессой, обязанность участвовать в проектах ФИА, и на них снова возлагалась вся ответственность за инциденты. Только шесть гонщиков подписали этот текст, но все гонщики приехали и были допущены к первой гонке 1995 года, Гран-при Бразилии. В пятницу перед гонкой прошли переговоры, и текст заявки был смягчен, после чего гонщики подписали заявки.

Март 1995 года ознаменовался первым случаем угрозы выдаче суперлицензии за нарушение правил дорожного движения. В декабре 1994 года Дэймон Хилл превысил скорость на шоссе под Бирмингемом, в результате чего был лишен водительских прав. Поскольку наличие таких прав было обязательным требованием Автоклуба Великобритании для получения международной лицензии «А», то её действие было приостановлено. А без лицензии «А» получить суперлицензию можно было только в качестве исключения, по решению комиссии «Формулы-1». Конечно, эта ситуация была довольно безболезненно разрешена.

В январе 1996 года гонщиков ждало очередное ужесточение правил выдачи суперлицензии: ФИА ввела письменный экзамен по требованиям безопасности и знанию правил, без которого суперлицензия не выдавалась. Учитывая интеллектуальные способности гонщиков высшего уровня, этот экзамен препятствием не стал, и о случаях отказа в выдаче лицензии из-за его провала неизвестно.

Между 1992 и 1998 годами ФИА были введены лицензии для дрэг-рейсинга. Они дели-

лись на три типа («A», «B» и «C», в зависимости от типа конструкции машины) и четыре класса (1, 2, 3 и 4, в зависимости об объема двигателя и других характеристик). И в соревнованиях по дрэг-рейсингу лицензии указывались как «тип “B”, класс 2». В то же время для международных рекордов скорости стала обязательной лицензия «C»; до этого тип лицензии оставался на усмотрение национальных автоклубов.

10. Система суперлицензий в 2000-х годах.

К 1998 году система международных гоночных суперлицензий вновь была изменена — она вернулась к изначальной, четырехуровневой, идее, существовавшей с 1979 года. Суперлицензии для чемпионата «Формула-3000» и чемпионата спортивных машин были отменены. Как и в 1980-х годах, лицензий снова стало четыре: лицензия «C» (для всех международных соревнований), лицензия «B» (для всех чемпионатов ФИА и так называемых «полностью международных» соревнований), лицензия «A» (для формулы №1, «Формулы-3000» и чемпионата «Индикар») и суперлицензия (для чемпионата «Формула-1»). Но теперь, в отличие от 1980-х годов, суперлицензия стала не дополнением к лицензии «A», а самостоятельной лицензией. Лицензия «C» по-прежнему выдавалась национальными автоклубами по своему усмотрению. Необходимым условием для получение лицензии «B» была классификация в финишном протоколе, по меньшей мере, в пяти национальных или международных гонках в течение последних 24 месяцев. Чтобы получить лицензию «A», требовалось финишировать, по крайней мере, в пяти гонках, для участия в которых была необходима лицензия «B», или же финишировать не более чем пятым в зачете чемпионата из таких гонок. Также требовалось финишировать не менее чем в одном соответствующем соревновании в течение последних 12 месяцев.

Суперлицензия выдавалась только комиссией «Формулы-1» по запросу национального автоклуба; как правило, оформлением всех документов занимались работники команд «Формулы-1», выступающие как бы агентами гонщика. Для получения суперлицензии нужно было выполнить следующие условия:

а) заключить договор с командой «Формулы-1» на участие в чемпионате;

б) иметь лицензию «A»;

в) заплатить взнос на получение лицензии;

г) финишировать:

— либо в тройке в пяти гонках, либо в шестерке в десяти гонках международного чемпионата «Формула-3000» за последние 24 месяца,

— либо в тройке японского чемпионата «Формула-3000» за последние 24 месяца,

— либо в шестерке чемпионата «Индикар» за последние 24 месяца,

— либо быть действующим чемпионом национального чемпионата «Формулы-3» Великобритании, Франции, Германии, Италии или Японии,

— либо стартовать в пяти гонках чемпионата «Формула-1» за последний год.

Нетрудно подсчитать, что этим критериям теоретически мог удовлетворять 41 гонщик каждый год (плюс уже выступающие в чемпионате), и все они могли получить суперлицензию в случае выполнения остальных пунктов. На практике претендентов было, конечно, меньше. Поэтому в правилах сохранился пункт о том, что в случае исключения комиссия может принять как достаточные и другие результаты, показанные гонщиком в гонках одноместных машин, и также выдать суперлицензию. В этот пункт около 1996 года было добавлено одно условие: претендент должен был провести тесты автомобиля формулы №1 на гоночных скоростях протяженностью не менее 300 километров в течение не более 48 часов под контролем любого национального автоклуба. Выполнив его, суперлицензию мог получить любой обладатель лицензии «A», а их количество исчислялось сотнями.

При выдаче суперлицензии в качестве исключения решение по-прежнему принималось по результатам голосования комиссии «Формулы-1» либо её постоянного бюро (теперь

включающего президента ФИА, коммерческого правообладателя и двух руководителей команд), и лишь временно, сроком на три месяца, в течение которых кандидат должен был выполнить одно из других условий (как правило, за это время гонщику удавалось принять старт в пяти гонках «Формулы-1»). Но с 1996 года представители команд чемпионата получили еще большее количество голосов в комиссии и бюро, которые поэтому снисходительно относились к интересам команд, приглашавших гонщиков с большой финансовой поддержкой. Они почти никогда не отказывали в выдаче суперлицензии, и очень многие гонщики получили возможность выйти на старт «Формулы-1» именно таким образом. Подсчеты показывают, что из 72 гонщиков, дебютировавших в «Формуле-1» за 15 лет с 2000 по 2014 годы, 36, то есть лишь половина, получили суперлицензии на основании их результатов в младших чемпионатах; соответственно, оставшаяся половина получили их в качестве исключения. Среди них такие имена, как Дженсон Баттон, Фернандо Алонсо, Кими Райкконен, Фелипе Масса, Тимо Глок, Роберт Кубица, Себастьян Феттель и даже Нико Росберг (который был первым чемпионом серии ГП-2, но результаты этой серии вошли в список критериев суперлицензии только спустя год).

Особенно большой резонанс вызвала выдача суперлицензии в декабре 2000 года Кими Райкконену, который в тот момент провел лишь один сезон в гонках одноместных машин и имел только лицензию «B». Команда «Заубер» предоставила ему возможность проехать 300-километровые тесты, но и после этого решение о выдаче лицензии такому неопытному гонщику, принятое комиссией «Формулы-1» (даже вопреки голосу Макса Мосли), стало довольно неординарным. На этом фоне выдача суперлицензии ненамного более опытному Фернандо Алонсо, который провел 300-километровые тесты в середине декабря 2000 года с командой «Бенеттон», такого резонанса не вызвала.

До 2005 года система лицензий не менялась, но затем ФИА был введен новый вид лицензии — лицензия «D». Она предназначалась для особых случаев, например, для гонок, международная лицензия в которых в принципе необязательна, но из-за масштаба мероприятия ФИА или организаторы гонки хотели бы ввести её.

В 2006 году произошел единственный в новейшей истории случай лишения суперлицензии. Юдзи Иде, получивший её как чемпион «Формулы “Ниппон”», был приглашен в команду «Супер Агури», но незнание языков (кроме японского), слабая техническая подготовка и отсутствие тестов привели к тому, что он лишь старался удерживать машину на трассе, проигрывая по несколько секунд на круге даже напарнику. Первая же его попытка атаки, на Гран-при Сан-Марино, привела к опасной аварии Кристиана Альберса, и представители ФИА посоветовали команде «Супер Агури» заменить Юдзи Иде на другого гонщика, а с Иде и провести дополнительные тесты. Но после неудачных тестов в Барселоне, 10 мая постоянное бюро комиссии «Формулы-1» сочло, что Иде всё же не соответствует требованиям суперлицензии, и она была аннулирована.

Интересно, что с 1996 года ФИА подчеркнуто поддерживает борьбу Международного олимпийского комитета и других спортивных организаций с употреблением запрещенных веществ, однако выявленные случаи, в отличие от практики в других видах спорта, не приводят к лишению лицензий. Так, в 2002 году Томаш Энге, уличенный в употреблении марихуаны, не был лишен лицензии — она была лишь временно приостановлена. То же произошло в декабре 2014 года с Франком Монтаньи, допинг-тест которого дал положительный результат на употребление кокаина — он был дисквалифицирован сроком на два года, но лицензию сохранил.

В 2007 году ФИА в спортивном регламенте «Формулы-1» обязала иметь суперлицензии не только судей гонки, но также её директора и постоянного стартера. Поскольку обе этих должности уже более десяти лет совмещал кадровый работник ФИА, опытный Чарли Уайтинг, для него их получение не стало проблемой.

В 2008 году ФИА изменила списки соревнований для разных типов лицензий. Лицен-

зия «A» теперь предназначалась для формулы №1, ГП-2, «Чампкара», «Индикара» и других гонок международного календаря ФИА. Лицензия «B» — для чемпионатов WTCC, GT и других международных гонок. Лицензия «C» — для соревнований ФИА по автокроссу, ралли-кроссу и гонкам грузовиков и других гонок, входящих в календарь ФИА. Гонки для лицензии «D» не изменились. Одновременно с этим был введен новый вид лицензии — лицензию «R». Она предназначалась для соревнований, проходящих на дорогах общего пользования: ралли, кантри-кросса, гонок по подъему на холм и другим гонок, в которых давался раздельный старт. В отношении суперлицензий произошли небольшие изменения, к критериям получения суперлицензии было добавлено еще два: участие в 15 гонках за последние 3 года и работа тест-пилотом в последний год при условии обладания суперлицензией в прошлом. Кроме этого, появилось малозаметное, но интересное изменение: приложение «L» с тех пор больше не подчеркивает исключительное право комиссии «Формулы-1» выдавать их. Интересно это не только потому, что ставит под вопрос возможность отказа без объяснения причин, но и потому, что в 2010 году в приложении «L», впервые с 1979 года, появилась возможность выдачи суперлицензии не комиссией «Формулы-1», а (в исключительных случаях) Всемирным советом по автоспорту при согласии комиссии по безопасности.

Внимание прессы к суперлицензиям вновь было приковано в конце двухтысячных годов. К этому времени ФИА, по предписанию Еврокомиссии потерявшая возможность использовать деньги от продажи коммерческих прав, начала испытывать дефицит бюджета, особенно существенным оказавшийся с началом мировой рецессии в 2008 году. Одним из средств пополнения бюджета стало увеличение взносов за получение суперлицензий, которые после повышения в 1987 году оставались стабильными — они лишь ежегодно корректировались согласно росту индекса потребительских цен США. Если для получения лицензии на сезон 2007 года гонщикам требовалось заплатить 1 тыс. евро плюс по 100 евро за каждое очко, заработанное в предыдущем сезоне (2006 года), то для лицензий на сезон 2008 года базовая сумма составила 1690 евро, а цена каждого очка поднялась до 447 евро. Затем, к сезону 2009 года, выплаты вновь были повышены, уже до 10 тыс. евро за лицензию, 2 тыс. евро за каждое очко, плюс была введена плата за страхование — 2,7 тыс. евро. Выплаты наиболее успешных гонщиков возросли до 200 тыс. евро, что вызвало их публичное недовольство, отказ гонщиков платить по полученным счетам и напряженную переписку ГПДА с ФИА зимой 2009 года. В конце февраля 2009 года гонщики всё же заплатили за лицензии, в марте Макс Мосли пообещал снизить выплаты с 2010 года, но, возможно, вследствие ухода с поста президента ФИА, обещания своего не выполнил. Более того, в 2010 году была введена новая система начисления очков, в результате чего гонщики стали получать в 2,6 раза больше очков. Это привело и к соответствующему увеличению взносов, достигнувших миллиона евро.

10. Система суперлицензий в 2010-х годах.

Возвращение в 2010 году Михаэля Шумахера вызвало вопросы о причинах, по которым он получил суперлицензию, ведь к 1 января он уже не удовлетворял ни одному из критериев. Дело в том, что он имел суперлицензию в 2007 и 2008 годах, когда даже был тест-пилотом «Феррари». Новая суперлицензия была получена им еще летом 2009 года, когда он еще удовлетворял введенному в 2009 году критерию о проведении 15 гонок за последние три года и готовился заменить Фелипе Массу. Поэтому к сезону 2010 года он удовлетворял сразу двум критериям: он был тест-пилотом, имевшим суперлицензию раньше, и провел более чем 300-километровые тесты как на «Феррари», так и на «Мерседесе». Так же суперлицензию получил Педро де ля Роса, просидевший на «скамейке запасных» три года. С другой стороны, в суперлицензии было отказано Себастьяну Лёбу, обладавшему исключительно высокими результатами в ралли, но очень небольшим опытом в гонках одноместных машин.

Скандал по поводу неспортивного поведения команды «Рено» на Гран-при Сингапура 2008 года, разыгравшийся в 2009 году, вызвал большой общественный резонанс. Всемирный

совет ФИА по автоспорту запретил виновникам скандала работать в автоспорте: Пэту Симондсу в течение пяти лет, а Флавио Бриаторе — пожизненно. Конечно, поскольку ФИА не контролирует непосредственно всю деятельность всех организаций в автоспорте, столь неординарный запрет нельзя было реализовать прямо. Поэтому он был реализован косвенно: Всемирный совет по автоспорту ФИА в своем заключении заявил, что откажет в санкции любому соревнованию, в котором так или иначе задействованы эти лица, и в выдаче международной лицензии любому гонщику или организации, в любой форме сотрудничающими с ними. Вновь, как и во времена конфликта ФИСА с ФОКА, был поставлен вопрос об учреждении лицензий для глав команд и их руководителей их отделов, но на реализацию этого правила ушло много времени. Лишь 8 сентября 2010 года Всемирный совет внес в Международный спортивный кодекс пункт 47-бис, согласно которому главы команд, их спортивный и технический директора, менеджеры и гоночные инженеры чемпионатов мира ФИА должны получать сертификат о регистрации в ФИА. Это стало аналогом лицензирования: теперь все эти сотрудники были обязаны соблюдать правила ФИА, в том числе введенный в ноябре в приложении «B» кодекс о хорошем поведении (англ. Code of good standing).

Всемирный совет по автоспорту был очень обеспокоен и после того, как в марте 2010 года Льюис Хэмилтон был задержан полицией Мельбурна за нарушение правил дорожного движения. Такое поведение явно противоречило усилиям ФИА в безопасности дорожного движения. В сентябре Всемирный совет внес в текст Международного спортивного кодекса абзац о том, что нарушение ПДД, если оно привело к опасной ситуации, может рассматриваться как нарушение кодекса, и нарушитель может быть лишен суперлицензии; кроме того, держателям суперлицензии также вменялось в обязанность выполнение кодекса о хорошем поведении.

В 2011 году был введен еще один, уже седьмой (не считая четырех исторических) вид лицензии — юниорская внедорожная лицензия «C». Она предназначалась для гонщиков от 13 до 16 лет, участвующих во внедорожных соревнованиях. В декабре 2011 года в ФИА была создана новая комиссия по гонкам одноместных машин, главой которой был назначен Герхард Бергер. В цели этой комиссии входило упорядочение системы гоночных чемпионатов, что, конечно, вскоре привело к изменениям в системе международных лицензий.

Наконец, с 2014 года система лицензий была значительно изменена. Впервые за всю историю лицензий их действие стало распространяться не на конкретные виды машин или гоночные серии, а на универсальный показатель — на машины с определенным соотношением веса к мощности. Низшей лицензией осталась внедорожная юниорская лицензия «C», обязательная для международных юниорских соревнований по автокроссу и ралли-кроссу. Затем была введена лицензия «D1», заменившая собой старую лицензию «D», то есть вводимая в отдельных частных случаях по желанию ФИА или организатора. Лицензия «D» сохранилась, но теперь стала обязательной для всех гонок с участием автомобилей с отношением веса к мощности свыше 3 килограмм на одну лошадиную силу, а также для клубных и международных «бронзовых» гоночных серий. Лицензия «R» осталась обязательной для соревнований с раздельным стартом на общественных дорогах. Лицензия «C» стала обязательной для гонок с участием машин с отношением от 2 до 3 килограмм на лошадиную силу, а также для соревнований ФИА по автокроссу, ралли-кроссу и чемпионата ФИА для грузовиков. Лицензия «B» вводилась во всех гонках на автомобилях с отношением от 1 до 2 килограмм на лошадиную силу, а также в чемпионате ФИА для туристических машин. Лицензия «A» теперь стала обязательной для гонок машин с отношением 1 и менее килограмм на лошадиную силу. И, наконец, вотчиной суперлицензии остался чемпионат «Формула-1». Конечно, такие универсальные требования послужили упорядочению системы лицензий.

С исторической точки зрения интересно, что действовавшие до конца 2013 года правила специально указывали различные типы лицензий для участия в гонках чемпионата «Формула-1» (для них требовалась суперлицензия) и для участия в любых других соревнованиях

машин формулы №1 (для них было достаточно лицензии «A»). Этот нюанс можно рассматривать как атавизм, оставшийся в тексте приложения «L» с самого 1979 года, но также это значит, что теоретическая возможность проведения гонок формулы №1, не входящих в чемпионат «Формула-1», оставалась.

В 2015 году список машин, для управления которыми требовалась лицензия «C», был немного дополнен, в него вошли исторические машины: формулы №1, формулы №2, индикары, формулы-5000, формулы «Атлантик», группы C, «Кан-Ам» и спортпрототипы. Лицензии «H» при этом также сохранились.

После сразу нескольких опасных столкновений в 2012 году, одно из которых даже заставило судей дисквалифицировать Романа Грожана на Гран-при Италии, в 2013 году ФИА ввела систему штрафных баллов, которые с 2014 года начали присуждаться судьями гонщикам «Формулы-1» за аварии и нарушения правил и вносились в суперлицензию. При достижении в течение года 12 баллов действие лицензии должно будет быть приостановлено сроком на одну гонку; после наказания или истечения 12-месячного срока все баллы сгорают. Эта система сходна с системой предупреждений, введенной еще в 2005 году, но оказавшейся неработоспособной из-за малого количества предупреждений и, соответственно, отсутствия угрозы наказания. В отличие от неё, новая система считается эффективной, но пока максимальным количеством штрафных баллов является 6, набранных в 2014–2015 годах Пастором Мальдонадо и Романом Грожаном; причем у Мальдонадо уже сгорело 4 балла, и к концу года у них сгорит еще по 1-2. Таким образом, даже постоянно набирая штрафные очки, гонщик может не достигнуть их критического значения, а значит, новую систему вполне может постичь участь старой.

Учреждение в 2014 году чемпионата мира для электромобилей «Формула-E» привело к небольшому дополнению в системе лицензий. Для участия в чемпионате ФИА начала выдачу специальных «e-лицензий» (англ. eLicence), которые могли быть выданы любому гонщику, обладавшему лицензией «B» и заявленному в чемпионат. В июне 2015 по рекомендации медицинской комиссии ФИА была приостановлена e-лицензия Хайме Альгерсуари, который из-за обезвоживания организма потерял сознание после гонки «Формулы-E» в Москве.

11. Реформа 2016 года.

Рост бюджетов команд в начале 2000-х годов и мировая рецессия 2008–2009 годов привели к изменению финансовых структур команд «Формулы-1»: из-за снижения выплат от спонсоров команды всё больше начали закрывать дыры в бюджете за счет выплат от гонщиков. Развитие этой тенденции в 2010-х годах привело ко все более частым обращениям в комиссию «Формулы-1» с заявкой на получение суперлицензии гонщиками, которые не удовлетворяли обычным критериям, в качестве исключения. Так, если среди одиннадцати гонщиков, дебютировавших в чемпионате в 2008–2010 годах, был лишь один, получивший суперлицензию в качестве исключения (Карун Чандхок), то за следующие три года их было уже шесть из двенадцати.

«Исключительный» способ получения суперлицензии стал едва ли не основным. Особенно часто им пользовались команды «Ред Булл», совершенно не учитывающая критериев суперлицензии в своей программе продвижения молодых гонщиков, «Маруся», таким образом дававшая место в «Формуле-1» гонщикам с бюджетом, и «Заубер», для которой получение суперлицензии для любого заплатившего превратилось в стабильную статью дохода. Дело дошло до того, что в 2014 году английская компания «Перинн» заявила о планах постройки собственной машины формулы №1 не для участия в гонках, а исключительно для получения суперлицензии. Апогеем ситуации стали подписания контрактов в ноябре 2013 года с 19-летним Даниилом Квятом, в августе 2014 года с 16-летним Максом Ферстаппеном, а в октябре — с 18-летним Сергеем Сироткиным. Первые не только никогда не участвовали в гонках мощных формул, но и вообще лишь за полтора года до подписания контракта перешли в

гонки одноместных машин из картинга. В то же время, намного более опытный чемпион европейской «Формулы-3» 2011 года Роберто Мери, не имея денег на проведение 300-километровых тестов, суперлицензию получить не смог до тех пор, пока снова не показал хороший результат — 3 место в «Формуле "Рено"».

Ситуация вызвала понятное беспокойство ФИА, и 12 сентября 2014 года Всемирный совет поручил рабочим группам разработать новый принцип выдачи суперлицензий. 5 декабря на Генеральной ассамблее в Дохе предложения групп были приняты, и критерии получения суперлицензии претерпели самые серьезные изменения за всю свою историю. С 1 января 2016 года они должны стать такими:

1) Обязательное наличие водительских прав.
2) Возраст не менее 18 лет.
3) Прохождение либо (в случае первичного получения суперлицензии) специального теста на знание Международного спортивного кодекса и спортивного регламента «Формулы-1», либо (в случае вторичного получения) внутрикомандного инструктажа об изменениях в них. Введение этого пункта было рекомендовано комиссией по расследованию аварии Жюля Бьянки.
4) Участие в течение двух лет не менее чем в 80% гонках национальных или международных чемпионатов формулы «Рено» 1,6, 2,0 или 3,5 литра, национальных чемпионатов формулы №4 или формулы №3, чемпионатов «Инди-лайт», «Индикар», японской «Суперформулы», ГП-3, ГП-2, чемпионатов ФИА по формуле №3 или формуле №2, или же чемпионата в гонках на выносливость в классе ЛМП-1.
5) Участие в тестах автомобиля формулы №1 протяженностью не менее 300 километров длительностью не более 2 дней, прошедших под контролем национального автоклуба не позже чем за 180 дней до подачи заявки.
6) Участие не менее чем в пяти гонках чемпионата «Формула-1» прошлого года, не менее чем в 15 гонках за предыдущие три года, или же получение не менее 40 условных баллов в течение трех лет в младших гоночных сериях, согласно специальной шкале. Шкала включала 16 чемпионатов, в которых за различные места в десятке лучших начислялись различные баллы, от 1 балла за третье место в национальных чемпионатах формулы «Рено» 2,0, до 60 баллов за победу в будущем чемпионате ФИА «Формула-2».

Эта балльная система вызвала ряд критических замечаний в прессе, которые, в основном, касались мест, которые получили в этой шкале различные гоночные серии. Так, серии «Формула-2» до сих пор не существует, и вызывает сомнения, что она может быть учреждена в 2016 и даже в 2017 году. Серия «Формула "Рено" 3,5 л.» в течение всего времени своего существования считалась более сильной, чем серия ГП-3, и скорее приравнивалась к ГП-2 или европейской «Формуле-3». Популярный чемпионат ДТМ не был никак представлен. Поэтому на очередном заседании Всемирного совета, 10 июля 2015 года, шкала была уточнена.

Одновременно с системой баллов был введен новый вид суперлицензии — суперлицензия, дающая право только на участие в тренировках. Для её получения не требуется иметь результатов в младших гоночных сериях, достаточно только провести 300-километровые тесты. Эта лицензия выдается сроком на год и может быть аннулирована за любое нарушение правил. Кроме того, на июльском заседании Всемирный совет дал право на суперлицензию чемпиону «Формулы-Е», а также принял правило, что гонщики, получившие право на суперлицензию, но не добившиеся места в «Формуле-1», будут иметь право на её получение в течение еще трех последующих лет. Последние новости сообщают о возможности учреждения ФИА особого приза гонщику, набравшему наибольшее количество баллов, который будет назван именем Жюля Бьянки.

Вторая редакция шкалы баллов была воспринята прессой и болельщиками более благосклонно, но два вопроса всё же остались: а) оценка места ДТМ: за победу в серии дается 15 очков, но в ней традиционно высокий уровень конкуренции, а гонщики выступают по не-

сколько лет, что делает получении суперлицензии практически невозможным; б) оценка места национальных чемпионатов по формуле №3, которые поставлены ниже чемпионатов по формуле №4. Последнее, вероятно, связано с позицией комиссии по гонкам одноместных машин, которая планирует замену национальных чемпионатов формулы №3 на формулу №4, а формуле №3 отводит роль низшей международной. В целом, преувеличение роли чемпионатов ФИА, средняя оценка чемпионатов, контролируемых коммерческим правообладателем «Формулы-1», и недооценка чемпионатов по формуле «Рено» очевидны и в новой шкале и, вероятно, должны послужить постройке планируемой «лестницы» чемпионатов формул №№ 4, 3, 2 и 1. Уже к концу июля это привело к отказу компании «Рено» от чемпионата «Мировая серия “Рено” 3,5 л.».

Гоночные серии		Места									
		1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
Будущий чемпионат ФИА «Формула-2»		40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Чемпионат ГП-2 (GP2)		40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Кубок Европы ФИА по формуле №3 (FIA Formula 3 Eurocup)		40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Чемпионат мира в гонках на выносливость, класс ЛМП-1 (FIA WEC, LMP1)[3]		40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Серия «Индикар» (IndyCar)		40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Мировая серия «Рено» 3,5 л. (World Series by Renault 3.5)		35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
Чемпионат ГП-3 (GP3)		30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Японская «Суперформула» (Superformula Japan)		25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Чемпионат мира ФИА в классе «туринг» (FIA WTCC)		15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Серия ДТМ (DTM)		15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Серия «Индилайт» (IndyLight)		15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Национальные чемпионаты формулы №4	MSA Formula Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 Italian Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 German Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 North Europe Zone (SMP) Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 Japanese Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 Chinese Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
	F4 Australian Championship	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Национальные чемпионаты формулы №3	Formula 3 Australia	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
	Formula 3 Brazil	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
	Formula 3 Germany	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
	Formula 3 Japan	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Чемпионаты формулы «Рено» 2,0 л.	Formula Renault 2.0 Eurocup	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
	Formula Renault 2.0 ALPS	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
	Formula Renault 2.0 NEC	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Чемпионат мира ФИА по картингу в классах	KF2	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0
	KZ1	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0

Конечно, прежде чем рассуждать о плюсах и минусах новой системы, следует дождаться публикации нового официального текста приложения «L», которое можно ждать после заседаний Всемирного совета 30 сентября или в начале декабря. Но уже сейчас можно сказать, что в целом введение подобной системы выглядит вполне логичным шагом, внесшим в критерии выдачи суперлицензий большую универсальность, прозрачность, четкость, гибкость. Конечно, вызывает сожаление, что эта система более формализована, а значит, и бюрократизирована, и неоперативна, чем старая, и не учитывает общую тенденцию к омоложению автоспорта. Но в остальном реализованные в ней принципы представляются правильными.

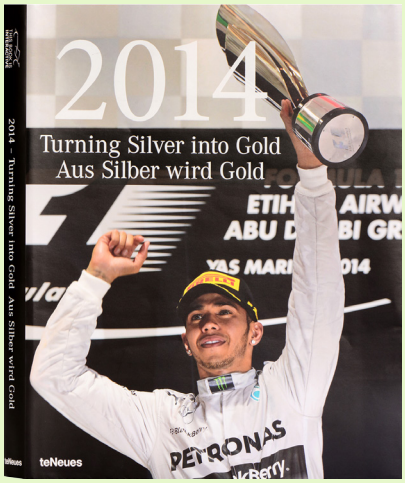
Балльная система, вызвавшая столько споров, является всего лишь математическим выражением старого текстового описания, но поэтому она намного эффективней и охватыва-

[3] Поскольку экипажи состоят из 3 гонщиков, обычно каждое место личного зачета делят 2-3 гонщика.

ет более широкий круг серий и гонщиков. В связи с этим получения суперлицензии возможно даже гонщиками-середняками (например, в течение трех лет занимавшими 4-5 места в «Мировой серии “Рено” 3,5 л.»). Некоторые гонщики могут попытаться построить карьеру не на переходе в старшие серии, а на многолетних выступлениях на знакомой машине младших серий (например, в ГП-3). Возможно также целенаправленное выступление в нескольких сериях (например, в ГП-2 и европейской «Формуле-3») — примером является Андре Лоттерер, за три последних года набравший в Чемпионате мира в гонках на выносливость и японской «Суперформуле» 160 баллов! Новые правила предусматривают обязательное достижение результатов в младших сериях, но выступления в них (за редким исключением) являются платными, поэтому гонщикам без бюджета попасть в «Формулу-1» также станет труднее, а вот сыновей супермиллионеров это препятствие не остановит. И этот фактор может привести к увеличению выплат за место в кокпитах лучших команд младших серий.

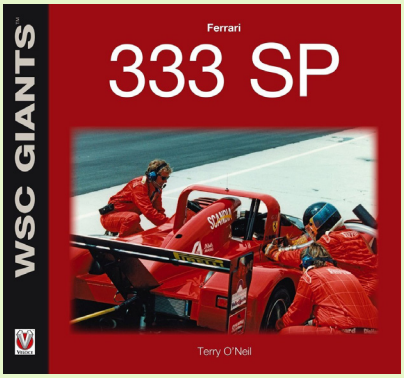
Новая система баллов и, в меньшей степени, требование совершеннолетия и наличия прав, привлекли внимание прессы и болельщиков. Но ключевым изменением в правилах выдачи суперлицензий являются вовсе не они, а то, что новые правила, впервые с 1980 года, не предусматривают выдачи суперлицензий в качестве исключения, без выполнения критериев. Это резко ограничивает количество претендентов на суперлицензии, в связи с чем, возможно, и была введена система баллов. Она охватывает значительно более широкий круг гонщиков: если старые системы критериев предусматривали теоретический максимум в 40–50 человек в год, то новая балльная система — 146 человек. На практике, по подсчетам болельщиков, гонщиков-претендентов будет около 40 в год (это связано и с неравномерностью получения очков в ходе карьеры, и с отсутствием «Формулы-2»). Это количество, в свою очередь, расширяется новым правилом о сохранении права на суперлицензию в течение трех лет. Это правило служит в первую очередь интересам тест-пилотов, но может привести и к ротации рента-драйверов, которые смогут, потратив бюджет, два года копить его заново, нигде не выступая, а потом вновь вернуться в «Формулу-1».

Но всё же отсутствие практически неограниченной возможности привлекать в команду «Формулы-1» гонщиков с лицензией «А», которой команды активно пользовались в течение последних 35 лет, может иметь для «Формулы-1» последствия. Во-первых, оно ударит по планам команд, практиковавших выдачу суперлицензий в целях пополнения бюджета и, соответственно, может привести к новым жалобам команд-аутсайдеров. Во-вторых, по новым правилам даже для гонщиков, набравшим 40 баллов, необходимо проводить 300-километровые тесты, что затруднит попадание в «Формулу-1» в ходе сезона. То есть новые правила решают проблему рента-драйверов за счет снижения доходов и увеличения расходов команд-аутсайдеров, и трудно сказать, что хуже. В-третьих, количество гонщиков-претендентов теперь жестко ограничено, и тем самым предложение на рынке труда «Формулы-1» существенно снижается, что может вызвать повышение спроса, увеличение зарплат (или снижение приносимых спонсорских выплат), и даже создание политической платформы гонщиков, подобной ФОКА в 1970-х годах. Сейчас нельзя сказать, проявятся эти факторы или нет, а если да, то в какой форме. Но весьма возможно, что их причина — отсутствие возможности получения суперлицензии в качестве исключения — со временем будет устранена, хотя, возможно, оно будет реализовано иначе. В конце концов, невозможность получения суперлицензии чемпионом мира, пропустившим более трех лет, или гонщиком, исключительно ярко проведшим менее 5 гонок за сезон, или в целях маркетинга (например, подписание контракта командой «Хаас» с американским гонщиком) может привести к новой волне критики в адрес «Формулы-1» и заставить ФИА поступиться принципами. СМ

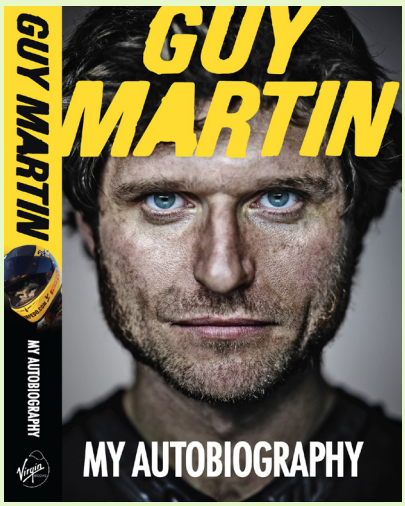


2014. Turning Silver into Gold. Mercedes-Benz Formula One
Автор Hartmut Lehbrink
Книга вышла в январе 2015
Издательство teNeues Verl.
Формат 37 x 29 см
Иллюстраций 250 цветных и черно-белых
ISBN 9783832732356
Языки английский, немецкий
Страниц 304
Переплет твердый
Цена без доставки от 4900 руб.

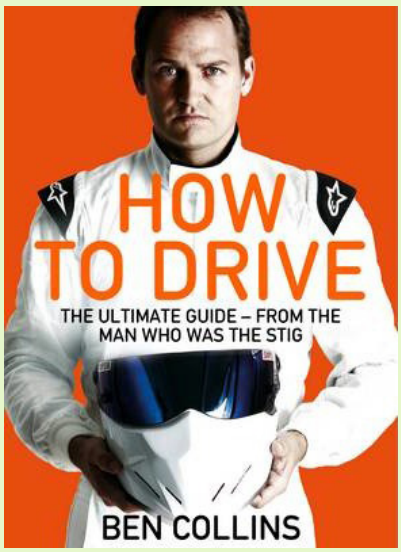
Bugatti Type 57 Grand Prix. A Celebration
Автор Neil Max Tomlinson
Книга вышла в июле 2015
Издательство Veloce Publ.
Формат 24,8 x 24,8 см
Иллюстраций 158
ISBN 9781845847890
Язык английский
Страниц 176
Переплет твердый
Цена без доставки от 4000 руб.



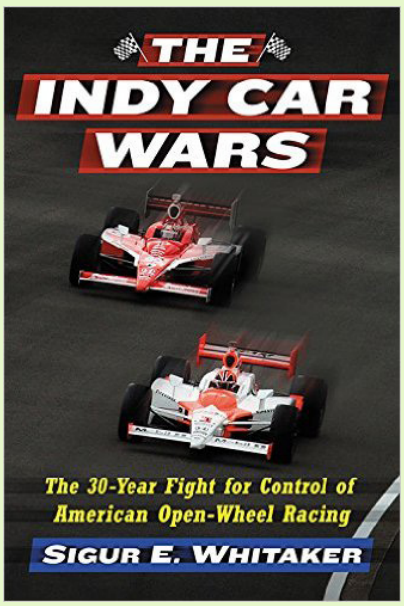
Ferrari 333 SP. WSC Giants
Автор Terry O'Neill
Книга вышла в июле 2015
Издательство Veloce Publ.
Формат 21 x 19,5 см
Иллюстраций 146
ISBN 9781845847586
Язык английский
Страниц 128
Переплет мягкий
Цена без доставки от 900 руб.



Guy Martin. My Autobiography
Автор Guy Martin
Книга вышла в августе 2015
Издательство Virgin Books
Формат 19,6 x 12,6 см
ISBN 9780753555033
Язык английский
Страниц 320
Переплет мягкий
Цена без доставки от 500 руб.

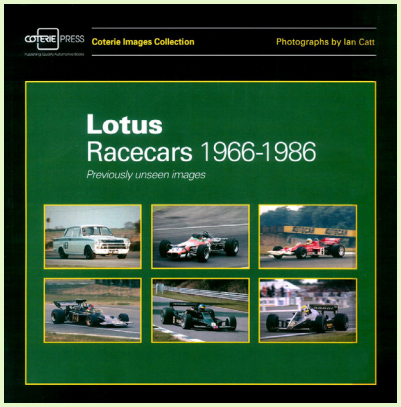


How to Drive. The Ultimate Guide from the Man Who Was the Stig
Автор Ben Collins
Книга вышла в июне 2015
Издательство Pan Macmillan
Формат 21,5 x 14,5 см
С иллюстрациями
ISBN 9781447272847
Язык английский
Страниц 288
Переплет мягкий
Цена без доставки от 700 руб.



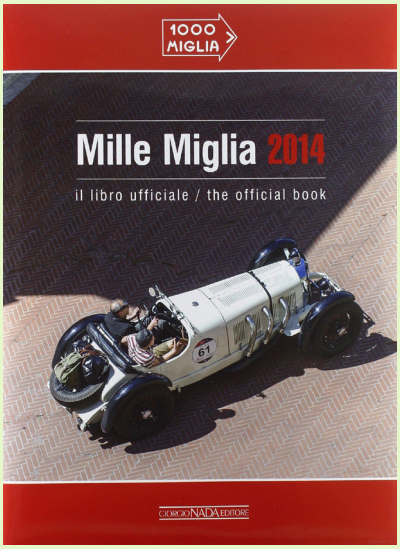
The Indy Car Wars. The 30-Year Fight for Control of American Open-Wheel Racing
Автор Sigur E. Whitaker
Выход в свет в сентябре 2015
Издательство McFarland & Co Inc
Формат 22,9 x 15,2 см
Иллюстраций 15
ISBN 9780786498321
Язык английский
Переплет мягкий
Цена без доставки от 2000 руб.

Стоимость книг рассчитана на сайте http://www.bookfinder.com накануне выхода альманаха в конце июля 2015 года и приведена для приблизительной оценки

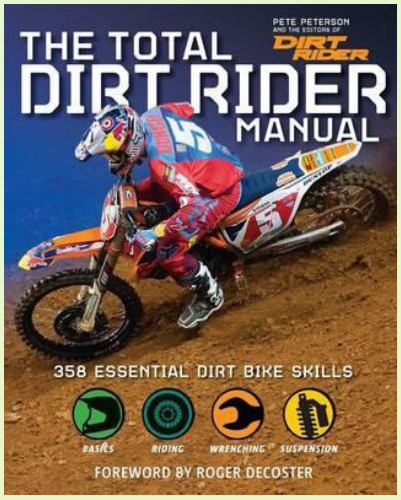


Lotus Racecars 1966 –1986. Previously Unseen Images
Авторы William Taylor, Ian Catt
Книга вышла в мае 2015
Издательство Coterie Press
Формат 22,4 x 22,6 см
С иллюстрациями
ISBN 9781902351568
Язык английский
Страниц 130
Переплет мягкий
Цена без доставки от 1200 руб.

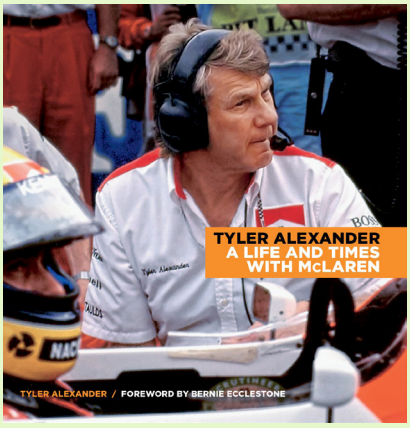
March Racecars 1970 –1983. Previously Unseen Images
Авторы William Taylor, Ian Catt
Книга вышла в мае 2015
Издательство Coterie Press
Формат 22,4 x 22,6 см
С иллюстрациями
ISBN 9781902351575
Язык английский
Страниц 126
Переплет мягкий
Цена без доставки от 1500 руб.



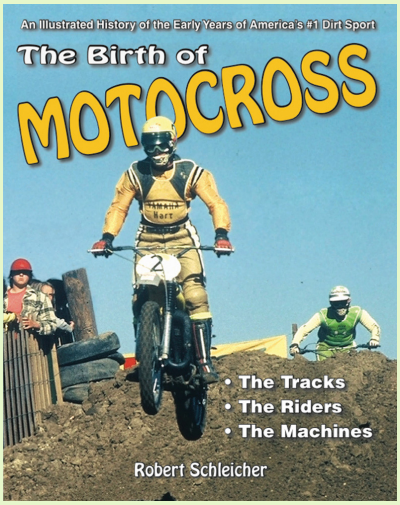
Mille Miglia 2014. The Official Book
Редактор Paolo Mazzetti
Книга вышла в апреле 2015
Издательство Giorgio Nada Ed.
Формат 33 x 24 см
Иллюстраций 300 цветных и черно-белых
ISBN 9788879116190
Языки английский, итальянский
Страниц 288
Переплет твердый
Цена без доставки от 4200 руб.



The Total Dirt Rider Manual. 358 Essential Dirt Bike Skills
Автор Pete Peterson
Выход в свет в сентябре 2015
Издательство Weldon Owen
Формат 24,3 x 16,8 см
С иллюстрациями
ISBN 9781616287276
Язык английский
Страниц 256
Переплет мягкий
Цена без доставки от 1400 руб.



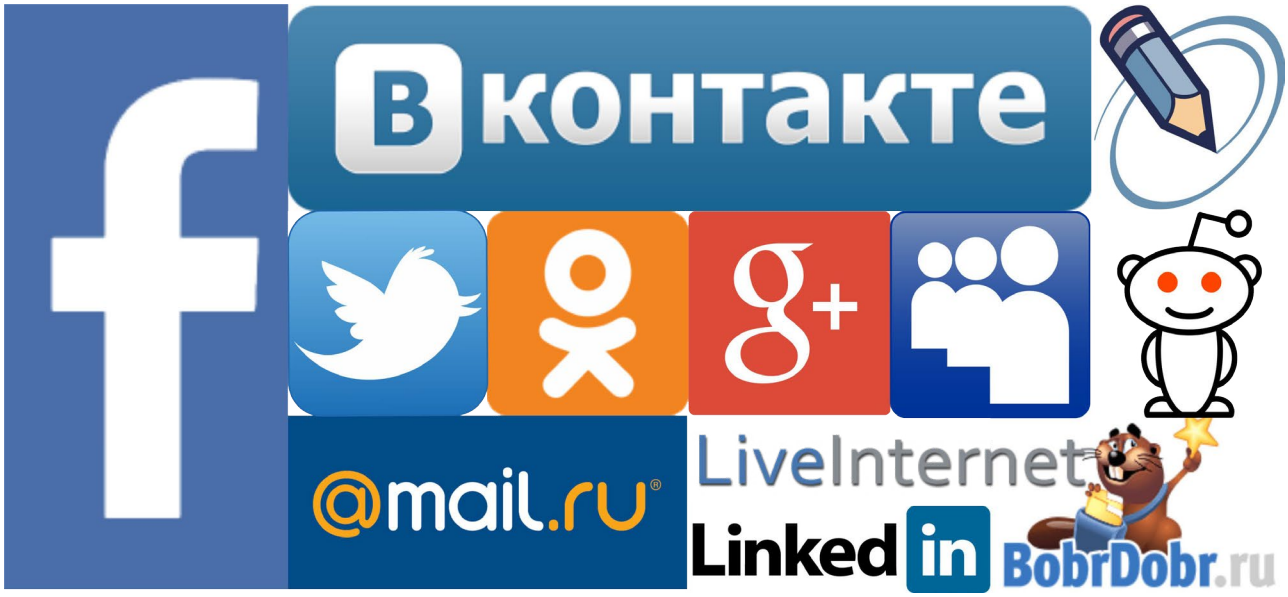
Tyler Alexander. A Life and Times with McLaren
Автор Tyler Alexander
Книга вышла в июле 2015
Издательство David Bull Publ.
Формат 23,8 x 22,4 см
Иллюстраций 100 цветных и 47 черно-белых
ISBN 9781935007210
Язык английский
Страниц 456
Переплет твердый
Цена без доставки от 2300 руб.



The Birth of Motocross. An Illustrated History of the Early Years of America's #1 Dirt Sport
Автор Robert Schleichert
Книга вышла в мае 2015
Издательство Enthusiast Books
Формат 27,7 x 21,3 см
С иллюстрациями
ISBN 9781583883310
Язык английский
Страниц 126
Переплет мягкий
Цена без доставки от 1200 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:

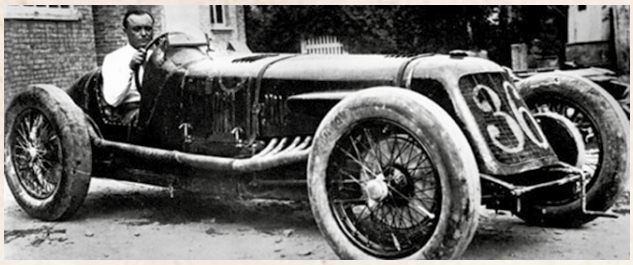
Получатель: Коваленко Владимир Юрьевич
Номер счета: 40817810764001603693
Номер карты: 4276640011155373
Наименование банка: Отделение N8616 СБЕРБАНКА РОССИИ Г.ТОМСК
БИК: 046902606
Корреспондентский счет: 30101810800000000606
Наименование платежа: Добровольное пожертвование на альманах

или на счет Pay Pal:

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.



«Мазерати V4» 1929 г.

Созданный Альфиери Мазерати на базе удачной модели «26», новый автомобиль был оснащен 16-цилиндровым двигателем («V» означало конфигурацию двигателя, «4» — рабочий объем в литрах). Был изготовлен в единственном экземпляре. Гоночный дебют состоялся в гонке на «Большой приз Италии» 1929 года с самим Альфиери Мазерати за рулем, где ему удалось пройти круг со скоростью 198,7 км/ч. Рекорд этот будет побит лишь в 1954 году.

Двумя неделями позже Бордзаккини в Кремоне устанавливает рекорд на 10 км, который был побит лишь в 1932 года Кэмпбеллом на 1500-сильной «Синей птице».

1930 год начался с победы Бордзаккини в «Большом призе Триполи». Это была первая победа «Мазерати» в гонках «больших призов». Следующие гонки в Индианаполисе и Пескаре оказались неудачными.

В 1931 году на его базе был создан 5-литровый вариант V5. Автомобиль сохранился до наших дней и восстановлен в первозданном виде.

Технические характеристики

Двигатель. 16-цилиндровый с углом развала 22,5°, рабочий объем 3961 см³. Мощность 305 л. с. при 5500 об/мин.

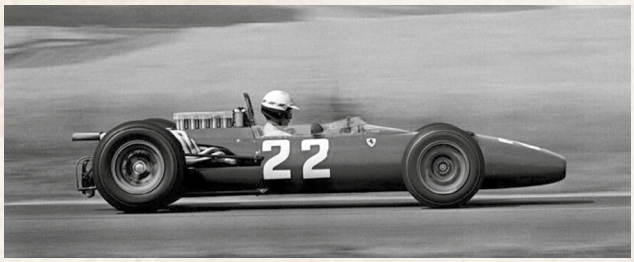
Трансмиссия. Сухое многодисковое сцепление, 4-ступенчатая механическая кпп с передачей заднего хода.

Шасси. Рама коробчатого сечения. 2-местный кузов с алюминиевыми наружными панелями.

Подвеска. Передняя, задняя — на продольных полуэллиптических рессорах с фрикционными амортизаторами. Колесные диски 19''. Барабанные тормоза с механическим приводом.

Размеры. Колесная база 2670 мм. Колея 1350 / 1300 мм. Вес без топлива и гонщика 1050 кг.

Автопаноптикум



«Феррари-312» 1966 г.

Новая «3-литровая» формула №1 образца 1966 года, казалось, была создана специально для итальянского завода: на ее стороне был многолетний опыт создания 12-цилиндровых двигателей. Рокки изначально спроектировал 24-клапанный вариант двигателя. Гоночный дебют автомобиля состоялся на «Большом призе Сиракуз» 1966 года, где Джон Сертиз легко добыл победу. Начиная с «Большого приза Италии», который выиграл Скарфьотти, двигатель был заменен на 36-клапанный. Всего было изготовлено 3 шасси.

Автомобиль, конструктором которого стал Мауро Форгьери, отличался большим весом и посредственной управляемостью. Кроме того, после победы в Бельгии из команды уходит Джон Сертиз. Причина — разногласия с менеджером Эудженио Драгони. Потеря талантливого гонщика и опытного «тестера» сразу отразилась на результатах команды. К 1967 году была подготовлена значительно модернизированная версия автомобиля.

Технические характеристики

Двигатель. 12-цилиндровый с углом развала 60°, рабочий объем 2989,5 см³. Мощность 360 л. с. при 10000 об/мин. (для 36-клапанной версии 375 л. с.). По две свечи на цилиндр, система впрыска «Лукас».

Трансмиссия. Сухое многодисковое сцепление, 5-ступенчатая механическая кпп с передачей заднего хода.

Шасси. Построено по схеме «полумонокок» из овальных труб, усиленных алюминиевыми и стальными наружными панелями. Объем топливного бака 160 л.

Подвеска. Передняя — двухрычажная с «рокерным» верхним рычагом. Задняя — многорычажная, на непараллельных радиусных рычагах. Спереди и сзади — гидравлические амортизаторы с витыми пружинами, убранные внутрь рамы. Гидравлические дисковые тормоза «Гирлинг». 14-дюймовые литые колесные диски 14'' фирмы «Компаньоло».

Размеры. Колесная база 2400 мм. Колея 1450 / 1436 мм. Вес без топлива и гонщика 595 кг. VMS