

ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

ОКТЯБРЬ 2015

№10

АЛЬМАНАХ



Читайте в номере:

Николай Белоусов. **Чарующий белый ад**

Владимир Коваленко. **Тони Брукс. Поэзия движения**

Алексей Рогачев. **За рулем «пятисотки»**

Владимир Коваленко. **Все подиумы «Формулы-1» (1981-1985)**

СОДЕРЖАНИЕ

1. Колонка редактора.....	3
2. Николай Белоусов. Чарующий белый ад.....	4
3. Владимир Коваленко. Тони Брукс. Поэзия движения.....	35
4. Алексей Рогачев. За рулем «пятисотки».....	37
5. Владимир Коваленко. Все подиумы «Формулы-1».....	42
6. Книжные новинки.....	84
7. Обратная связь.....	86

Также над выпуском работали:

- Сергей Сербин,
- Сергей Мингазов.

На обложке: Жан-Пьер Николя и Клод Рур, «Рено-8 Гордини», «Ралли Монте-Карло» 1968 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.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

В своей колонке в прошлом номере я не стал останавливаться на причинах своего увлечения историей автоспорта, но раз заикнулся, надо раскрыть вопрос. Строго говоря, все наши хобби — это следствие наличия свободного времени. У человека, которому необходимо бороться за выживание, нет увлечений. А если у тебя рабочий день с 9 до 18 и два выходных дня, а пищу и одежду ты покупаешь в магазине на зарплату, то времени остается вполне себе предостаточно. Дальше, видимо, в дело вступают глубинные механизмы инстинктов. Наверное, если особь мужского пола в душе — воин, он играет в танчики. Ну, требуется ему громить и крушить, а в реальной жизни за это можно срок схлопотать. Но не всем быть воинами, должны же быть «пахари» и «сеятели». Да даже среди воинов могут быть «громилы» и «разведчики». Последних не интересуют «танчики», они работают головой и ищут решения хитрых вопросов.

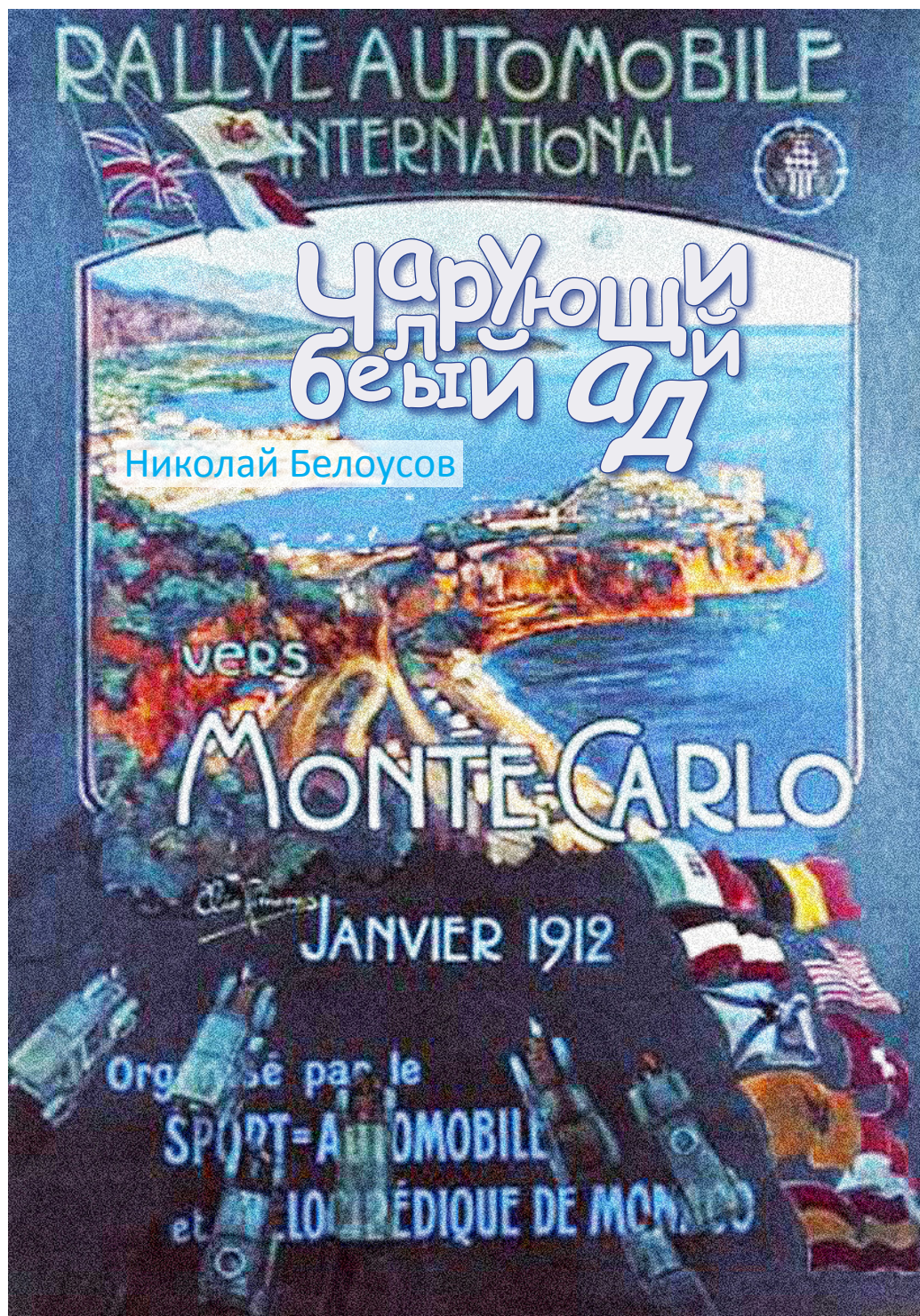
Вот и возникает вопрос: а если меня зацепили события прошлых лет в области автоспорта, чем это может быть вызвано? Почему не коллекционирование марок или игра на ложках? Или если история, то почему именно автоспорта, а не железнодорожного транспорта? Не знаю. Но подозреваю, что есть здесь элемент случайности. Когда много свободного времени, зацепить может любое дело, не связанное с выживанием. В детстве и молодости мы перебираем множество занятий, связанных со спортом, наукой, искусством. Что-то приживается, остальное — забывается. Вероятно, те занятия, в которых удастся достичь результатов, приносят моральное удовлетворение. А «выхлоп» стимулирует развитие. Это могла быть и игра на ложках, но в нужный момент попалась на глаза «Формула-1», стала приносить моральное удовлетворение, а потом на горизонте возникла история, и вот тут, видимо, в дело вступил инстинкт «разведчика», ибо информации было мало, ее надо было искать и архивировать. Может, тогда, не «разведчик», а «бухгалтер»? Не занимался определением своего психотипа, просто думаю, что история автоспорта подвернулась случайно и подошла по устройству психики. «Выхлоп» служит стимулом. Ну, вот как-то так. То есть, по большому счету, попытки понять, **почему**, смысла особого не имеют, ибо выводят в какие-то абстрактные сферы.

Зато можно снова вернуться к следствию, то есть тому, как мы реализовываем свои интересы. Это уже более наглядно и понятно. Вот, например, при подготовке фотопутеводителя по всем подиумам «Формулы-1» возник интересный вопрос об оформлении зоны награждения на «Гонке чемпионов» 1983 года (см. стр. 60). Остался ли щит с проведения прошлого года гран-при или его по какой-то причине нацепили снова? Инструмент для решения этого вопроса у меня есть, но он не помог. Что за инструмент? Дело в том, что практически сразу же после появления интереса к истории автоспорта я стал сохранять найденную информацию в структурированный архив, причем, беру все, что попадаетеся. Мало ли, вдруг пригодится. Да и интересные события и личности есть в любой дисциплине автоспорта. В этой ситуации главным было создать такую систему, при которой можно было раскладывать информацию по полочкам, чтобы потом легко ее оттуда добывать. Не буду описывать ее в подробностях (по крайней мере, не в этот раз), просто в данном конкретном случае логичным способом понять причины использования на «Гонке чемпионов» щита с названием «Британский гран-при» был бы просмотр фотосвидетельств с других соревнований, прошедших между двумя этими гонками. Если бы на фотографиях в течение сезона красовался все тот же рекламный щит, это было бы одно. Если бы оформление зоны награждения менялось, вывод был бы другим. Ну, и копать дальше нужно было бы по-разному.

Фотографии с разных гонок на трассе «Брандс-Хатч» у меня были, но нужных видов среди них я не нашел. Эти фотографии, правда, не были структурированы нужным образом, просто свалены в папку, посвященную соревнованиям национального уровня Великобритании. По-хорошему, каждому соревнованию надо определить свою папочку, но пока что на это нет времени. Если бы в этой куче фотографий нашлись подходящие, пришлось бы выяснять их даты через просмотр доступной периодики. Но не судьба. Так что хоть нужный результат не был достигнут, но хотя бы вот так создание «всеобъемлющего» архива себя оправдывает. Сбирать надо любую информацию, а будет ли она полезной — это вопрос другой. Если так и не понадобится, что ж, значит, так тому и быть. Зато если понадобится, это, наверное, с лихвой оправдает затраты времени на все труды.

ВК

Владимир Коваленко



ОТ РЕДАКТОРА

Уже традиционно к статьям Николая Белоусова требуются кое-какие пояснения. Мы постоянно выступаем против рассматривания истории через понятия, характерные для современного автоспорта. В случае ралли, коль скоро соревнование под таким названием тогда было полной противоположностью тому, что мы видим сейчас, в наше время принято относиться к ралли многолетней давности как к соревнованию на скорость по дорогам общего пользования с использованием стенограммы. Николай пошел другим путем и применил тогдашние понятия к современности. Конкретно он «Ралли Монте-Карло» называет везде пробегом. Это очень хитрая ситуация, потому что когда соревнования такого рода еще не приняли какую-то единую форму, их можно было называть по-разному. Я вот нашел способ объединить соревнования, которые потом станут ралли в привычном нам понимании, под обобщающим названием «соревнования для путешественников». Это тоже не идеальный вариант, но, наверное, более близкий к реальности. «Ралли Монте-Карло» было задумано действительно не как соревнование на скорость. И даже не на регулярность хода, как потом стали это объяснять. Это слет, который в идеале должен был закончиться торжественным одновременным прибытием участников в точку сбора. Это ни гонка, ни пробег, ни что-либо еще. Просто слет. В дальнейшем идея прибытия в одну точку, стартуя из разных, была позаимствована многими другими организаторами, но были и другие идеи. Например, цель некоторых альпийских соревнований — преодолеть все самые значимые перевалы в Альпах. Ну, наверное, это пробег.

Переворот ралли с ног на голову проходил постепенно, поэтому сложно сказать, когда соревнования для путешественников превратились в гонки по дорогам общего пользования. Сложно определить эту границу. Поэтому, вероятно, приходится смешивать понятия. По этой причине мы не стали заменять в статье слово «пробег» на более подходящие определения, даже если в каких-то случаях оно совершенно не подходило. Просто читатели должны знать, что «пробег» с определенной поры таковым не являлся. С какой? Это вопрос для отдельного исследования. То же самое касается некоторых других терминов, например, «доп». На жаргоне советских раллистов так назывались спецучастки, то есть «дополнительные» задания. Ведь в исходной форме ралли — это задание на преодоление какой-то дистанции в срок. Не быстрее и не медленнее, а именно в срок. Это не гонка. Но для пущего интереса после преодоления этой дистанции участникам устраивали дополнительные задания, которыми могли быть и специальные участки для преодоления на скорость. Теперь именно из них состоит ралли. Но раньше они не были «допами» в современном понимании. То есть, например, конкурс красоты среди автомобилей участников вполне себе мог быть одним из главных мероприятий программы (ведь это было не соревнование, а слет), так что «допом» его называть было бы некорректно.

ВК

Владимир Коваленко



«...РАЛЛИ (англ. Rally — слет, сбор) — спортивные соревнования на специально подготовленных автомобилях или мотоциклах на точность соблюдения заданного графика движения по определенному маршруту...»

Словарь иностранных слов и выражений (Москва, Олимп, 1998)

«...МОНТЕ-КАРЛО — дорогой курорт и самый большой город княжества Монако, расположенный на горном выступе в северо-восточной части Монако. Население — 12 тыс. (1982 г.). Известен своим “Казино”, а также автомобильными соревнованиями “Ралли Монте-Карло” и “Большой приз Монако”...»

The Hutchinson Pocket Encyclopedia (Helicon, 1995)

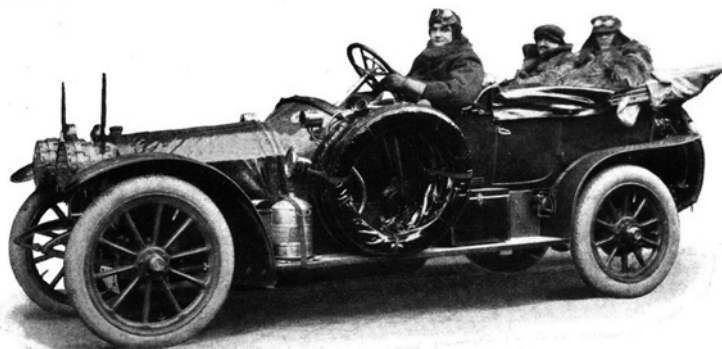
Крохотное, площадью всего в два квадратных километра, княжество Монако к началу XX века имело уже твердую репутацию фешенебельного курорта и центра игрового бизнеса не только в Европе, но и во всем мире. «Меккой» для охотников за удачей стало «Казино», красивое здание, построенное в 1878 году по проекту архитектора Шарля Гарнье. Однако в зимние месяцы поток гостей иссякал, а вместе с ним иссякал и денежный поток в казну княжества. Решить эту проблему попытался тогдашний президент клуба «Автомобильный и велосипедный спорт Монако» (Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco) Александр Ногес...

Еще в августе 1890 года Ногес с группой единомышленников организовал клуб «Монегасский велосипедный спорт» (Sport Vélocipédique Monégasque), под патронажем которого началось проведение звездных сборов велосипедистов с финишем перед княжеским дворцом. Через 17 лет, в связи с бурным развитием автомобилестроения и ростом популярности гонок «самодвижущихся экипажей», велосипедное объединение преобразуется в клуб «Автомобильный и велосипедный спорт Монако», который через три года становится региональным отделением Автомобильного клуба Франции (Automobile Club de France, ACF). В 25-м находящееся в Монако подразделение АКФ получило самостоятельность и стало именоваться «Автомобильным клубом Монако» (Automobile Club de Monaco). Это стало возможным благодаря сыну Александра Ногеса, Антони, приложившему немалые усилия и старания для получения автомобилистами княжества независимости от опеки северного соседа. Большую помощь в этом Ногесу-младшему оказал князь Альбер I, взошедший на престол в 1910 году. Но мы забежали немного вперед...

Естественным развитием велосипедных пробегов стала организация подобного состязания, но уже на самодвижущихся экипажах. Первые проработки регламента таких соревнований датируются декабрем 1909 года, а летом следующего года было объявлено о проведении в январе 1911-го звездного сбора автомобилей с финишем в Монако. Состязания организовывались в пик «мертвого сезона» на средиземноморском побережье. Финансовая сторона организации пробега быстро решилась с помощью Камилля Блана, сына основателя «Общества морских купаний» (Société des Bains de Mer), в сферу влияния которого входило казино. Патроном пробега, названного «Международное ралли Монте-Карло» (Le Rally International de Monte Carlo), становится князь Альбер I, также весьма заинтересованный в привлечении новых туристов в зимний период. Впервые в автоспорте использовалось слово «ралли», которое очень скоро станет повсеместным обозначением состязаний такого рода на машинах или мотоциклах.

Участники первого «Ралли Монте-Карло» могли стартовать в одном из шести пунктов: в Париже, Булонь-сюр-Мере, Брюсселе, Берлине, Вене или Женеве. Им предстояло добраться до Монте-Карло, затем пройти дистанцию горных гонок, а также на специальных испытаниях продемонстрировать удобство и красоту своих экипажей. Финиш пробега устанавливался на 28 января. Самый длинный путь преодолевали спортсмены, выезжающие из Берлина — 1690 км, самый короткий — из Женевы (670 км).

Два участника «Ралли Монте-Карло» 1911 года, стартовавшие из Вены — австрийский гонщик Эгон Франкль на «Аустро-Даймлере 28/32 л. с.» (справа) и немецкий лейтенант Кнапп на «ФИАТе 16/18 л. с.» (внизу). Как видно по фотографиям, позаимствованным из венской «Всеобщей автомобильной газеты» (Allgemeine Automobil-Zeitung), спортсмены ехали в столицу княжества без особых удобств.



На прохождение дистанции от германской столицы отводилось 170 часов, включая время на отдых экипажа и ремонт автомобилей. Стартующие из других городов вступали в состязание позже: время их старта рассчитывалось исходя из средней скорости на маршруте 10 км/ч. Сегодня эти условия могут показаться просто смешными, но надо помнить, что в начале прошлого века автомобили, как правило, были открытыми и крайне ненадежными. К этому надо добавить январские морозы, метели, обледенелые альпийские перевалы и отсутствие нормальных дорог в большинстве



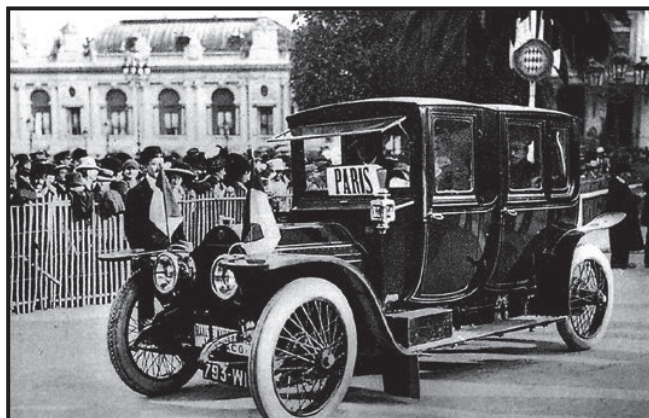
стран, по которым предстояло двигаться участникам ралли. Перед самым началом соревнований в прессе появились сообщения о нападениях на людей стай голодных волков на территории Германии и Австрии.

Тем не менее 23 спортсмена выразили желание стартовать в первых ралли, из которых на старт вышло 20, а до княжества добралось 16. Все экипажи позаботились о теплой одежде и лопатах для расчистки снега. Но это было, пожалуй, и все спецоборудование раллийных машин. Первым 21 января стартовал ротмистр фон Эсмарх на «Дюркоппе» (Dürkopp), один из трех участников, решивших начать пробег в Берлине. Вслед за ним отправился в дальний путь Юлиус Бойтлер на 45-сильном швейцарском «Мартини 38/45 л.с.» (Martini 38/45PS), снабженном открытым 4-местным кузовом. Учитывая январские морозы, его поездку нельзя признать комфортной. На следующий день начали соревнования 11 гонщиков, оценивших качество французских дорог и посему выбравших исходным пунктом Париж. Им предстояло преодолеть 1020 км.

Победителем первого «Ралли Монте-Карло» и обладателем приза в 10 тысяч франков стал 33-летний французский автогонщик и авиатор Анри Ружье, стартовавший на 25-сильном «Тюрка-Мери» (Turcat-Mery), снабженном закрытым кузовом. Со своим напарником Фалире он затратил на прохождение маршрута Париж–Монако 28 часов 1 минуту. На финише участников состязаний встречали толпы людей, жаждавших стать свидетелями окончания беспримерного в истории автомобиля пробега. Расчет Ногеса и Блана оказался верным: благодаря ралли в Монте-Карло съехалось туристов не меньше, чем в разгар курортного сезона.



В первом «Ралли Монте-Карло», проведенном в январе 1911 года, из 20 стартовавших участников до княжества смогли добраться 16.



Победителем первого «Ралли Монте-Карло» стал 33-летний автомобильный гонщик и авиатор Анри Ружье на 25-сильном «Тюрка-Мери» с закрытым кузовом.

Для определения лучшего в «Международном ралли Монте-Карло» его организаторы ввели пять критериев: средняя скорость, длина маршрута, количество пассажиров, ехавших в машине, техническое состояние машины на финише и красота экстерьера. Если первые три показателя были вполне объективными, то два последних отдавались на волю судей. Так, участвующие в «конкурсе красоты» автомобили (Concours d'Elegance, его победителем стал француз Миронно на «Берлие» (Berliet)) украшались гирляндами цветов, которые являлись чуть ли не главным критерием для определения судейской коллегией победителя данного (пользуясь современными терминами) «допа». И нет ничего удивительного в том, что не успели стихнуть звуки французского гимна, исполненного в честь Ружье, как посыпалась лавина протестов, в первую очередь — от двух спортсменов, начавших пробег из германской столицы. Бойтлер не согласился с присужденным ему третьим местом и требовал восстановить справедливость, стуча кулаком по столу, за которым сидели судьи. Фон Эсмарху, показавшему наивысшую скорость прохождения дистанции, присудили шестое место, и он срочно телеграфировал в Берлин руководству Кайзерского автоклуба, прося о помощи в споре с организаторами ралли. Когда все его протесты были отклонены арбитрами, он демонстративно отказался от выхода на завершающее «дефиле», в котором принимали участие экипажи, окончившие пробег. В результате жюри дисквалифицировало ротмистра, и его позицию занял Гольдштук на французском «ЛяБюире 54 л.с.» (LaBuire 54CV). Однако все довольно быстро успокоилось, и на свет появилось новое автомобильное соревнование, по своей значимости занявшее место рядом с гонками гран-при.



Почетный знак, врученный победителю «Ралли Монте-Карло» 1912 года.

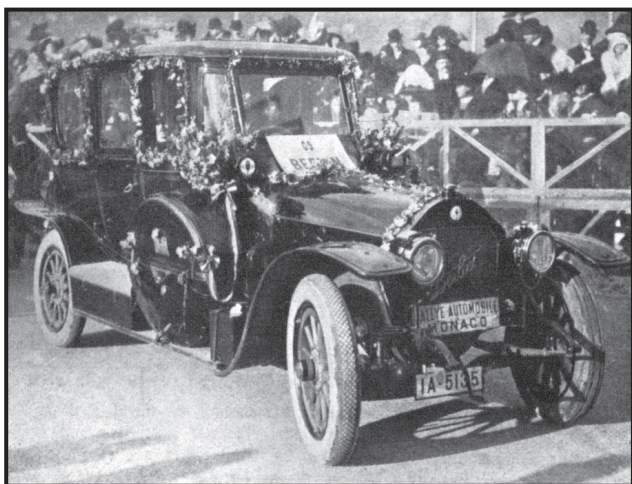


Второе «Ралли Монте-Карло» собрало уже 60 экипажей (заявки подали 87 участников), а местом старта назначались 10 городов: Амстердам, Берлин, Булонь-сюр-Мер, Брюссель, Женева, Гавр, Париж, Санкт-Петербург, Турин и Вена. Самый длинный маршрут — 3257 км — предстояло преодолеть нашему соотечественнику Андрею Платоновичу Нагелю, редактору петербургского журнала «Автомобиль», отправившемуся в пробег из российской столицы вместе с Вадимом Александровичем Михайловым на отечественном двухместном «Руссо-Балте» модели «С24/55». Как и в прошлом году, наибольшее количество экипажей — 32 — стартовало из Парижа.



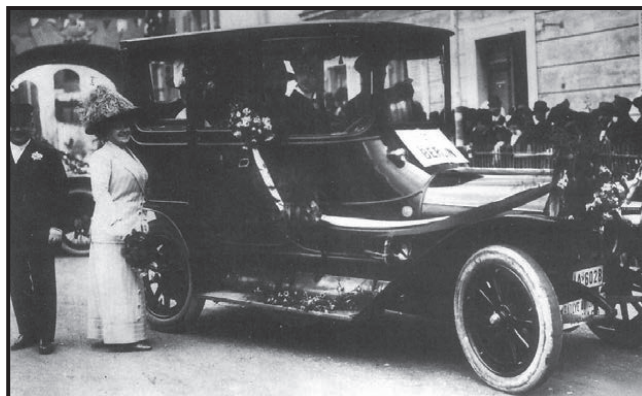
В 1912 году в пробег из российской столицы до средиземноморского княжества отправился редактор петербургского журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель (в автомобиле — слева) вместе с Вадимом Александровичем Михайловым. Они ехали на отечественном двухместном «Руссо-Балте» модели «С24/55», «обутом» в покрышки рижского завода «Проводник».

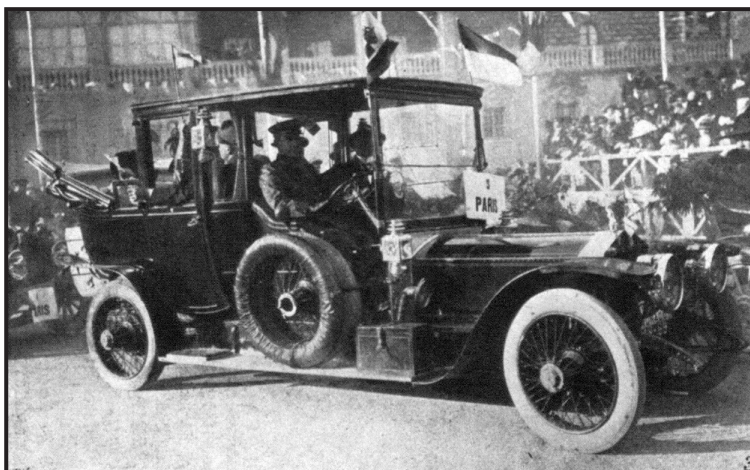
На сей раз для определения победителя в расчет брались длина маршрута, средняя скорость, показанная на дистанции, оборудование автомобиля, а также количество мест, пассажиров и... окон. Кроме того, по окончании пробега предполагалось проведение еще одного «допа» — конкурса на наиболее украшенный цветами автомобиль (Concours de la Voiture plus Fleurie). На машине в ходе состязаний нельзя было ничего менять — двигатель и шасси пломбировались на старте. Некий месье Монье решил добиться успеха, отправившись из Парижа в путь на «Делонэ-Белльвиле» (Delaunay-Belleville), напоминавшем автобус, с тем, чтобы получить фору по количеству окон в своем экипаже. Правда, ему это не слишком помогло (он занял лишь третье место), и победителем стал Юлиус Бойтлер на французском «Берлие», проехавший из Берлина в Монако со средней скоростью 29 км/ч. Второе место было присуждено ротмистру фон Эсмарху на «Дюркоппе». Финишировать перед княжеским дворцом удалось 35 экипажам плюс еще одному участнику на одноцилиндровой «вуатюретке» (Voiturette — маленький автомобиль) марки «Сизер-Нодин» (Sizaire-Nodine), стартовавшему из Парижа и получившему приз в своем классе. Обладателем первого места в «конкурсе автомобилей и цветов» был объявлен Мазе на «Делонэ-Белльвиле». Однако подлинным героем II «Ралли Монте-Карло» пресса единодушно назвала Андрея Нагеля, занявшего в общем зачете девятое место. За выдающийся результат, показанный им — средняя скорость по дорогам России, Эстонии, Германии и Франции с учетом всех остановок составила 16,7 км/ч — судейское жюри вручило спортсмену специальный приз за выносливость автомобиля, а также первый приз за туризм.



Ротмистр фон Эсмарх на «Дюркоппе» занял в пробеге 1912 года второе место.

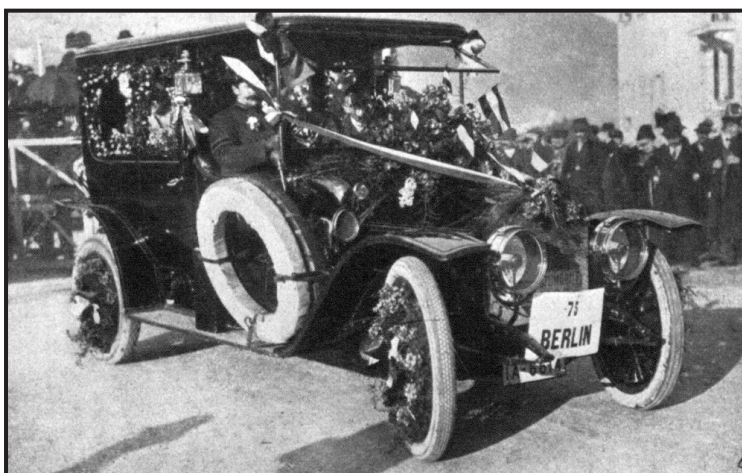
Победителем «Ралли Монте-Карло» 1912 года стал Юлиус Бойтлер на французском «Берлие 16 л. с.». Обратите внимание на гнутые стекла с обеих сторон ветрового стекла.





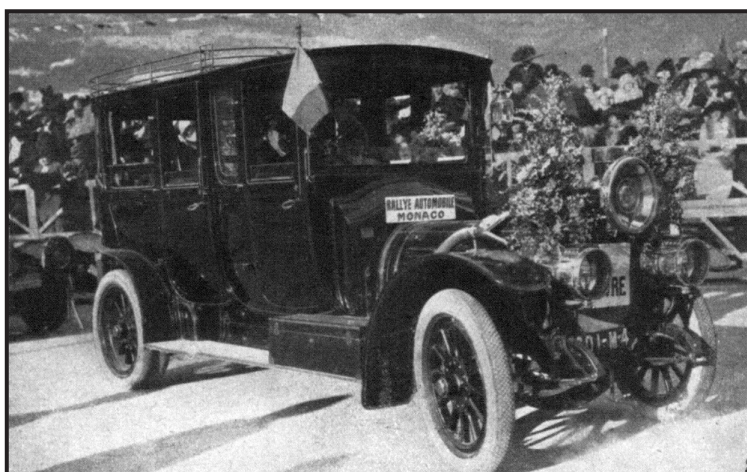
Испанский граф Мальвазия Делла Серра на своем роскошном «Роллс-Ройсе 40/50 л. с.» финишировал на довольно высоком 4-м месте в общем зачете.

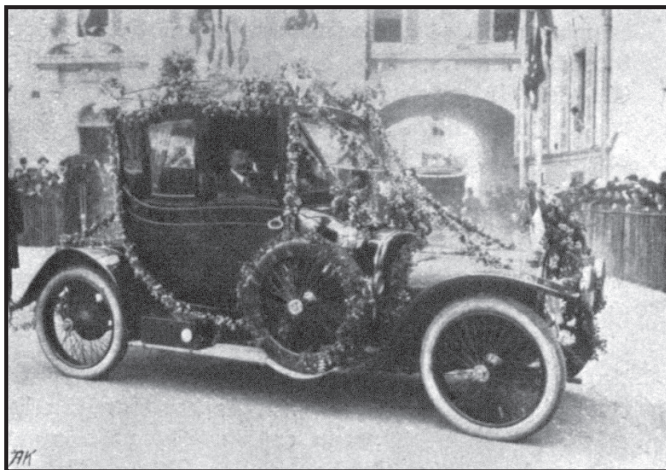
Пятое место в пробеге 1912 года завоевал Фишер на «Мерседесе», стартовавший из Берлина.



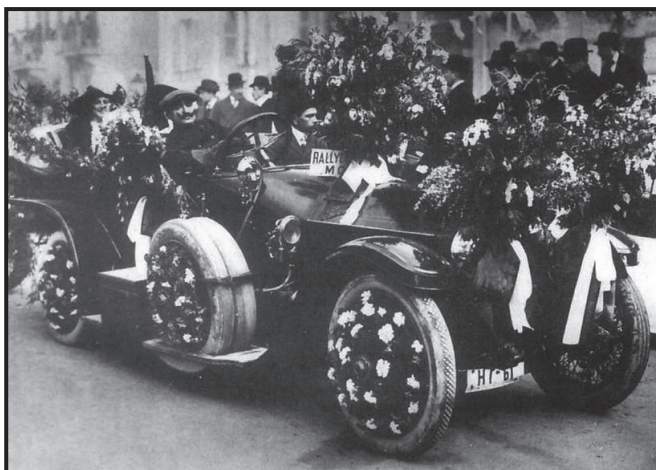
Участники «Ралли Монте-Карло» 1912 года выезжают на площадь перед княжеским дворцом для старта в заключительном «допе» — конкурсе на наиболее украшенный цветами автомобиль.

Для определения победителя «Ралли Монте-Карло» 1912 года в расчет брались длина маршрута, средняя скорость, показанная на дистанции, оборудование автомобиля, а также количество мест, пассажиров и... окон. В таких условиях меье Монье решил добиться успеха, отправившись в путь из Парижа на «Делонэ-Белльвише», напоминавшем автобус, с тем, чтобы получить фору по количеству окон в своем экипаже. На финише он был третьим.

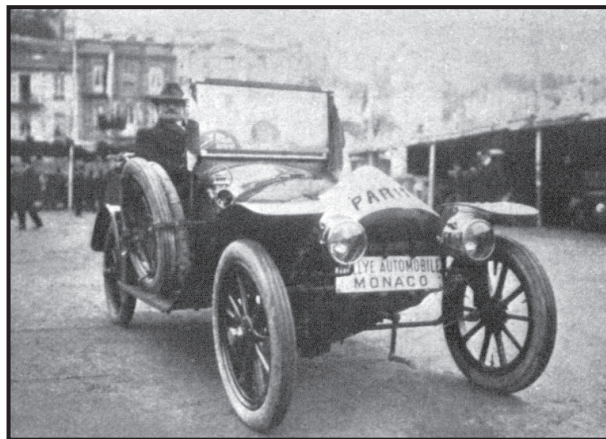




Победителем «Конкурса автомобилей и цветов» стал Мазе на «Делонэ-Белльвише».

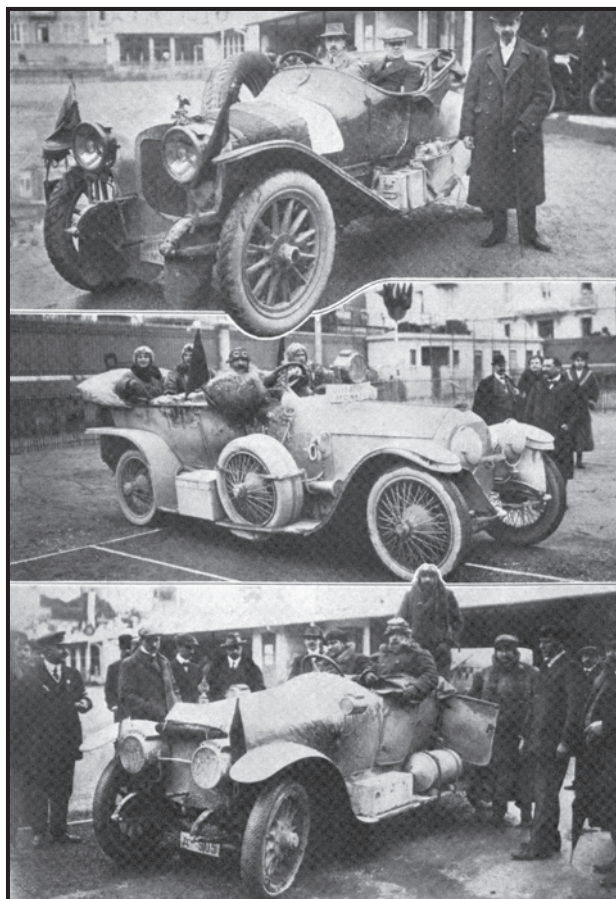


Венская «Всеобщая автомобильная газета» представила читателям свою версию самых героических участников «Ралли Монте-Карло» 1912 года: Андрея Нагеля на «Руссо-Балте» (верхний снимок) и, естественно, двух австрийских спортсменов — Каппа на 60-сильном «Аустро-Даймлере», занявшего 13-е место (снимок в середине) и Эгона Франкля на «Грефе унд Штифте» модели «28/30 л. с.», финишировавшего 15-м.



Жан дю Тайе на маленьком «Сизере-Нодине», стартовавший из Парижа, являлся единственным участником в классе вуатюретов. Естественно, что, доехав до княжества, он стал победителем в этой группе.

Стартовавший из Берлина лейтенант Капп занял в 1912 году 16-е место в общем зачете. На снимке — его «ФИАТ», подготовленный для участия в «конкурсе автомобилей и цветов».





Участіе русскаго автомобилиста въ международномъ автомобильномъ состязаніи въ Монако.

30-го декабря 1911 г. въ 2 ч. дня въ помещеніи Императорскаго Автомобильнаго Россійскаго Общества состоялся осмотръ и наложеніе пломбъ на автомобиль члена Общества А. П. Нагеля, на которомъ онъ выѣхалъ на международную автомобильную гонку въ Монако.

Автомобиль А. П. Нагеля—работы Русско-Балтійскаго завода, типа 24 сильнаго, но нѣсколько видоизмѣненный: цилиндры, вмѣсто обыкновен-

ныхъ 105×130, сдѣланы 106×140 и примѣнены облегченнаго типа аллюминіевые поршни. Карбюраторъ Zenith, вмѣсто обыкновеннаго заводскаго. Передача увеличена противъ обыкновеннаго. Автомобиль двухмѣстный, снабженъ американскимъ верхомъ, позволяющимъ совершенное закрытіе ѣздоковъ. Запасъ бензина на пробѣгъ 400—450 в. На предварительныхъ испытаніяхъ автомобиль этотъ развивалъ скорость 105 в. въ ч.



Проводы А. П. Нагеля въ Монако.

1) А. П. Нагель. 2) В. А. Михайловъ. 3) Флигель-Адъютантъ В. В. Севинтъ. 4) Нач. Управл. Воен. Сообщ. Генер.-Лейт. Ф. Н. Добрышнѣ. 5) Инженеръ Н. Г. Кузнецовъ. 6) П. П. Бекель. 7) Л. И. Ефронъ.

№ 2

АВТОМОБИЛИСТ

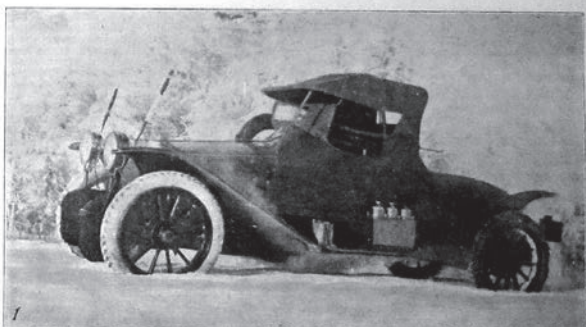
Результаты „Rallye Automobile“—автомобильнаго состязанія устроеннаго Монахскимъ Автомобильнымъ Клубомъ.

Въ № 1-мъ журнала „Автомобилистъ“ нами было сообщено объ организованномъ Монахскимъ Автомобильнымъ Клубомъ автомобильномъ состязаніи „Rallye Automobile“ и были приведены всѣ правила этого состязанія. Какъ извѣстно нашимъ читателямъ, участники этого состязанія стартовали въ различныхъ городахъ Европы, причемъ каждому участнику сообразно разстоянію былъ назначенъ день отъѣзда. Конечнымъ пунктомъ состязанія назначено Монако. Участники были изъ Берлина, Парижа, Вѣны, Брюсселя, Амстердама, Женевы и наконецъ изъ

на Metallurgique, 40 HP. изъ Брюсселя. IX призъ А. Нагель на Русско-Балт., 30 HP. изъ С.-Петербурга.

12-мъ призъ Rougier на Тюрка Мэри, 13-мъ Larr на австр. Дайклеръ, 23-мъ D. Lée's на Metallurgique. Больше подробныхъ свѣдѣній въ данный моментъ мы къ сожалѣнію сообщить не можемъ и въ слѣдующемъ номерѣ дадимъ подробное описаніе Монахскаго состязанія.

Нельзя обойти молчаніемъ участіе въ ономъ состязаніи русскаго автомобилиста А. П. Нагеля на русскомъ автомобиль Русско-Балтійскаго



Автомобиль Русско-Балтійскаго завода въ Ригѣ 30 HP. на которомъ ѣхалъ изъ Петербурга А. П. Нагель получившій 9-й призъ. Автомобиль монтированъ несколькими шинами „Колумбъ“ Т-ва Проводникъ.

С.-Петербурга въ состязаніи принялъ участіе А. П. Нагель, на автомобиль Русско-Балтійскаго завода и шинахъ „Проводникъ“. Г. Нагель стартовалъ въ С.-Петербургѣ 31-го декабря и ему предстояло сдѣлать наибольшее разстояніе, а именно 3257 километровъ.

На дняхъ состоялся подсчетъ плюсовыхъ очковъ и присужденіе призовъ. Къ сожалѣнію къ выходу настоящаго номера намъ не удалось получить полнаго отчета и пока мы можемъ сообщить слѣдующій результатъ присужденія призовъ:

I пр. Beutler на Berliet 16 HP. шины Континенталь, изъ Берлина. II пр. Фонъ Эсмаркъ на Дюркгоппъ изъ Берлина. III пр. Meunier на Дел. Белья. 40 HP. изъ Гавра. IV призъ Comte Malvasia на Рольсъ Ройсъ 50 HP. изъ Парижа. V призъ Fischer на Мерседесъ, 28 HP. изъ Берлина. VI призъ Berry

завода въ Ригѣ и на русскихъ шинахъ Т-ва Проводникъ. Намъ русскимъ автомобилистамъ нельзя не порадоваться успѣху русскаго сотоварища по спорту, сумѣвшаго при серьезной конкуренціи занять все же 9-е мѣсто, изъ 58-ти участниковъ состязанія. Успѣхъ же русскаго автомобиля показалъ намъ, что и въ Россіи возможно нарожденіе автомобильной промышленности, которой ситѣло можно предсказать широкую будущность. Русскія же шины „Проводникъ“ уже не первый разъ доказали свою добротачественность и оправдали то довѣріе, которое все болѣе и болѣе имѣютъ къ ихъ прочности автомобилисты.

А. П. Нагель въ его поѣздкѣ сопровождалъ одинъ изъ первыхъ петербургскихъ автомобилистовъ Вадимъ Александровичъ Михайловъ.

Две статьи изъ журнала „Автомобилистъ“ (№ 1 и 2 за 1912 годъ), сообщающіе объ участіи русскихъ спортсменовъ во второмъ „Ралли Монте-Карло“.



В 1913–1923 годах «Ралли Монте-Карло» не проводились. Причин тому было несколько, но главной из них стал отказ «Общества морских купаний» от финансирования состязаний. Говорят, что во многом это решение банкиры приняли из-за скандалов, сопровождавших первые пробеги (в то далекое время серьезные предприниматели старались максимально дистанцироваться от всяческих дразг, выносивших на публику). А затем началась «великая война», и всей Европе стало не до спортивных соревнований. Послевоенная ситуация (в частности, кризис мировых экономик, связанный с конверсией промышленности, а также передел границ в Европе) также не способствовала возрождению ралли, и казалось, что эти, начавшиеся весьма неплохо, состязания канут в Лету. Однако в 1923-м неожиданно для многих было объявлено о возрождении в следующем году звездного сбора. Его «реанимация» произошла по инициативе уже упоминавшегося выше сына Александра Ногеса — Антони, занявшего пост отца, а также двум внешним причинам, благодаря которым стал возможным ренессанс «Ралли Монте-Карло» (далее — РМК). Первой из них стала смена руководства в «Обществе морских купаний» — его президентом стал Рене Леон, который положительно воспринял усилия Ногеса-младшего по возрождению ралли. Другим аргументом в пользу воскрешения состязаний стала организация автоклубом соседней Ниццы пробега, весьма сходного по правилам с «Международным ралли Монте-Карло» и называвшегося «Paris–Nice Grand Touring». В случае его успеха монегаски рисковали остаться и без того небольшого числа туристов, которое посещало княжество в зимний период. Эти два обстоятельства и обусловили реинкарнацию РМК. Правила состязаний принципиально не изменились: звездный сбор из различных городов с установленной средней скоростью (равномерность движения экипажей контролировалась на пунктах, расположение которых было неизвестно спортсменам) с точкой сбора в Монако, затем общая гонка по замкнутой трассе и горная гонка.

В 1924 году помимо автомобилей в ралли могли участвовать мотоциклы и мотоциклы с колясками (sidecar). Участники сами выбирали место и время старта, но при этом они должны были прибыть в Монте-Карло между 8 часами утра и 6 часами вечера 12 февраля 1924 года. Средняя скорость прохождения маршрута устанавливалась в зависимости от рабочего объема двигателя и колебалась от 15 до 30 км/ч (напомним, что в связи с необходимостью останавливаться на отдых и ремонт машины фактическая скорость на трассе была значительно выше). После прибытия в княжество участники выходили на старт ночного этапа, проходившего на кольцевой дистанции в 83,5 км. Завершала пробег горная гонка протяженностью 10,6 км на вершину Мон-Ажель, расположенную на севере княжества, на границе с Францией. По окончании горного этапа на набережной, расположенной напротив здания клуба «Автомобильного и велосипедного спорта Монако», проводился «конкурс красоты». Правда, теперь его результаты мало влияли на итоги соревнований, и он стал своего рода парадом участников, завершающим пробег. Победители определялись как в общем зачете, так и в разных классах машин.

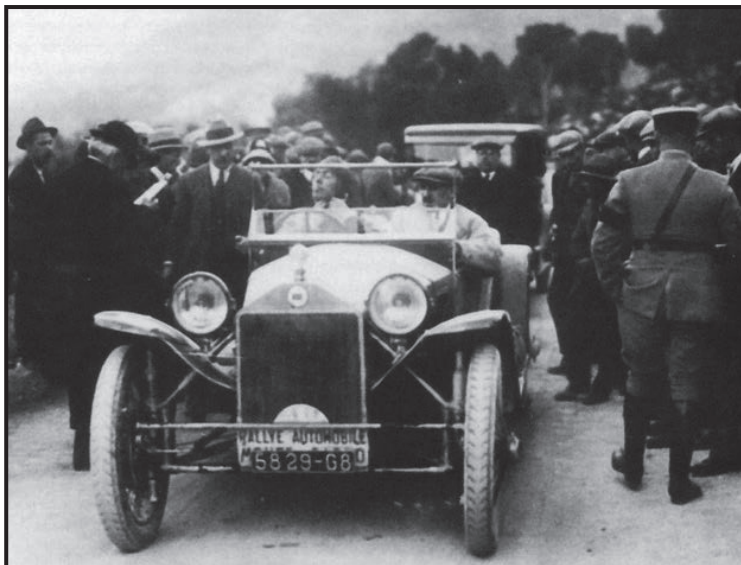


Постер кузовостроительного ателье «Вейманн», «одевшего» 40-сильный (в налоговом исчислении) «Рено», на котором Франсуа Репуссо стал победителем «Ралли Монте-Карло» 1925 года. Как гласит реклама, экипажу победного автомобиля пришлось за 13 дней преодолеть 11 000 км (из Парижа к месту старта в Тунисе, а затем из Туниса до княжества).

В состязаниях 1924 года, в которых приняло участие 30 экипажей (из них финишировали только 14), первое место завоевали супруги Ледюр, стартовавшие из Глазго на 2-литровом «Биньяне» (Bignan) с закрытым кузовом ателье «Вейманн» (Weymann). Надо сказать, что Ледюры серьезно подготовились к пробегу. Их машина оборудовалась обогревателем салона, а в комплект инструментов вошли несколько комплектов колесных цепей противоскольжения. Двигатель автомобиля снабдили вторым генератором, который питал 4 дополнительные фары, установленные на крыльях. В помощь стеклоочистителям с электроприводом, которые не всегда справлялись с мокрым снегом, использовались «дворники» с ручным приводом.

В 1925-м победа досталась Франсуа Репуссо, стартовавшему из Туниса на 9,1-литровом «Рено 40CV». Совсем немного ему уступила мадемуазель Мертенс, выступавшая на 2-местной «Лянче Лямбда» (Lancia Lambda) и проигравшая победителю всего 5 очков. В принципе Мертенс могла занять и первое место — в горном испытании ее машина была самой быстрой — но зачетная система учитывала количество пассажиров, находившихся в автомобиле участника на дистанции пробега. Ездоков в большом «лимузине» француза было больше, и это в конечном итоге определило исход борьбы. Мадемуазель Мертенс явилась первой, но не последней представительницей слабого пола, которой удалось на равных бороться с мужчинами в труднейших условиях раллийной трассы. В следующем году еще одна француженка, мадемуазель Марик сумела на 1,6-литровом 22-сильном «Ситроене В12» занять в общем зачете третье место, обойдя спортсменов, ехавших на более мощных «крайслерах», «бьюиках», «испано-суизах» и «пежо». Интересно, что на две позиции от нее отстал английский гонщик Уильям Гровер, выступавший под псевдонимом Уильямс и ставший через три года победителем первого «Большого приза Монако».

Успехи женщин побудили организаторов пробега учредить в 1927 году «дамский приз», вручаемый «лучшей спортсменке за рулем». Однако регламент этого приза не был достаточно продуман (в частности, он не устанавливал, какую часть дистанции должна проехать за рулем женщина), и уже первый его розыгрыш заставил устроителей соревнований срочно пересматривать правила. Мисс Брюс стартовала на 2-литровом «Эй-си» (AC) из Северной Шотландии вместе



Мадемуазель Мертенс, выступавшая на 2-местной «Лянче Лямбда», заняла второе место в общем зачете в пробеге 1925 года. В принципе, Мертенс могла занять и первое место — в горном испытании ее машина была самой быстрой, — но зачетная система учитывала количество пассажиров, находившихся в автомобиле участника на дистанции пробега. Ездоков в большом «лимузине» Ф. Репуссо было больше, и это в конечном итоге определило исход борьбы.



Недалеко от границы между Францией и Монако миссис Брюс заняла место за рулем «Эй-си» и довела автомобиль до Монте-Карло. В общем зачете пробега 1927 года экипаж занял шестое место, а пилотесса получила «дамский приз».

Avant) и «2 л.с.». Успех сравнительно небольшого автомобиля стал возможен благодаря гандикапу, который имели малолитражки: установленная для них средняя скорость была значительно ниже, чем для больших машин, и ниже, чем они могли фактически выдать.

Это подтвердил и пробег 1928 года, исходными пунктами которого были 11 городов: Афины, Брест, Бухарест, Константинополь, Гибралтар, Джон-о'Гротс на севере Шотландии, Кёнигсберг, Осло, Палермо, Стокгольм и Триест. В этих соревнованиях в зачет шли как протяженность маршрута и средняя скорость на дистанции, так и соотношение численности экипажа к рабочему объему двигателя. Этот регламент давал еще большие преимущества маленьким автомобилям, что не замедлило отразиться на распределении мест. Первым стал Жак Биньян, стартовавший с тремя помощниками из Бухареста на маленьком 993-кубовом «ФИАТе 509А» (FIAT 509A). Дороги в Румынии и Венгрии были замечены снегом, и большую часть дистанции экипаж ехал на первой передаче, заставляя мотор «крутиться» на 4000 оборотах в минуту. Двигатель полностью груженной машины, по счастью, выдержал, и, достигнув Франции, спортсмены включили высшую передачу и... стали победителями. Второе место также досталось спортсменам на «ФИАТе 509» (гонщик — Э. Маларе), а третье — мадемуазель Версиньи на французском «Тальбо» (Talbot), которая и стала обладательницей «дамского приза». Супруги Брюс, стартовавшие на этот раз из Стокгольма, довольствовались лишь пятым местом.

со своим мужем Виктором (кстати, победителем РМК прошлого года) и его другом, известным в Англии фотографом. Вплоть до границы княжества за рулем сидели мужчины, а достигнув средиземноморского побережья, они уступили водительское место женщине. В результате согласно регламенту госпожа Брюс стала обладательницей «дамского приза», но после этого организаторы стали вручать награду самому успешному женскому экипажу, управлявшему автомобилем на протяжении всей дистанции пробега. На взгляд автора, «представление», устроенное супругами, являлось импровизацией. После того, как экипажу «Эй-си» стало ясно, что у них нет шансов повторить прошлогодний успех (в общем зачете чета Брюсов заняла шестое место), было принято решение заполучить хотя бы «дамский приз», и тогда на заключительный отрезок дистанции за руль усадили миссис Брюс. Но повторяем, это лишь предположение автора, не имеющее никаких доказательств...

Виктор Брюс на 2-литровом «Эй-си» стал первым англичанином, выигравшим в 1926 году «Ралли Монте-Карло» (причем на британском автомобиле). Справа от победителя — его жена, которая в следующем году станет первой обладательницей «дамского приза».



Победу в VI «Ралли Монте-Карло» одержал дуэт Лефевр–Деспо, выехавший на маленьком 1,1-литровом «Амилькаре» (Amilcar) из Кёнигсберга и затративший на преодоление 2000-километровой дистанции 75 часов. Через несколько лет Андре Лефевр прославится в автомобильном мире созданием для фирмы «Ситроен» двух легковых машин — «Траксьон Аван» (Traction



Еще одна женщина, добивавшаяся успехов в довоенных «Ралли Монте-Карло» — Американка из Парижа Люси Шелл. В 1929-м она, заняв восьмое место в общем зачете, выиграла за рулем английского «Толбота» «дамский приз». В дальнейшем Люси стартовала в ралли вместе со своим мужем Лори, что лишило ее возможности бороться за титул «лучшей женщины за рулем». В 35-м супружеская пара финишировала третьей (на снимке — миссис Шелл позирует на фоне своего «Делаз 135»), а годом позже — второй. Свою гоночную карьеру Люси закончила в 39-м после смерти мужа в автокатастрофе.

Суровая зима 1929-го привела к тому, что из 93 участников, заявленных к состязаниям, девять не смогли даже пробиться к месту своего старта (исходных пунктов насчитывалось 27, включая Бухарест, Джон-о'Гротс, Львов, Ригу, Стокгольм и Варшаву), а до Монте-Карло сумели добраться лишь 24 экипажа. Больше всего участников — 20 — стартовало из Риги (среди них такие известные спортсмены, как Рудольф Караччиола, Дональд Хили и Виктор Брюс), меньше всего — четверо — из Афин. Первое место досталось представителю Нидерландов доктору Шпренгеру ван-Эйку на американском 4,7-литровом «Грэм-Пейдже» (Graham-Paige), стартовавшему из шведской столицы. Интересно, что в составе экипажа голландца были три

пассажира: его личный секретарь, механик и... шофер. По дороге из Швеции в Данию их автомобиль занесло, и он влетел в снежные сугробы. С помощью лошадей машину вытащили на дорогу, и благодаря оперативному вмешательству представителя фирмы «Грэм-Пейдж» в кратчайший срок были заменены поврежденные передние крылья и колеса. Эта операция заняла всего около полутора часов. Затем на автомобиле начала капризничать коробка передач, но, к счастью, она выдержала до конца дистанции, и доктор Шпренгер ван-Эйк стал победителем ралли. Второе место, отстав от голландца на 5 очков, занял Виктор Шмик на автомобиле «Вайс-Манфред» (Weiss-Manfred) с мотором рабочим объемом 875 см³. Шмик лидировал при въезде в Монте-Карло, но авария на одном из поворотов горного «допа» отбросила его назад. «Дамский приз» завоевала Американка из Парижа Люси Шелл на английском «Толботе» (Talbot), занявшая в общем зачете восьмое место. В дальнейшем она стартовала в РМК вместе со своим мужем Лори, что лишило ее возможности бороться за титул лучшей женщины за рулем. В 1935-м супружеская пара финишировала третьей в общем зачете ралли, а годом позже — второй. Неудивительно, что у такой «моторизованной» четы сын Харри пошел по стопам родителей и стал в 50-е годы известным гонщиком в мире «больших призов». К сожалению, он трагически погиб в 1960-м в возрасте 38 лет. В 1937-м Лори Шелл, уже в паре со знаменитым гонщиком Рене Дрейфусом, занял пятое место в РМК.

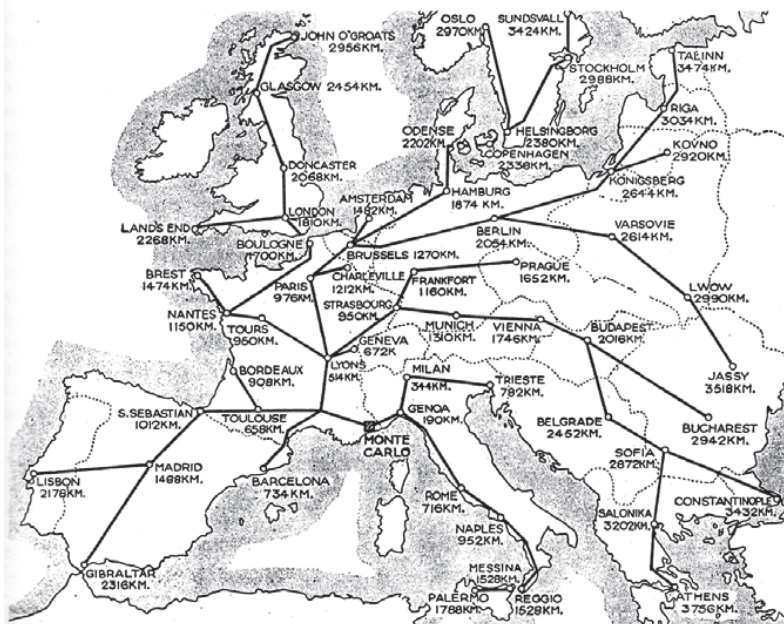


Схема маршрутов звездного сбора 1930 года. Самые длинные дистанции предстояло пройти спортсменам, стартовавшим из Афин (3756 км), румынских Ясс (3518 км) и Таллина (3474 км).

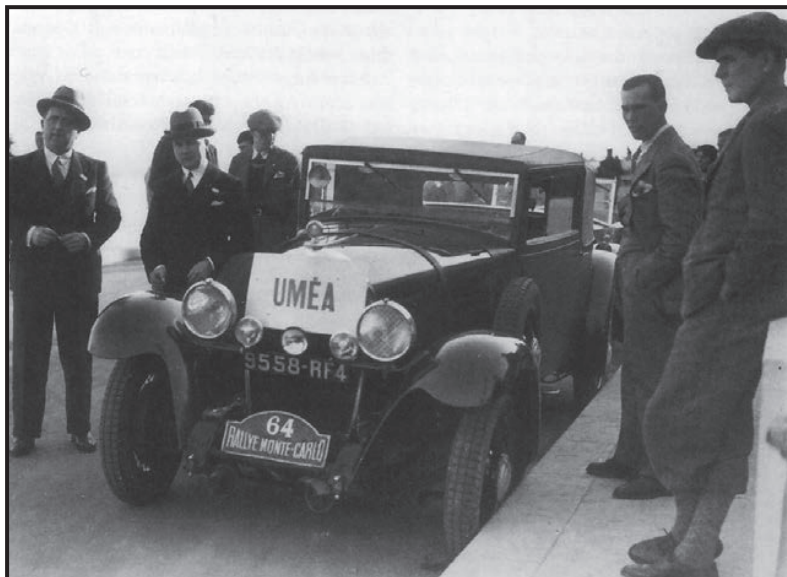
Пробег 1930 года продемонстрировал все растущий интерес европейских спортсменов к ралли. В заявочном списке IX РМК фигурировал 131 экипаж, из которых приняли старт 115. Среди участников можно упомянуть героя розыгрыша первого «Большого приза Монако» Рудольфа Караччиола, победителя «24 часов Ле-Мана» 1927 года и корреспондента журнала «Отокар» (Autocar) Сэмми Дэвиса, будущего победителя марафона в Ле-Мане Глена Кидстона, Дональда Хили, победителей РМК прошлых лет Жака Биньяна, доктора Шпренгера ван-Эйика, а также супругов Брюс. В качестве исходных точек пробега устанавливались 12 основных пунктов (Афины, Барселона, Бухарест, Константинополь, Гибралтар, румынские Яссы, Джон-о'Гротс, Лиссабон, Осло, Палермо, шведский Сундсвалль и Таллин) и 16 вспомогательных, расположенных поближе к княжеству. По прибытии в заданное время в Монако спортсменам предстояло пройти два горных «допа», а также принять участие в «конкурсе комфорта» (Concours de Confort), проводившемся на площади перед «Казино». Последнее «испытание» практически не влияло



на исход состязаний: так, его победитель Сэмми Дэвис на импозантном 12-цилиндровом «Даймлере» модели «Двойная шестерка» (Double Six) занял в общем зачете лишь 44-е место (из 88 машин, закончивших ралли).

Дональд Хили выступал на маленьком «Триумфе Супер 7» (Triumph Super Seven) с мотором рабочим объемом 832 см³ и мощностью 21 л.с. Для того, чтобы попасть на старт, ему пришлось проехать на своем автомобильчике из Англии до Таллина более 1600 км. Затем в ходе пробег Хили преодолел 3474 км по маршруту Таллин—Рига—Кёнигсберг—Берлин—Брюссель—Париж—Лион—Монако. И, наконец, чтобы после состязаний попасть в родной Корнуолл, Дональд совершил еще одну поездку более чем на 2000 км. То есть примерно за две недели англичанин «накрутил» более 7000 км. И все это зимой, в маленькой машине, не имевшей обогревателя и мало приспособленной для движения по заснеженным и обледенелым дорогам. Наградой за такие испытания стало седьмое место, завоеванное Хили в борьбе с более мощными американскими «де-сото», «студебеккером» и «грэм-пейджем», финишировавшими соответственно на 2–4 местах. А победителем РМК 1930 года стал Эктор Пти на 904-кубовом «Ликорне» (Licorne), отправившийся в пробег из Ясс. Этот отправной пункт, как показали итоги состязаний, неожиданно оказался для участников самым удобным местом старта: и состояние дорог, и погода на маршруте были для них самыми благоприятными. «Дамский приз» завоевала мадам Доре на французском «Шенар-Валькере» (Chenard-Walcker).

Победителем «Ралли Монте-Карло» 1932 года стал Морис Вассель на 3,5-литровом «Хочкиссе AM80S» (Hotchkiss), стартовавший из шведского Умео. Свой успех француз повторил и в следующем году (на той же машине, но стартова из Таллина), став первым спортсменом, выигравшим это ралли два раза подряд.



Чтобы даже вкратце рассказать обо всех состязаниях «Ралли Монте-Карло», не хватит объема данной статьи. Поэтому остановимся лишь на наиболее интересных (а зачастую — и курьезных) эпизодах из дальнейшей истории старейшего и самого знаменитого ралли в мире.

В 30-е годы большая часть побед на трассах РМК досталась спортсменам из Франции, которые основную часть дистанции ехали по знакомым дорогам. Кроме того, не всегда беспристрастными были судьи, находившиеся под прессингом Автоклуба Франции. Рассказывают, что недовольство зарубежных участников таким положением дел дошло до того, что в 1934-м часть английских экипажей демонстративно покинула церемонию награждения французского экипажа «Хочкисс». А узнав, что через сутки после завершения ралли в Монако прибыл один француз, начавший состязания из Афин, британцы сбросились и приобрели серебряный поднос мужественному водителю. Правда, после вручения этого альтернативного приза произошел конфуз: выяснилось, что француз прибыл вместе со своей машиной... на поезде, который из-за снежных заносов задержался с прибытием почти на 24 часа.



Победителями «Ралли Монте-Карло» 1935 года стали Лайе и Кватреуа на 5-литровом «Рено» модели «Нервастелла Спорт» (Nervastella Sport).

В начале 30-х годов на трассах РМК отметились и русские спортсмены: в 32-м Борис Ивановский на «Форде V8» (напомним, что годом ранее он занял второе место в лемановском марафоне, показав при этом лучшее время прохождения круга) был третьим в общем зачете, а в следующем ралли князь Нарышкин на «ФИАТе» финишировал восьмым. Понятно, что в те годы в нашей стране об этих успехах ничего не сообщалось — оба гонщика были эмигрантами и выступали как представители Франции.

Не чурались участия в ралли гонщики, прославившиеся на трассах других соревнований, включая гонки гран-при. Так, в 31-м второе место завоевал француз Жан-Пьер Вимилль на «Лорене» (Lorraine). Непременным участником почти всех пробегов (вплоть до окончания своей карьеры) стал монегаск Луи Широн, объявленный журналистами неофициальным чемпионом мира 1928 года на автомобилях класса гран-при. Выше мы уже упоминали Рудольфа Караччиолу, чемпиона Европы в горных соревнованиях 1930–1932 годов и в первенствах по шоссейно-кольцевым гонкам гран-при 1935, 1937 и 1938 годов, а также Уильяма Гровера, принимавшего участие в автогонках под псевдонимом Уильямс.



В те годы вечер после завершения пробега надолго запоминался монегаскам. Спортсмены «по полной» расслаблялись после тяжелого и опасного пути. При этом забывались все распри, и конкурирующие экипажи за одним столом отмечали окончание ралли. Рассказывают, что непременным ритуалом этих пирушек стала охота за шлемами местных полицейских, которым князь дал указание пресекать разгулявшихся гонщиков только в случае крайней необходимости. Из головных уборов стражей порядка на площади перед казино складывалась пирамида, вокруг которой веселились вчерашние соперники. Однажды утром после очередного такого праздника жители Монте-Карло обнаружили одного из спортсменов лежащим в неглиже на газоне бульвара Альбера I и воображающим, что он находится на необитаемом острове. Завидев прохожих, он настоятельно приглашал тех присоединиться к нему... Но к такому, как говорят сейчас, неадекватному поведению участников пробега монегадки относились весьма терпимо...

Начиная с 1935-го, конечный пункт для всех участников звездного сбора устанавливался не в Монте-Карло, а в одном из французских городов (в 1935–1937 годах — в Авиньоне, а в два последующих года — в Лионе). По окончании его всем участникам давался старт по одному маршруту с финишем в княжестве на набережной Альбера I. После прохождения дистанции спортсменам предстояло пройти в Монте-Карло еще два испытания по «фигурному вождению», а завершал состязания, как и в прошлые годы, «конкурс комфорта».

Лишь два ралли из девяти, проведенных в 1931–1939 годах, выиграли нефранцузские гонщики: в 1936-м первыми были румыны Замфиреску и Кристя на «Форде V8», а в 1938-м победу праздновали голландцы Баккер-Шут и Тон на таком же автомобиле. Интересно, что фордовская компания никоим образом (ни финансово, ни технически) не оказывала содействия в подготовке и участии своих автомобилей в пробеге. Самой успешной на раллийной трассе маркой в этот период стал французский «Хочкисс». Машины из Сен-Дени добивались успеха в РМК в 1932-м (с 4-цилиндровой 2,5-литровой моделью «АМ») и в двух следующих состязаниях (с 6-цилиндровой 3,5-литровой версией «АМ80S»). В 1936 году появилась модель «686» с двигателем, являвшимся модернизацией «шестерки» от «АМ80S». Индекс «686» означал 6 цилиндров, диаметр цилиндров — 86 мм. Мощность мотора рабочим объемом 3485 см³ составляла 95 л. с., что позволяло машине достигать скорости до 140 км/ч. В исполнении «Grand Sport» «686-я» имела силовой агрегат увеличенной до 120–130 «лошадок» мощности, благодаря чему ее максимальная скорость превышала 160-километровую отметку. Победителем последнего предвоенного пробега стал Жан Трево, который после объявления Францией войны Германии спрятал свой победный автомобиль под сеном в деревенском сарае. С началом военных действий Жан становится водителем одного генерала, а после капитуляции Франции является активным участником французского Сопротивления. Когда в 1949-м Автомобильному клубу Монако удалось найти достаточное для проведения ралли количество горючего и возобновить соревнования, Трево появился на старте со своим старым «конем» и вновь добился победы. В следующем году Марсель Бекар на модернизированном «Хочкиссе 686 S49», получившем независимую подвеску передних колес, приносит фирме шестую победу в РМК. Этот результат был превзойден лишь в 1982-м, когда итальянская «Лянча» выиграла этот пробег в седьмой раз. А Жан Трево в 51-м вновь первый, на этот раз — за рулем «Делаэ 135S» (Delahaye 135 S). Это была его четвертая победа в РМК.



В 1933-м в пробеге стартовал «Бентли», впервые в истории европейского автоспорта оснащенный мотором системы «Гарднер» с воспламенением от сжатия. Выступавший на нем лорд Клиффорд показал неплохой результат — пятое место в общем зачете.

Надо сказать, что автомобили, стартовавшие в РМК, дали серийным машинам множество мелких новинок, которые сегодня воспринимаются как само собой разумеющееся — солнцезащитные козырьки, управляемые с места водителя жалюзи радиатора, лампы для освещения моторного отсека, поворачивающиеся фары, обогреватели передних стекол, отопители салона, откидывающиеся назад передние сиденья, позволявшие свободному от управления спортсмену отдыхать на легких участках дистанции. В 1933-м в пробеге стартовал «Бентли», впервые в истории европейского автоспорта оснащенный мотором системы «Гарднер» (Gardner) с воспламенением от сжатия. Напомним, что первым в мире гоночным автомобилем с дизельным двигателем стал американский «Дюженберг-Камминс», стартовавший в гонках «Индианаполис-500» 1931 года. «Бентли-Гарднер», которым управлял лорд Клиффорд, показал неплохой результат — пятое место в общем зачете. Однако, несмотря на многообещающее начало, нововведение не получило дальнейшего развития, и в автоспорте спортивные команды вернулись к дизелю лишь после второй мировой войны, а точнее — в 1949 году, когда на трассу суточного марафона в Ле-Мане вышел спортивный «Делаэ» с 4,4-литровым дизелем «Делеттрез».

Появлялись в РМК и вовсе диковинные экипажи. Так в 1932-м из Глазго в княжество выехал 65-сильный 6-цилиндровый «Хиллман» модели «Уизард» (Hillman Wizard), к которому был прицеплен... жилой вагончик фирмы «Экклс» (Eccles). Экипаж из 4-х человек, возглавляемый Дадли Ноублом, прибыл в Монако на 35-м месте, опередив 28 конкурентов, ехавших со значительно меньшим комфортом. Цель этой акции была чисто рекламной, доказывающей удобство и надежность английского «кэмпера».



Это тоже участники «Ралли Монте-Карло»! В 1932-м из Глазго в княжество выехал 65-сильный 6-цилиндровый «Хиллман» модели «Уизард», к которому был прицеплен... жилой вагончик фирмы «Эклс». Экипаж из 4-х человек, возглавляемый Дадли Ноублом, прибыл в Монако на 35-м месте, опередив 28 конкурентов. Цель этой акции была чисто рекламной, доказывающей надежность английского «кэмпера».



Через два года на старт пробег вышел... автобус «Ситроен», ведомый скромным служащим из Роштеля Марселем Лекко. Шансов на успех у него, конечно, не было никаких, но до Монте-Карло автобус смог добраться на 98-м месте (среди 114 классифицированных участников). Видимо, этот успех Марселя обусловил решение Андре Ситроена доверить ему проведение осенью того же года рекламного пробега легковой машины серии «7», первенца семейства «Траксьон Аван» по маршруту Париж–Москва–Париж протяженностью 5400 км. Всю дистанцию автомобиль прошел без единой поломки и тем самым способствовал росту репутации революционных «ситроенов» с передним приводом.

Лавры французов не давали покоя спортсменам других стран. И вот в 1937-м в Монако отправляются английский и германский автобусы — «Бедфорд» (Bedford), управляемый ван-дер-Вердом и груженный 17 (!) ездоками, а также «Мерседес-Бенц» с немцем Бойрсом за рулем и с 26 (!) пассажирами в салоне. «Англичанин» финишировал на 76-й позиции, а «Мерседес» был 81-м и последним.

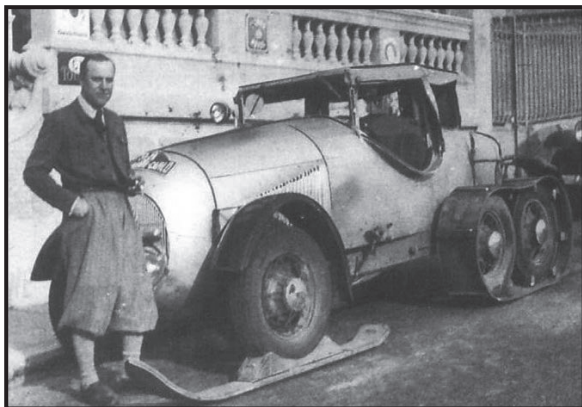


В 1934-м на дистанции «Ралли Монте-Карло» появился автобус марки «Ситроен», которым управлял скромный служащий из Роштеля Марсель Лекко. До Монте-Карло автобус смог добраться на 98-м месте (среди 114 классифицированных участников).



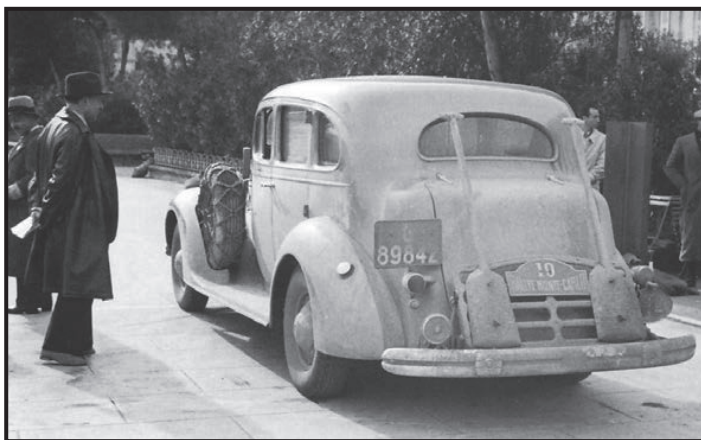
Лавры французов не давали покоя спортсменам других стран. И вот в 1937-м в Монако отправляются английский и германский автобусы — «Бэдфорд» (Bedford), управляемый Ван дер Веердом и груженный 17 (!) ездоками, а также «Мерседес-Бенц» с немцем Бойрсом за рулем и с 26 (!) пассажирами в салоне. «Англичанин» финишировал на 76-й позиции, а «Мерседес» был 81-м и последним.

В том же 1937 году 14-е место в РМК занял румынский водитель Берлеску, отправившийся в путь из Афин на усовершенствованном им собственноручно «Форде V8». Чтобы бороться со снежными заносами, он оборудовал свою машину, снабженную 2-местным кузовом, дополнительной задней осью. В комплект оборудования помимо прочего входили резинометаллические гусеницы, которые надевались на задние пары колес, а также съемные лыжи для передних.



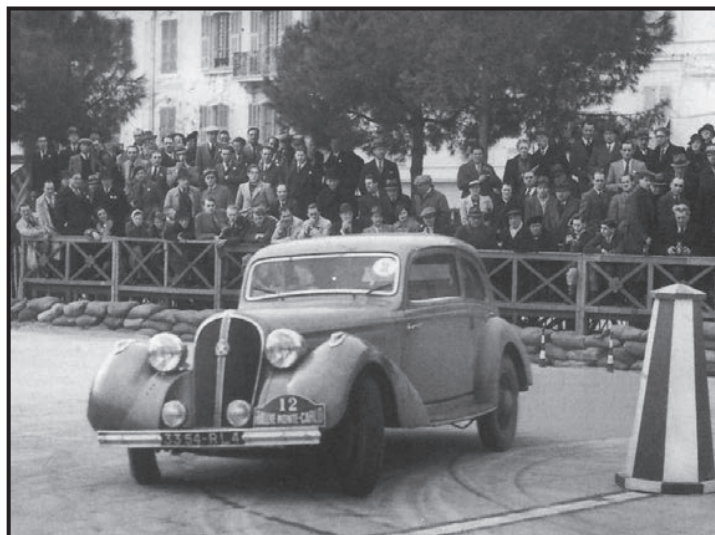
В 1937 году 14-е место в «Ралли Монте-Карло» занял румынский водитель Берлеску, отправившийся в путь из Афин на усовершенствованном им собственноручно «Форде V8». Чтобы бороться со снежными заносами, он оборудовал свою машину, снабженную 2-местным кузовом, дополнительной задней осью. В комплект оборудования помимо прочего входили резинометаллические гусеницы, которые надевались на задние пары колес, а также съёмные лыжи для передних.

А вот переделки «Форда V8», сделанные в том же году другим румынским спортсменом П. Кристя, судьи не оценили. Хотя экипаж этой машины и финишировал на втором месте в общем зачете, за нестандартный кузов арбитры наказали умельцев, отодвинув их на пять позиций назад.



Этот «Форд V8», стартовавший в «Ралли Монте-Карло» 1938 года, имел стандартное для того времени оборудование — лопаты и цепи противоскольжения.

Жан Трево на «Хочкиссе 686 Гранд Спорт» (Grand Sport) был в 1938 году лишь вторым. В следующем году француз взял реванш, одержав на дистанции «снежного ада» свою вторую (а для «Хочкисса — четвертую) победу. Обратите внимание на увод покрышки правого переднего колеса.





Начало второй мировой войны прервало проведение «Ралли Монте-Карло». Княжество сохраняло нейтралитет вплоть до начала 1943 года, когда итальянские войска оккупировали Монако. Вскоре после этой «славной» победы Италия вышла из войны, и ее место заняли немцы, которые первым делом занялись депортацией евреев, бежавших сюда из других стран и нашедших здесь себе пристанище. Княжество было освобождено союзными войсками через два месяца после открытия Второго фронта, в августе 1944-го.

В первые годы после войны всем воевавшим странам было не до организации и проведения автомобильных соревнований, подобных РМК и охватывающих территорию всей Европы. Лишь к концу 1948 года удалось изыскать средства (и главное — бензин) для возрождения

знаменитого пробега. В январе 1949-го состоялось XIX «Ралли Монте-Карло», победу в котором, как нам уже известно, завоевал Жан Трево на «Хочкиссе 686 Гранд Спорт». В качестве исходных пунктов звездного сбора были выбраны Глазго, Флоренция, Лиссабон, Осло, Прага, Стокгольм и... Монте-Карло. Стартовавшие из княжества экипажи ехали на север до Амстердама (через Гренобль, Берн, Страсбург и Люксембург), а затем возвращались через Брюссель в Реймс. В последнем начиналась совместная гонка всех участников, коих вышло на старт ралли 205. Из них финишировало 166.



Морис Гатсондь (стоит справа) и Барендрегт на монументальном 4-литровом «Хамбере» модели «Супер Снайп» (Super Snipe) в 1950-м стали вторыми.



Победитель суточного марафона в Ле-Мане Луи Розье сумел на крошечном 750-кубовом «Рено 4CV» финишировать в «Ралли Монте-Карло» 1951 года на 15-м месте.

В первом послевоенном РМК помимо обычного набора призов был учрежден «приз комманде-производителю», который вручался фирме, выставившей в ралли три машины и показавшей по сумме полученных ими баллов лучший результат. Этот приз разыгрывался вплоть до 1972 года. Его первым обладателем стала небольшая английская команда «Аллард» (Allard), состоявшая из экипажей Поттера (4-е место в общем зачете),

Годсала (8-е место) и Джоффа Имхофа. «Дамский приз» был вручен графине ван-Лимбург-Штирум, выступавшей в паре с ван Фреденбург на «Форде V8», а «конкурс комфорта» выиграл «Бентли Mk VI» М. Каупера. Довольно сенсационным выглядело 13-е место французского гонщика Луи Розье на маленьком «Рено 4 л.с.» (Renault 4CV). Интересно, что третье место досталось чехам Ф. Добры и З. Трейбалу, выехавшим из Праги на «Бристоле 400» (Bristol), английском «клон» германского «БМВ 328». Старшему поколению читателей Зденек Трейбал знаком по своей книге «Искусство вождения автомобиля», издававшейся и у нас. На взгляд автора, ее следовало бы проштудировать многим нашим современным автомобилистам.

В 1950 году в «Ралли Монте-Карло» впервые стартовали два экипажа на «СААБах 92» — один мужской (Сведберг и Мелльде), а другой женский (Грета Моландер и Маргарет фон Эссен). Дамы оказались более удачливыми и заняли 55-е место в общем зачете (мужчины отстали от них на 14 позиций), восьмое в литровом классе и второе в «дамском призе». На снимке — два «СААБа», стартовавшие в 1951-м, и Грета Моландер (в 1937-м она была обладателем «дамского приза») в окружении Рольфа Мелльде (слева) и Рагнара Карлссона.





Хотя XX «Ралли Монте-Карло» завершилось шестым по счету триумфом марки «Хочкисс», главной сенсацией состязаний стало выступление 1,1-литровых французских машин «СИМКА 8» (SIMCA — Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile, то есть «Производственное общество автомобильных механизмов и кузовов»), являвшихся лицензионной версией «ФИАТов 1100». В десятке машин, первыми закончившими пробег, четыре были этой марки, что и принесло фирме победу в розыгрыше «приза команде-производителю». Кроме того, на счет «СИМКА» был записан и «дамский приз», завоеванный на «восьмерке» мадемуазель Руальт и мадам Горден. Особо надо отметить ветерана пробега, победителя РМК 1929 года доктора Шпренгера ван-Эйика, финишировавшего на своем «Шевроле» модели «Флитмастер» (Fleetmaster) на седьмой позиции.

В этом же РМК два 20-летних англичанина стартовали из Глазго на «Моррисе 10 л.с.» 1938 года выпуска, на спидометре которого было накручено более 135 тысяч километров. Как рассказывают некоторые историки, в качестве «легенды» маршрута они использовали путеводитель по дорогам Европы. Тем не менее, оба автолюбителя смогли добраться чуть ли не до Парижа, и только механическая поломка машины вывела их из борьбы.

Начиная с 1951 года, каждая заявка на участие в «Ралли Монте-Карло» должна была подтверждаться национальным автоклубом. Это привело к тому, что более 360 желавших попробовать свои силы в этих состязаниях оказались исключенными из них. Рассказывают, что один из таких отверженных, таксист из Гааги, приехал в Монако и рано утром ворвался в дом Антони Ногеса. Грозя организатору ралли пистолетом, он потребовал, чтобы Ногес распорядился допустить его на старт. С большим трудом Антони удалось успокоить разгневанного таксиста, но участвовать тому в пробеге так и не дал. К середине 50-х годов характер состязаний стал меняться коренным образом. Крупные автомобильные производители стали все активнее участвовать в различного рода автомобильных состязаниях, успехи в которых значительно поднимали их репутацию в глазах покупателей. Не стали исключением и наиболее именитые ралли. Так, вернувшаяся в конце 1951-го на гоночные трассы западногерманская компания «Даймлер-Бенц» выставила на старт XIX РМК новейшие машины модели «220», ведомые такими асами, как Рудольф Караччиола, Херман Ланг и Карл Клинг. Хотя в личном зачете мастера «больших призов» не блеснули, но они завоевали для штутгартской фирмы «приз команде-производителю». Попутно заметим, что в 1952-м, кроме германских пилотов, в монакском пробеге участвовали гонщики, добивавшиеся успехов и в других автомобильных дисциплинах — отец и сын Розье, выигравшие лемановский марафон в 1950-м и занявшие на своем «Лаго-Тальбо 4,5L» (Lago-Talbot) в ралли восьмое место, а также молодой гонщик Стирлинг Мосс, приехавший на «Санбиме-Толботе 90» (Sunbeam-Talbot) в компании с Д. Скэнеллом и корреспондентом журнала «Отокар» Джоном Купером на второй позиции. В истории автоспорта Мосс остался одним из лучших гонщиков 50-х годов, шестнадцать раз финишировавшим первым на зачетных гонках чемпионатов мира, называемых сегодня «Формулой-1».

Вернувшаяся в конце 1951-го на гоночные трассы западногерманская компания «Даймлер-Бенц» выставила в январе следующего года на старт «Ралли Монте-Карло» новейшие машины модели «220», ведомые такими асами, как Рудольф Караччиола (на снимке), Херман Ланг и Карл Клинг. Хотя в личном зачете мастера «больших призов» не блеснули, но они завоевали для штутгартской фирмы «приз команде-производителю».

Второе место в пробеге 1952 года занял экипаж будущего аса автогонок Стирлинга Мосса, выступавшего на «Санбиме-Толботе 90».



Прошел период гонщиков-любителей, и теперь в соревнованиях все в большем количестве стали появляться профессиональные заводские команды. Как следствие этого возросли скорости, а также расходы на подготовку автомобилей к этим сложнейшим ралли. Теперь шансы на успех на заснеженных и обледенелых трассах РМК частных, стартующих на свой страх и риск, практически сводились к нулю. И если до войны автомобиль, участвовавший в этих состязаниях, мало отличался от серийного, то в 50-е годы разница между ними стала быстро расти. В стремлении одержать победу в пробеге некоторые команды применяли, мягко говоря, нечистоплотные приемы. Так, в 1955-м на одном из скоростных участков появились полицейские, которые начали направлять некоторые машины в объезд. Фальшивых стражей порядка быстро разоблачили, но узнать, кто их поставил



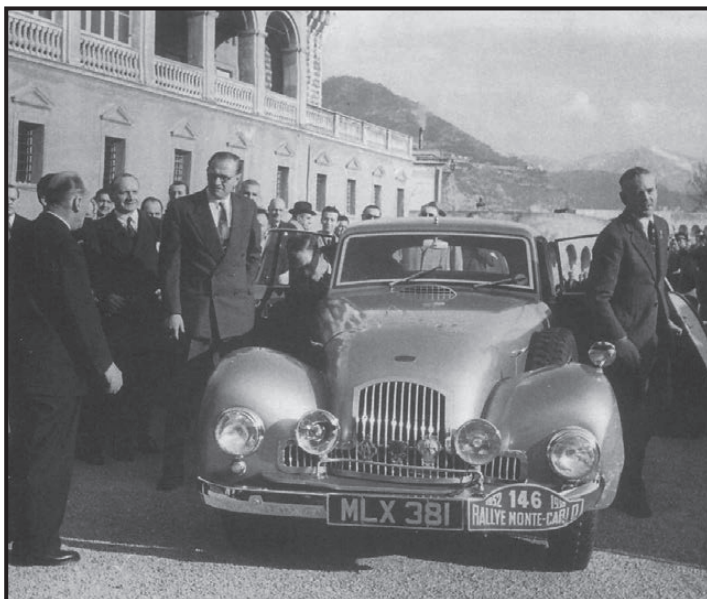
у гоночной трассы, так и не удалось. Стремительно увеличилось количество подаваемых после финиша протестов, что не было чем-то удивительным — ведь на кону теперь стояло многое. В 1954 году объявление победителя РМК затянулось на полгода. После завершения пробега, закончившегося победой знаменитого аса Луи Широна со штурманом Бассадонна на «Лянче Аурелия» (Lancia Aurelia), адвокаты фирмы «Альфа-Ромео» (Alfa Romeo) обратились к судейской коллегии с требованием дисквалифицировать монегаска, так как его машина не являлась серийной. Разбирательство шло вплоть до лета и, в конце концов, протест отклонили. Лишь только после этого Широн был официально назван победителем.

Тогда же появилось разделение в экипажах на водителей и штурманов. Рост скоростей, особенно на «допах», привел к тому, что гонщику уже было некогда следить за дорожными указателями. Кроме того, при режиме езды, напоминающем гонку по кольцевой трассе, пилот оказывался не в состоянии запомнить весь маршрут скоростного участка, и ему требовалась помощь штурмана с его «легендой», где были занесены все особенности трассы с указанием сложности данного отрезка или поворота. Какое значение имеет второй член команды, показывает случай, произошедший с Хансом-Иоахимом Вальтером в 1961 году. Его штурман случайно пролистнул лишнюю страницу в «легенде» и начал подавать не те команды. В результате их «Порше» на полной скорости вылетел с дороги и превратился в изуродованный кусок металла, в котором даже в Цуффенхаузене не сразу смогли распознать свое изделие. Лишь чудом можно объяснить тот факт, что ни водитель, ни его напарник при этом серьезно не пострадали.



В 1954 году объявление победителя затянулось на полгода.

После завершения пробега, закончившегося победой Луи Широна на «Лянче Аурелия», адвокаты фирмы «Альфа-Ромео» потребовали дисквалифицировать монегаска, так как его машина не являлась серийной. Разбирательство шло вплоть до лета и, в конце концов, протест отклонили. Лишь только после этого Широн был официально назван победителем.



Победителями «Ралли Монте-Карло» 1952 года стали Сидни Аллард (стоит слева, у машины), Гай Уорбартон (вылезает из правой дверцы машины) и Том Лаш (выходит из автомобиля), выступавшие на «Алларде» серии «P1».

Те, кто решил, что запечатленные на фотоснимке Гатсондые и Уорледж занимаются помывкой своего «Форда Зефира 6», сильно ошибаются. Спортсмены были вынуждены остановить автомобиль и заняться «водяным охлаждением» раскалившихся тормозов. Тем не менее, им удалось стать в пробеге 1953 года первыми.

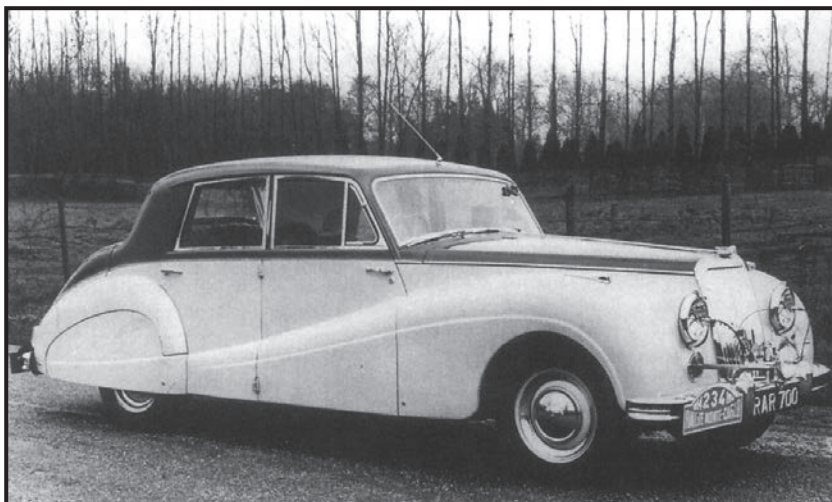




Супруги Эпплярд заняли на своем «Ягуаре MkVII» второе место в «Ралли Монте-Карло» 1953 года.



В 1954 году «конкурс комфорта» выиграл М. Каупер на «Армстронге-Сиддли» модели «Сапфир».



«Ягуар MkVII» победителей «Ралли Монте-Карло» 1956 года Рони Адамса и Фрэнка Биггара проходит шпильку на трассе заключительного «допа».

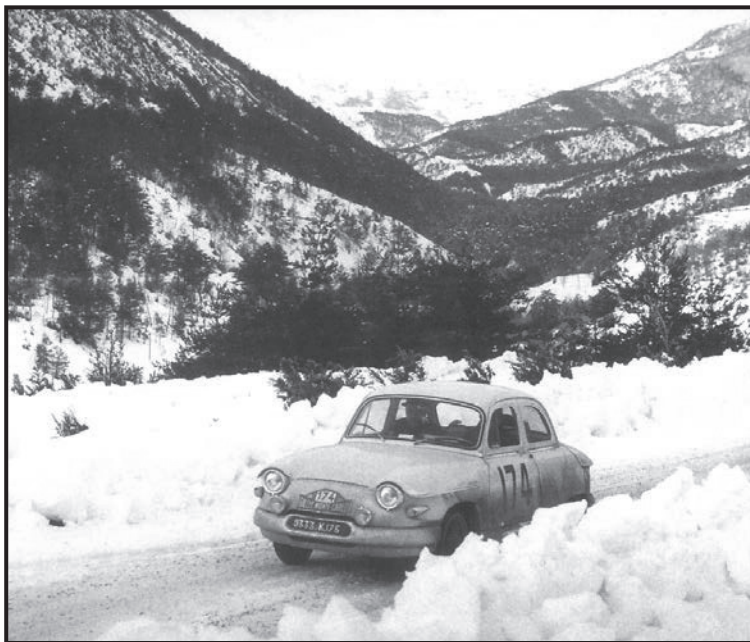


В 1959-м в пробеге первенствовал французский экипаж Поля Котельони, выступавший на «Ситроене ID19».



Маленький «Рено Дофина» (Renault Dauphine), выпуск которого начался в первой половине 1956 года, имел на своем счету лишь одну победу в РМК — в 1958 году, — но это была Победа с большой буквы. В истории описываемых состязаний XXVII пробег был одним из самых драматичных. Чередовавшиеся оттепели и морозы превратили все дороги в каток. Затем ударили невиданные для этих мест 10-градусные морозы (для тех, кто улыбнется при такой цифре, напомним, что во Франции все работы на открытом воздухе прекращаются при температуре ниже минус 4 °С), сопровождаемые густым снегопадом. Дворники не справлялись с работой, и некоторые спортсмены, стремясь хоть что-то увидеть впереди, разбивали передние стекла. На горных дорогах штурманы вылезали из автомобилей и шли перед ними, показывая дорогу. В результате из 302 стартовавших экипажей до Монако добралось всего 59. После 6-часового отдыха оставшиеся участники отправились на 1050-километровый «доп», продолжавшийся почти 17 (!) часов. На этом последнем спецучастке отселись еще 23 машины, а из оставшихся лишь 28 удалось классифицироваться. Победителями этого «снежного ада» стали французы Ги Монресс и Жак Ферре на маленькой «Дофине».

В 1961-м героем ралли стал 850-кубовый «Панар PL17» (Panhard), представлявший старейшую французскую марку. Несмотря на маленький 50-сильный мотор, три «PL17» заняли три первых места в РМК (победители — Мартен и Бато). Правда, это достижение во многом стало возможным благодаря изменениям, внесенным в регламент состязаний. Как написало большинство автомобильных изданий того времени (за исключением, конечно, французских), «Панар» *«выиграл потому, что так решили организаторы соревнований»*. Дело заключалось в том, что малолитражные машины получили солидный гандикап — например, средняя скорость для самых больших автомобилей устанавливалась в 60 км/ч, а для машин класса 850 см³ — всего 48,7. Уже при старте стало ясно, что если какой-либо из маленьких автомобилей доберется до финиша, то он просто обречен на успех. В результате из первых десяти мест девять достались машинам класса до 1,0 литра. Интересно, что в тех состязаниях в качестве комментатора одного английского журнала участвовал известный ас автогонок Тони Брукс. Чтобы не отставать от спортсменов и быть в курсе всех событий на дистанции, Брукс выехал из Лондона на такси марки «Остин». Когда Тони прибыл в Монако, счетчик на доставившем его автомобиле показывал сумму в 150 фунтов, 12 шиллингов и 4 пенса.



В 1961-м героем ралли стал 850-кубовый «Панар PL17», представлявший старейшую французскую марку. Несмотря на маленький 50-сильный мотор, три «PL17» заняли три первых места в РМК (на снимке — победители Мартен – Бато).



В состязаниях 1961 года в качестве комментатора одного английского журнала участвовал известный ас автогонок Тони Брукс. Чтобы не отставать от спортсменов и быть в курсе всех событий на дистанции, Брукс выехал из Лондона на такси марки «Остин». Когда Тони (на снимке — за рулем) прибыл в Монако, счетчик на доставившем его автомобиле показывал сумму в 150 фунтов, 12 шиллингов и 4 пенса.

Затем наступил период побед шведского «СААБа 96» (SAAB 96), на котором в 1962 и 1963 годах легендарный швед Эрик Карлссон добивался успеха на дистанции «снежного ада». Кстати заметим, что состязания 1963-го года проходили в таких тяжелых метеоусловиях, что ни один экипаж, стартовавший из Афин и Лиссабона, не смог добраться до границ княжества. Своих побед Карлссон добился в очной борьбе с 1,9-литровым «Ситроеном DS19» и 2,2-литровым «Мерседесом-Бенцем 220SE». При этом надо учесть, что двигатель маленького «СААБа» был в 2,5 раза меньше своих соперников по объему и почти в 3 раза по мощности. Успех шведа ознаменовал наступление северян на самое знаменитое ралли. Привыкшие ездить большую часть года по заснеженным трассам, финские и шведские гонщики чувствовали себя на январских альпийских дорогах как дома.

Выпуск спортивной модификации легендарного «Мини» «Британская автомобильная корпорация» начала в сентябре 1961-го. Речь идет о «Мини-Купере» (Mini-Cooper), в создании которого приняла участие возглавляемая Джоном Купером фирма, подписавшая с корпорацией «Би-эм-си» соглашение о совместном производстве спортивной «малютки». Их первая модель была снабжена четырехцилиндровым мотором рабочим объемом 998 см³ и мощностью 56 л. с. при 6000 оборотах в минуту коленчатого вала. Ее максимальная скорость



превышала отметку 140 км/ч. На «Мини-Купере» была усилена подвеска, установлены коробка передач и главная передача с измененными по сравнению с дорожной версией передаточными числами. Кроме того, «малютки» Джона Купера оснащались более эффективными дисковыми тормозами системы «Локхид» (Lockheed), установленными на передних колесах. Интересно, что первые спортивные успехи «мини-куперов» связаны с женщиной — младшей сестрой легендарного аса автогонок Стирлинга Мосса Патрицией (Пэт), которая в январе 1962 года завоевала на своем «Мини» «дамский приз» в РМК. В мае того же года она побеждает в «Тюльпановом ралли». Затем на куперовских «малютках» начинают выигрывать и мужчины: в 1962 году шведский гонщик Сёдерстрём со штурманом Ольсоном одержали на «мыльнице» (так окрестили автомобильные болельщики эту машинку) победу в «Шведском ралли». На такой же машине в следующем году финн Рауно Аалтонен занимает третье место в РМК.

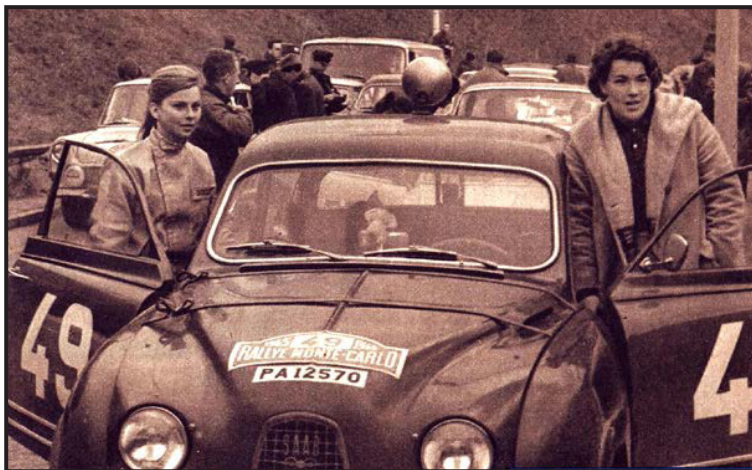


В 1962-м и 1963-м годах на дистанции «Ралли Монте-Карло» первенствовал Эрик Карлссон, выступавший на «СААБе 96». Привыкшие ездить большую часть года по заснеженным трассам, финские и шведские гонщики чувствовали себя на январских альпийских дорогах как дома.

Несколько слов о Пэт Мосс, родившейся в 1934 году. В автоспорт она пришла сразу же после того, как ей стукнул 21 год, и она получила право стартовать в соревнованиях, не спрашивая на то разрешения родителей. Поначалу она выступала на маленьком спортивном «Эм-джи» (MG) серии «ТФ». В 1959-м она уже входит в состав заводской команды «СААБ» и впервые принимает участие в «Ралли Монте-Карло», где сразу же выигрывает «дамский приз». Впоследствии она добивалась этого почетного трофея еще 7 раз (в 1960, 62, 64, 65, 68, 69 и 72-м), при этом в 1965 году Пэт заняла третье место в общем зачете. В 1963-м она вышла замуж за своего коллегу по команде «СААБ» Эрика Карлссона и в судейских протоколах стала фигурировать под фамилией Мосс-Карлссон. Спустя 7 лет у «раллийной» четы родилась дочь Сьюзи. По количеству успешных стартов в РМК Пэт до настоящего времени остается непревзойденной гонщицей.



Пэт Мосс выступала на трассах «Ралли Монте-Карло» с 1959 по 1972 год и за этот период завоевала восемь «дамских призов». На снимке — Пэт на «СААБе 96» в ходе скоростного «допа» пробега 1964 года.



Пэт Мосс-Карлссон (справа) и ее штурман Лиз Нистрём после победы в «дамском призе» 1965 года. В общем зачете женский дуэт, выступавший на «СААБе 96», занял третье место.

Весной 1963 года появляется «Купер-S» с 70-сильным двигателем рабочим объемом 1071 см³, скорость которого достигала 100 миль в час. В начале следующего года Пэдди Хопкирк со своим штурманом Лиддоном одержал уверенную победу в РМК, обойдя гораздо более мощные «порше», «ситроены» и «альпины» (Alpine). В 1964-м Коопер S появился в версии с мотором рабочим объемом 1275 см³ и мощностью 75 л.с.,

и именно этой машине довелось создать спортивную славу «малютке», сделав ее популярной во всем мире. В январе 1965 года Тимо Мякинен со штурманом Эстером, стартуя на 1,3-литровом «Купере», стал победителем РМК, вновь подтвердив спортивные достоинства «мыльницы». Затем следуют победы в «Ралли 1000 озер» (Мякинен – Кескитало) и в «Ралли Королевского автоклуба» (Аалтонен – Эмброуз). Чемпионом Европы 1965 года по ралли становится гонщик заводской команды «Би-эм-си» Рауно Аалтонен.

Ралли Монте-Карло 1966 года вписали в историю этих состязаний самую скандальную страницу. На финише соревнований первые четыре места заняли экипажи на английских машинах: Мякинен – Эстер, Аалтонен – Эмброуз, Хопкирк – Лиддон (все на «Мини-Куперах S1275») и Роджер Кларк на «Форде Кортине GT» (Ford Cortina GT). И тогда организаторы состязаний, находящиеся под прессингом представителей Автомобильного клуба Франции, пошли на беспрецедентный шаг: несмотря на то, что все автомобили, участвовавшие в ралли, прошли технический контроль перед стартом, в ходе которого было подтверждено их полное соответствие требованиям регламента, сразу же после финиша все «куперы» и «Кортину» Кларка подверглись новой инспекции. Машины были разобраны до последней гайки, однако найти в них отступлений от регламента не удалось. И тут обнаружилось, что в фарах английских машин установлены йодные лампы, которых не было на серийных машинах. И хотя их применение не запрещалось ни одними правилами, но повод для дисквалификации английских автомобилей нашелся. Победителем РМК 1966 года был объявлен финн Паули Тойвонен на «Ситроене DS21», финишировавший пятым. Такой исход соревнований крайне негативно был воспринят во всем автомобильном мире, и большинство спортивных журналистов признали «мыльницы» моральными победителями ралли. Про Тойвонена рассказывали, что за время пребывания в «конюшне» «Ситроен» он достиг совершенства в произнесении лишь одной фразы на французском языке: «*Bonjour, madame! Poulet, pâté et neuf cognacs!*» («Добрый день, мадам! Курицу, паштет и девять порций коньяка!»). Большим Паули себя не утруждал, тем более что в скором времени он перешел под флаги «Порше». История умалчивает о том, каких высот финн достиг в немецком языке.

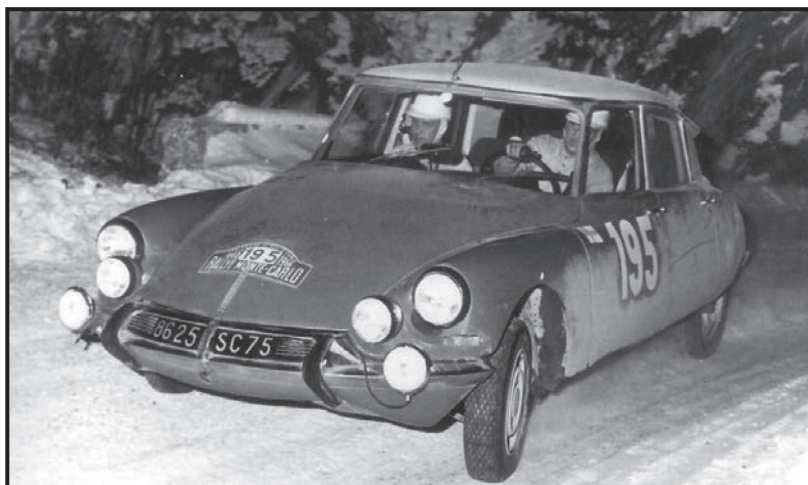
Падди Хопкирк и Генри Лиддон принесли в 1964 году первую победу «Мини» в «Ралли Монте-Карло». На снимке — «Малютка» на дистанции скоростного «допа», проводившегося на трассе «большого приза», отбивает в «шпильке» «Газометр» атаки «Мерседеса 220», которым управляли немцы Бёрингер и Кайзер.



«Ага! А лампочки-то нестандартные!» Судейская коллегия скрупулезно изучает «Мини» Тимо Мякинена, занявшего первое место в пробеге 1966 года. Повод для дисквалификации был найден, и первое место присудили французскому автомобилю «Ситроен DS21», которым управлял Паули Тойвонен.



После дисквалификации «Малютки» Мякинена — Эстера победителем «Ралли Монте-Карло» 1966 года был объявлен экипаж Тойвонен — Микандер, стартовавший на «Ситроене» из Осло.



Реванш за украденную победу маленькие «куперы» взяли на следующий год. В ходе первого «допа» лидировал Вик Элфорд на «Порше 911», но затем из-за своей рискованной езды он лишился всех шипов на покрышках и вынужден был пропустить перед собой ехавшего более расчетливо финна Рауно Аалтонена на «Монте-Мини» (Monte-Mini, так неофициально назывался в прессе раллийный вариант «Мини», оснащенный двигателем объемом, увеличенным до 1293 см³, и мощностью в 100 л.с.). В дальнейшем Вик вел гонку в великолепном стиле, но так и не смог настичь Рауно, использовавшего для езды по альпийским дорогам шипованные шины финского производства, которые значительно превосходили по своим качествам покрышки, установленные на «Порше». В результате Элфорд довольствовался лишь третьим местом, уступив еще и Уве Андерссону на «Лянче».



Реванш за украденную победу в 1966-м английские «малютки» взяли через год. В 67-м первым стал финн Рауно Аалтонен, выступавший на 1,3-литровом «Монте-Мини».



За свое поражение в 1967-м Вик Элфорд отыгрался на следующий год. На снимке — Элфорд со своим штурманом Дэвидом Стоуном на дистанции «Ралли Монте-Карло», в котором они стартовали из Варшавы. Во многом своему успеху Вик был обязан череде неудач, преследовавших основных соперников «Порше» — французские «альпины».

В январе самыми внимательными слушателями метеосводок в Европе являются гонщики, стартующие в РМК. Но в 1968 году они обманулись, поверив специалистам, предрекавшим сильнейшие снегопады, метели и морозы. Заводские команды разместили на всех своих маршрутах горы специальных покрышек и бригады механиков. А погода оказалась почти весенней, снег на трассе можно было увидеть только на самых высоких перевалах. Большая часть пробега оказалась почти что прогулкой: из 200 экипажей, взявших старт в ралли, до Монако доехали 153. В этих условиях фирма «Данлоп» (Dunlop) первой сообразила, к чему ведет такая смена погоды, и срочно самолетами доставила к трассе комплекты покрышек, предназначенных для езды по сухому асфальту. На последнем перед Монако этапе, а также в «княжеских» «допах» произошла быстрая смена лидеров. На первом скоростном участке, на границе между Францией и Монако, неожиданно для всех лидерство захватили три французские «альпины», но затем их пошла преследовать неудачи: Пио «перекрутил» мотор, Андриу съехал с трассы, а Лярусс уступил Элфорду аж 14 секунд. Последний перед финишем «доп» внес существенные изменения в расстановку сил: снова вырвавшийся на ведущую позицию Лярусс попал в аварию. Один из невнимательных зрителей буквально перед машиной француза упустил лыжу, и она, попав под колеса «Альпины»,



спровоцировала ее занос и вылет с трассы. На финише два первых места заняли немецкие «порше 911Т», ведомые Элфордом и Тойвоненом. «Дамский приз» завоевала Пэт Мосс-Карлссон, ставшая в общем зачете лишь 14-й.

Тот, кому не хватало снега и льда в 1968-м, не мог пожаловаться на их недостаток в ралли следующего года. И здесь победа оказалась на стороне тех фирм, которые, не пожалев средств, обратили внимание на сервис своих команд. Так, спортивный отдел «Порше» устроил штаб-квартиру в монашеском «Отеле де Пари» (Hôtel de Paris) и имел отсюда постоянную телефонную и радиосвязь со всеми «техничками» команды, размещенными вдоль маршрута следования своих автомобилей. Когда на одной из машин вышел из строя амортизатор, которого не нашлось в притрассовых боксах, из Монте-Карло срочно помчался грузовичок с недостающей деталью. Он прибыл вовремя, и при этом показал скорость, пожалуй, большую, чем многие участники состязаний. Надо отметить, что цуффенхаузенская команда имела собственную команду метеорологов, сообщавших на каждом КП своим пилотам о погоде на ближайшем участке (в «Формуле-1» подобную систему впервые применила команда «Макларен» в середине 80-х годов, то есть на полтора десятка лет позже, чем это было сделано в ралли). Результат всех этих усилий не замедлил сказаться: первым был шведский фермер Вальдегор со своим напарником Хельмером на «Порше 911S», опередивший своих товарищей по команде Лярусса и Перамона. Третье место завоевали французы на французском автомобиле — Винатье и Жакоб на «Альпине А110S». Интересно, что четвертым финишировал Пино на «Форде Эскорте», имевший штурманом никому тогда не известного Жана Тодта.



Команда «Порше» перед выездом в Варшаву на старт «Ралли Монте-Карло» 1969 года.

Слева направо: штурман Паули Тойвонена К. Лехто, Л. Хельмер, Б. Вальдегор, Ж. Лярусс, Д. Стоун и В. Элфорд.

В 1970-м фирма «Порше» повторила рекорд французского «Хочкисса», в третий раз подряд одержав победу в РМК. Победителем вновь стал Вальдегор, финишировавший перед своим товарищем по команде Ляруссом. Третье место завоевал экипаж Жана-Пьера Николя на «Альпине». По итогам сезона западногерманская команда стала победительницей чемпионата мира среди раллийных марок, проводимых с 1968 года, а победу в личном европейском первенстве среди раллистов одержал Жан-Клод Андриоз на «Альпине».

В следующем году участники стартовали из 10 городов, к которым прибавились испанская Альмерия, румынский Бухарест, шотландский Глазго и марокканский Марракеш. Организаторы передвинули начало пробега на неделю вперед с тем, чтобы у спортсменов не было недостатка в снеге и во льду. Двумстам шестидесяти четырем экипажам предстояло преодолеть 1516 км дорог, на протяжении которых насчитывался 21 «доп». После прохождения этого этапа шестидесять лучших выясняли свои отношения в завершающем испытании, названном «дополнительным» (Épreuve complémentaire) и имевшем протяженность 670 км. Одиннадцать скоростных участков на этом сравнительно коротком отрезке дали журналистам основание говорить о том, что именно «здесь произойдет разделение мужчин и мальчиков...» Руководство «Порше» в целях продвижения своей «народной» модели «914/6» решило выставить в соревнованиях эту машину, хотя большинство гонщиков команды было против: новый автомобиль имел более мощный двигатель, но на трассе «Ралли Монте-Карло» это не давало никакого преимущества. Опасения водителей подтвердились — лучший экипаж цуффенхаузенской фирмы смог занять лишь



третье место. А состязания закончились триумфом французских «альпин»: из шести стартовавших машин этой марки лишь одна выбыла из борьбы по технической неисправности, а остальные финишировали в первой девятке (при этом заняв два первых места — Уве Андерссон — Дэвид Стоун и Жан-Люк Терье). «Альпина 1600S», на которой была одержана победа, снабжалась рядной «четверкой» от «Рено R16», установленной сзади. При рабочем объеме в 1565 «кубиков» мотор развивал мощность до 155 сил. Третье место разделили экипажи Андрюэ — Виаль также на «Альпине» и Вальдегор — Торзелиус на «Порше 914/6».



В 1971-м удача в монакском ралли наконец улыбнулась французской команде «Альпина» — ее пилоты заняли три первых места. Первым был Уве Андерссон, вторым — Жан-Люк Терье (на снимке), третьим — Андрюэ.

«Ралли Монте-Карло» 1971 года. Рауно Аалтонен на японском «Датсуне 240Z», заняв пятое место, стал лучшим гонщиком на машине «классической» компоновки. В следующем году Аалтонен на этой же машине, но имея штурманом Жана Тодта, занял третье место.

В «Ралли Монте-Карло» 1972 года впервые в истории пробегу успех пришел к итальянскому экипажу (Мунари — Маннуччи) на итальянском автомобиле («Лянча Фульвия» 1600HF (Lancia Fulvia)). Еще перед завершающим этапом уверенно лидировали французские «альпины», занимавшие первые 4 места. До этого гонщикам на «лянках» явно не везло: на одном скоростном участке «техничка» не успела подъехать к его завершению, и Балестрини, на автомобиле которого имелись неполадки с тормозами, вынужден был продолжить состязания, не ремонтируясь. В результате — столкновение со стеной из смерзшегося снега и поврежденная передняя подвеска. На машине Лампинена блокировалась педаль газа, и он ехал до сервисного автомобиля, работая рычагом КПП, а также выключая и включая зажигание. Итальянец Сандро Мунари шел по трассе очень аккуратно (он выиграл лишь один из 15 спецучастков), стараясь при этом не терять из виду соперников. И когда лидировавшие Андерссон, а за ним Дарниш изничтожили коробки передач, а за ними попал в аварию Жан-Клод Андрюэ, Мунари вышел вперед и сохранил свою позицию до финиша. Последующие места заняли Лярусс на «Порше 911S» и Аалтонен на японском «Датсуне 240Z».



Сандро Мунари в паре с Марио Маннуччи выиграл на «Лянче Фульвии 1600HF» ралли 1972 года. Итальянский экипаж был первым лишь на одном из 15 «допов», однако стабильное выступление на остальных спецучастках позволило ему одержать победу.



«Ралли Монте-Карло» 1973 года по скандальности затмило все предшествующие пробеги, включая дисквалификацию «мини» в 1966 году. Первые спецучастки в этом году начинались лишь после того, как все участники, стартовавшие из разных городов, выходили на одну трассу. Таким образом, главная борьба должна была развернуться на горных участках, в непосредственной близости от Монте-Карло. В общей сложности до этого этапа состязаний дошло 278 из 322 стартовавших экипажей. Перед началом скоростного испытания, проходившего на кольцевой трассе



со стартом и финишем в Бюрзе, начался сильнейший снегопад. Роторные снегоочистители не успевали расчищать трассу. Вскоре после начала «допа» попал в аварию западногерманский гонщик на «Форде Капри», который полностью заблокировал дорогу. Мгновенно за ним создалась «очередь» из 20 дальнейших участников, которых судьи выпустили на трассу, не зная, что на маршруте образовалась пробка. Не успевшие стартовать экипажи были остановлены и дожидались своей участи более пяти часов, пока спецслужбы пытались расчистить дорогу и вытянуть машины, забившие трассу. И тут организаторы РМК приняли невероятное решение: так как минимально необходимое для признания этапа состоявшимся количество стартовавших на спецучастке экипажей составляло 60, а до пробки на дистанцию ушли 64 автомобиля, то все остальные участники, застрявшие из-за снегопада и затора в Бюрзе, попросту... дисквалифицировались. Этот вердикт вызвал лавину протестов, принявших самую неожиданную форму: весь гнев «отлученные» от ралли вылили... на финишировавших спортсменов. На машинах измученных после заезда по занесенным снегам горным дорогам водителей прокалывались покрышки, бились стекла. Некоторые наиболее эмоциональные «изгои» (в большинстве своем — итальянцы и немцы) таранили «счастливчиков» своими автомобилями. В результате всех этих разборок до финиша этапа дошел 51 экипаж, а после заключительного этапа до княжества смогло добраться всего 44 машины (многие из них с боевыми шрамами, полученными от коллег в Бюрзе). Такого отсева в «Ралли Монте-Карло» никогда не было ни до 1973-го года, ни после него. Своего самого большого успеха добилась фирма «Альпина»: из первых шести мест пять досталось гонщикам на синих машинах. Первым был Жан-Клод Андрюэ (его штурманом была 24-летняя Мишель Пти, скрывавшаяся под псевдонимом «Биш»), вторым — Андерссон (со штурманом Жаном Тодтом), третьим — дуэт Никола-Виаль.

Ралли 1973 года стало самым успешным для французской команды «Альпина»: из шести первых мест синие «А110 1800» заняли пять. На снимке — автомобиль Жана-Франсуа Пюсо штурманом Марна, финишировавший на 6-м месте.



В 1974 году «Ралли Монте-Карло» не проводилось. Причиной тому стал глубокий энергетический кризис, поразивший США и Западную Европу после арабо-израильской войны октября 1973 года, известной в истории под названием «Судный день», а также бойкот пробега ведущими английскими командами, больше всего пострадавшими в предыдущих состязаниях. Надо заметить, что перебои с поставкой нефти с Ближнего Востока не в первый раз заставляли организаторов РМК отменять пробег — подобный случай был и в 1957 году, после провала англо-франко-израильской агрессии против Египта.



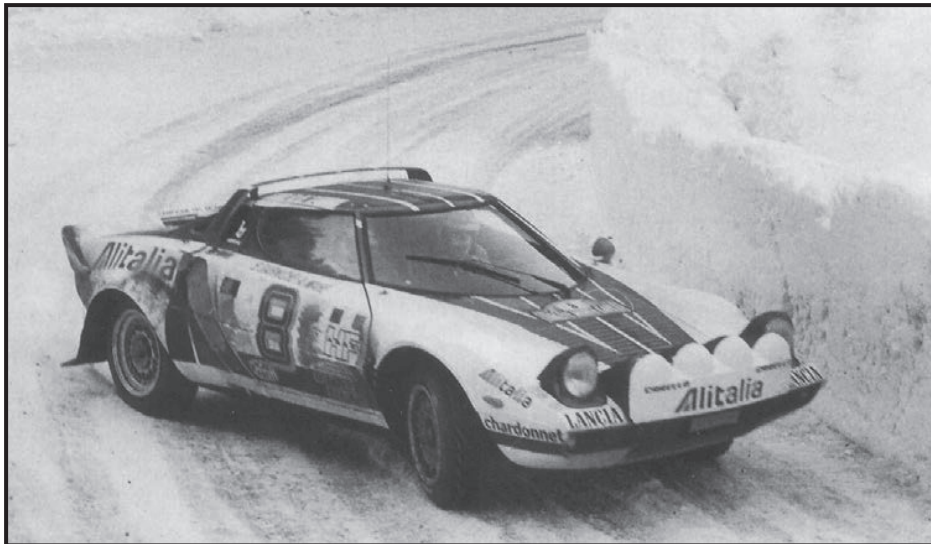
Два героя «Ралли Монте-Карло» 70-х годов — Сандро Мунари и «Лянча Стратос». На счету первого — 4 победы на дистанциях «снежного ада» (при пяти стартах в этом пробеге), на счету второй — столько же первых мест (в 1975–1977 и 1979 годах), при этом в 1976-м — три первые позиции. На снимке — дуэт Мунари-«Стратос» на дистанции «Ралли Монте-Карло» 1977 года.

А в 1975 году начался период гегемонии «Лянчи Стратос» (Lancia Stratos), которая была создана в 1972–1973 годах специально для участия в мировых первенствах по ралли. Большинство специалистов называют этот автомобиль самой красивой раллийной машиной всех времен. И на это трудно возразить — ее дизайн создавался в ателье Мазетро Нуччио Бертоне (в дальнейшем его мастерские выпускали несущий каркас машины и навесные стеклопластиковые панели кузова). Автомобиль представлял собой компактное купе, вмещавшее всего двух человек. В качестве силового агрегата использовался 2,4-литровый мотор «Дино 246» (Dino 246) мощностью 190 л. с. (в раллийной версии двигатель выдавал 270 сил), который вел свое происхождение от двигателя машины формулы №1 «Феррари Дино 246» 1957 года, но с блоком и головками цилиндров из алюминиевого сплава. Компактный и мощный автомобиль массой всего 880 кг достигал скоростей порядка 235–240 км/ч, а в раллийном исполнении — до 270. Для того, чтобы стартовать в чемпионатах, требовалось иметь машину, выпущенную в количестве не менее 400 штук за последние (перед началом сезона)



12 месяцев. Очень быстро «Стратос» получил омологацию ФИА (всего было изготовлено 492 машины), и началось его триумфальное шествие по раллийным трассам. На счету суперкара победы в трех первенствах мира (1974–1976 годы), четыре первых места в «Ралли Монте-Карло» (1975–1977 и 1979 годы), 14 побед в зачетных гонках чемпионатов. Вот что рассказывал о «Стратосе» итальянец Сандро Мунари, «кучивший» ездить эту машину: «Лянча Стратос» великолепна со всех сторон, на ней можно было выиграть любую гонку вне зависимости от дорожного покрытия, будь то снег, асфальт или грунт. В отличие от «Фульвии», этот автомобиль одинаково быстро ехал везде. Специалисты поначалу полагали, что на гоночных трассах эта машина из-за своей короткой (всего 2170 мм) базы будет плохо управляемой. Однако, напротив, автомобиль оказался очень маневренным, а продольную устойчивость на скорости ему придали спойлеры. Его блестящие качества мы смогли показать в «Тур де Франс» 1973 года».

Бернар Дарниш
на «Лянча Стратосе»
в 1977 году дистанцию
не закончил из-за ошибки
в пилотировании. Но через
два года он принес
«Стратосу» четвертую,
последнюю победу в «Ралли
Монте-Карло».



Трехлетняя череда успехов «стратосов» на дистанциях «Ралли Монте-Карло» прервалась в 1978 году. На старт состязаний того года концерн «ФИАТ» выслал две свои команды, состоявшие из «стратосов» и «ФИАТов 131 Абарт» (FIAT 131 Abath). Никто из специалистов не сомневался, что первое место будет разыгрываться между гонщиками на этих машинах.

Однако произошло невероятное — лучший результат показал гонщик, который еще за две недели до начала пробега не имел ни спонсора, ни даже автомобиля. Жан-Пьер Николя, 33-летний ветеран РМК, стартовавший в этом пробеге 11 раз и занимавший в 1970-м и 1973-м третьи места, заручился скромной поддержкой табачной фирмы «Житанс» (Gitanes), которой хватило на приобретение «Порше» модели «Каррера». Его друзья выступили в качестве механиков, снарядив в помощь Жану-Пьеру два сервисных фургончика. Правда, особой помощи они оказать не смогли: безнадежно отстав от лидеров, машины сопровождения попросту где-то потерялись. Штурман Николя Жан Тодт отказался участвовать в этой, по его мнению, аванюре, и его заменил Венсан Лаверн. И случилось невозможное: первым на финише был «приватный» «Порше», ведомый Николя, который опередил все заводские экипажи туринского автогиганта. В тени этой сенсации

оказался тот факт, что второе и третье места заняли Жан Раньотти–Жан Андри и Ги Фрекелен–Жак Делаваль на маленьких «Рено 5 Альпина» (Renault 5 Alpine). Слабым утешением для руководства итальянского концерна стали места с 4-го по 9-е, доставшиеся водителям, выступавшим на «Лянчах Стратос» и «ФИАТах 131 Абарт». На седьмой позиции финишировал женский экипаж, состоявший из француженок Мишель Мутон и Франсуазы Конкониони (Lancia Stratos), выигравших «дамский приз».



Победа Жана-Пьера Николя в «Ралли Монте-Карло» 1978 года стала первым после 1956 года успехом частника, стартовавшего без поддержки серьезного спонсора. Это достижение стало и последним...



Неожиданная победа Николя в ралли 1978 года заслонила от многих болельщиков тот факт, что второе и третье места заняли Жан Раньотти–Жан Андри и Ги Фрекелен–Жак Делаваль (на снимке) на маленьких «рено 5 альпина».

Этот год в раллийном спорте омрачила смерть в начале августа Антони Ногеса, человека, сделавшего «Ралли Монте-Карло» легендой автоспорта. Его уход из жизни, совпавший с успехом частника, стал в какой-то мере символичным. Победа Николя стала последней, завоеванной спортсменом-одиночкой, не имевшим поддержки мощных фирм. К этому времени в РМК стартовали в основном заводские команды, имевшие солидный бюджет и ставившие своей задачей не победу в одних, даже самых престижных, ралли, а успех в мировых чемпионатах производителей. Однако в отличие от «Формулы-1» в раллийных первенствах не стало разделения на одну–две команды,

занимающие ведущее положение, и статистов, которым остается лишь наблюдать за битвой гигантов (так российский журнал «Автоспорт» писал об итогах чемпионата мира по ралли 1996 года: «в минувшем сезоне у болельщиков был скромный выбор — за титул чемпиона боролись лишь три команды» — и это в то время, когда в «цирке на колесах Берни Экклстоуна» безраздельно господствовала единственная команда «Уильямс-Рено»!).

Ралли Монте-Карло 1979–1980 годов прошли при явном превосходстве автомобилей туринского концерна: сначала победу одержал дуэт Дарниш–Маз на «Стратосе», а затем пришел черед Вальтера Рёрля, выступавшего на «ФИАТе 131 Абарт». Вся Германия радовалась в те дни не меньше, чем когда Шумахер стал в первый раз чемпионом мира: еще бы, в третий раз за всю историю «снежного ада» лучшим стал немец. Рёрль, без сомнения, был лучшим раллийным пилотом первой половины 80-х годов. Чего стоит только его победа в Португалии в 1980-м году! В сплошном тумане Вальтер смог оторваться от своего ближайшего соперника Марку Алена на 14 минут. На вопрос, как это ему удалось сделать, Рёрль ответил: «Когда не стало видно дороги, я закрыл глаза и сказал Кристиану (штурману Гайстдорферу. — Авт.): “Будь внимательнее, считай вслух секунды и читай по стенограмме”». Повинуясь командам, Вальтер крутил руль и переключал передачи как летчик в слепом полете, правда, вместо точнейшего электронного оборудования им управлял штурман. Конечно, это была шутка, но в ней точно отражен главный принцип действия раллийного экипажа — полное понимание между водителем и штурманом и абсолютное доверие к действиям напарника.



«Ралли Монте-Карло» 1980 года завершились триумфом «ФИАТов 131», подготовленных фирмой «Абарт». Вальтер Рёрль, выступавший на таком автомобиле, был первым, Бьёрн Вальдегор (на снимке) — третьим, а Мишель Мутон — седьмой, добыв этой позицией «дамский приз».

В следующем году Рёрль взял тайм-аут, и в «Ралли Монте-Карло» первенствовал маленький «Рено 5 Турбо» с 1,4-литровым двигателем мощностью 250 сил, установленным за передними сиденьями. Победителем этого пробега стали уже знакомые нам Раньотти и Андри. В том же году началось наступление на раллийный Олимп немецких полноприводных «ауди кваттро» (Audi Quattro), приводимых в движение 5-цилиндровым мотором объемом 2,14 л и мощностью 300 л.с. Его максимальная скорость достигала 255 км/ч. Однако два первых года его выступлений на альпийских дорогах нельзя было назвать успешными. В 1981-м Ханну Миккола разбил свой автомобиль, стоивший более 150 тысяч марок, а его коллега по команде Мишель Мутон сошла с дистанции из-за... щедро разбавленного водой бензина. В следующем году француженка попала в аварию, но ее учитель, несмотря на проблемы с тормозами, смог финишировать вторым, пропустив перед собой дуэт Рёрль–Гайстдорфер на 2,42-литровом «Опеле Аскона 400» (Opel Ascona 400) мощностью 260 сил.



Появившиеся в конце 1981-го «ауди кваттро» прошли в следующем сезоне «обкатку» на гоночных трассах, а в 1983-м году доминировали на соревнованиях чемпионата мира по ралли среди производителей. Вверху: Ханну Миккола за рулем «Ауди» лидирует на дистанции юбилейного, 50-го «Ралли Монте-Карло». Однако удержать свою позицию финн не смог: авария на одном из спецучастков, и Ханну выбывает из борьбы. Репутацию ингольштадтской фирмы спас Стиг Бломквист, финишировавший первым. Мишель Мутон на таком же автомобиле была пятой.



Вальтер Рёрль (справа) и его штурман Кристиан Гайсдорфер после победы в «Ралли Монте-Карло» 1982 года. Западногерманский дуэт стартовал на 2,42-литровом 260-сильном «Опеле Аскона 400».

Надо сказать, что 1982 год стал вершиной карьеры французской гонщицы Мишель Мутон: на протяжении всего сезона она вела упорную борьбу за чемпионское звание с немецким экипажем, и лишь две досадные случайности на этапах в республике Берег Слоновой Кости (Кот-д'Ивуаре) и в Финляндии лишили ее надежд на почетный титул. Интересно, что, если гонка шла по плану, то за несколько километров до контрольного пункта Мутон и ее штурман Фабриция Понс останавливались для того, чтобы поправить макияж...

И сегодня Мишель не расстается с автоспортом: она является членом комиссии гонщиков ФИА, председателем комиссии женщин ФИА, главным менеджером Чемпионата мира по ралли (WRC), а также одним из главных организаторов соревнования, называемого в наши дни «Гонкой чемпионов» (Race of Champions, ROC). Это состязание проводится в конце года, и в нем встречаются в очной борьбе на одинаковых машинах разных типов (и на разных покрытиях) ведущие гонщики планеты, при этом как автомобильные (причем не только раллисты, но и пилоты, стартующие в гонках «Формулы-1», германского кузовного первенства «DTM», заокеанских «индикаров»), так и мотоциклетные. Впервые «Гонка чемпионов» была проведена на автодроме «Лина-Монлери» под Парижем в 1988 году, в десятую годовщину начала проведения личных зачетов мировых первенств по ралли. Поначалу в ней участвовали только раллийные пилоты (так, в 1988-м в ней стартовали все чемпионы мира 1979–1988 годов: Бьёрн Вальдегор, Вальтер Рёрль, Ари Ватанен, Ханну Миккола, Стиг Бломквист, Тимо Салонен, Юха Канккунен и Мики Биаззон), а с 2001 года стали приглашаться спортсмены из других дисциплин. Менялось место ее проведения: после Монлери она организовывалась на «Нюрбургринге», затем — в Барселоне и Мадриде. Двенадцать раз «Гонка чемпионов»

проходила на Канарских островах, а в последние годы она переместилась на стадионы — такие, как лондонский «Уэмбли». В 1988–1998 годах в состязаниях разыгрывалось только личное первенство, а с 99-го к нему прибавился командный «Кубок наций». Но это тема для другого рассказа...



В 1978-м Мишель Мутон была в общем зачете «Ралли Монте-Карло» седьмой. Но уже через четыре года она на равных боролась с раллийными асами за звание чемпиона мира. Две досадные случайности — поломка трансмиссии в республике Берег Слоновой Кости (таким было название Кот-д'Ивуара до 1986 года) и ошибка на этапе в Финляндии — лишили ее надежд на почетный титул, и ей пришлось довольствоваться званием вице-чемпиона.



С 1982 года мировое первенство по ралли разыгрывалось в трех классах машин:

- группа «N», включавшая 4-местные автомобили с объемом выпуска не менее 5000 экземпляров с минимальными изменениями в конструкции;
- группа «A», представлявшая автомобили предыдущей группы, но в которых допускались значительные переделки в подвеске, трансмиссии, тормозах и колесах (кузов при этом должен был оставаться серийным, а мотор мог подвергаться строго определенным изменениям);
- группа «B», в которую входили двухместные автомобили с омологационной серией в 200 штук.

В последней категории допускались многочисленные изменения. Кроме того, на состязания допускались усовершенствованные версии машин, так называемые «эволюции» (Evolution), которых для допуска к соревнованиям достаточно было изготовить всего 20 штук. Вплоть до середины 80-х годов самыми успешными автомобилями мирового раллийного первенства были машины класса «B» с приводом на все колеса. Однако целый ряд тяжелых аварий с участниками чемпионатов мира в те годы привел к тому, что в 1986-м, после гибели на «Ралли Корсика» Хенри Тойвонена, эта категория автомобилей была поставлена «вне закона». С 1987 года все этапы первенства мира по ралли стали проводиться в классах «N» и «A». Правда, с первого января 1993 года было сделано послабление: минимум серии, необходимый для омологации, снизился с 5 до 2,5 тысяч автомобилей в год. Но и данный регламент среди автомобильных производителей, желавших участвовать в мировых чемпионатах по ралли, не получил большого одобрения. И тогда с 1 января 1997 года появилась новая категория машин — «Всемирные раллийные автомобили» (WRC, World Rally Cars). В этот класс вошли серийно производимые (в количестве не менее 25 тысяч штук в год) 16-клапанные 2-литровые автомобили, на которые можно было установить турбонаддув, привод на все колеса, любые виды впускных и выпускных коллекторов, охладитель нагнетаемого воздуха и различные антикрылья со спойлерами. Чтобы конструкторы не перешли разумного предела мощности, на впускном патрубке должна монтироваться шайба диаметром не более 1,5 дюйма, а также габаритные длина и ширина машины ограничивалась размерами 4,0х1,7 м. Минимальное количество автомобилей категории WRC ограничивалось 20 штуками. Такой регламент дал возможность автомобильным производителям выпускать на трассы зачетных ралли машины, несущие индекс или название серийной модели, но по сути являющиеся суперкарами мощностью под 300 сил, развивающими скорость, значительно превышающую отметку 200 км/ч. Введение данного класса окончательно поставило крест на попытках любителей принять участие в ралли, входящих в зачет мировых первенств. Теперь на арене спортивных ристалищ вели борьбу такие автомобильные гиганты, как «Форд», «Пежо-Ситроен», «Тойота», «Мицубиси», «Фольксваген» (представленный маркой «Шкода»), «Субару»... Но, в отличие от «Формулы-1», проникновение больших денег в раллийные первенства не снизило в них накала спортивной борьбы. Все этапы чемпионатов мира остались полны драматизма, непредсказуемости результата, в общем, всего того, чего на протяжении многих лет (вплоть до 2008–2010 годов) не хватало так называемой «королевской дисциплине». Правда, для поклонников ралли утверждение, что «Формула-1» является вершиной автоспорта, представляется если не бредовым, то просто смешным...

НБ

Результаты пятидесяти «Ралли Монте-Карло», 1911–1983

Год	Количество участников		Первое место		«Дамский приз»	
	на старте	на финише	Командир экипажа	Автомобиль	Гонщица	Автомобиль
1911	20	16	А. Ружье	Turcat-Mery 25CV	Не разыгрывался	
1912	60	36	Ю. Бойтлер	Berliet		
1924	30	16	Ледюр	Bignan		
1925	42	32	Ф. Репуссо	Renault 40CV		
1926	36	23	В. Брюс	AC		
1927	52	45	А. Лефевр	Amilcar	В. Брюс	AC
1928	60	47	Ж. Биньян	FIAT 509	Ш. Версиньи	Talbot
1929	84	24	Й. Шпренгер ван-Эйк	Graham-Paige	Л. Шелл	Talbot
1930	115	88	Э. Пти	Licorne	М. Доре	Chenard-Walcker
1931	107	62	Д. Хили	Invicta 4 ½ Litre	Д. Жанне Леди Жарден	Rosengart Lancia
1932	93	64	М. Вассель	Hotchkiss AM80S	М. Воган	Triumph
1933	120	71	М. Вассель	Hotchkiss AM80S	М. Марос	Peugeot 301
1934	150	114	Ж. Трево	Hotchkiss 620	М. Юстин	Peugeot 301
1935	149	103	К. Лайе	Renault Nervastella	М. Маринович	Ford V8
1936	92	72	П. Кристя	Ford V8	М. Маринович	Matford V8
1937	121	81	Р. ЛеБеж	Delahaye 135	Г. Моландер	Chrysler-Plymouth
1938	125	92	Г. Баккер-Шут	Ford V8	Г. Руо	Matford V8
1939	121	100	Ж. Трево Ж. Поль	Hotchkiss 686GS Delahaye 135M	И. Симон	Hotchkiss 686GS
1949	205	166	Ж. Трево	Hotchkiss 686GS	А. Ван-Лимбург-Штирум	Ford V8
1950	282	136	М. Бекар	Hotchkiss 686GS	Г. Руо	SIMCA 8
1951	337	281	Ж. Трево	Delahaye 175S	М. Юстин	Peugeot 203
1952	369	163	С. Аллард	Allard P1	Г. Моландер	SAAB 92



Год	Количество участников		Первое место		«Дамский приз»	
	на старте	на финише	Командир экипажа	Автомобиль	Гонщица	Автомобиль
1953	404	346	М. Гатсондые	Ford Zephyr 6	М. Пошон	Renault 4CV
1954	363	329	Л. Широн	Lancia Aurellia GT	М. Пошон	Renault 4CV
1955	319	272	П. Малинг	Sunbeam MkIII	Ш. Ван Дамм	Sunbeam MkIII
1956	308	233	Р. Адамс	Jaguar MkVII	М. Бланшо	Porsche 356
1958	303	38	Ж. Монрайс	Renault Dauphine	М. Бланшо	Alfa Romeo Giulietta Sprint
1959	321	119	П. Котельони	Citroen ID19	П. Мосс	Austin A40
1960	311	78	В. Шок	Mercedes-Benz 220SE	П. Мосс	Austin A40
1961	305	156	М. Мартен	Panhard Tigre	А. Холл	Ford Anglia
1962	313	247	Э. Карлссон	SAAB 96	П. Мосс	BMC Mini-Cooper
1963	296	96	Э. Карлссон	SAAB 96	Э. Росквист	Mercedes-Benz 220
1964	299	163	П. Хопкирк	BMC Mini-Cooper S	П. Мосс-Карлссон	SAAB 96
1965	237	22	Т. Мякинен	BMC Mini-Cooper S	П. Мосс-Карлссон	SAAB 96
1966	192	71	П. Тойвонен	Citroen DS21	Л. Пойнте	Citroen DS21
1967	195	92	Р. Аалтонен	BMC Mini-Cooper S	С. Эстерберг	Renault R8 Gordini
1968	200	79	В. Элфорд	Porsche 911T	П. Мосс-Карлссон	Lancia Fulvia HF
1969	183	27	Б. Вальдегор	Porsche 911S	П. Мосс-Карлссон	Lancia Fulvia HF
1970	184	77	Б. Вальдегор	Porsche 911S/T	М.-К. Бомон	Opel Commodore
1971	248	22	У. Андерссон	Alpine-Renault A110	Г. Вернер	BMW 2002 ti
1972	266	24	С. Мунари	Lancia Fulvia 1600HF	П. Мосс-Карлссон	Alpine-Renault A110
1973	278	44	Ж.-К. Андрюэ	Alpine-Renault A110	С. Эстерберг	Opel Ascona
1975	96	43	С. Мунари	Lancia Stratos	Не разыгрывался	
1976	148	48	С. Мунари	Lancia Stratos	М. Мутон	Alpine-Renault A110
1977	198	47	С. Мунари	Lancia Stratos	К. Дакремон	Lancia Stratos
1978	216	84	Ж.-П. Николя	Porsche911 CarreraRS3.0	М. Мутон	Lancia Stratos
1979	233	84	Б. Дарниш	Lancia Stratos	М. Мутон	FIAT 131 Abarth
1980	237	125	В. Рёрль	FIAT 131 Abarth	М. Мутон	FIAT 131 Abarth
1981	263	133	Ж. Раньотти	Renault 5 Turbo	Г. Блюм	Peugeot 104Z
1982	299	140	В. Рёрль	Opel Ascona 400	Э. де Фреске	Volkswagen Golf GTI
1983	250	148	В. Рёрль	Lancia Rally 037	Л. Эйткен	Alfa Romeo Alfasud TI



ТОНИ БРУКС Поэзия движения

Рецензия Владимира Коваленко

Brooks Tony. Poetry in Motion. Motor Racing Publications, 2012

Мимолетная встреча с Тони Бруксом в Гудвуде в 2009 году, где мне удалось взять у него автограф, оставила довольно приятное впечатление о многократном победителе «больших призов». Поэтому когда я узнал о выходе его автобиографии, сильно ей заинтересовался, тем более, что до сих пор книг о Бруксе написано не было. Экземпляр, который я прочел, был куплен на средства нашего клубного фонда для покупки относительно дорогих книг, которые в одиночку любому из нас купить проблематично.

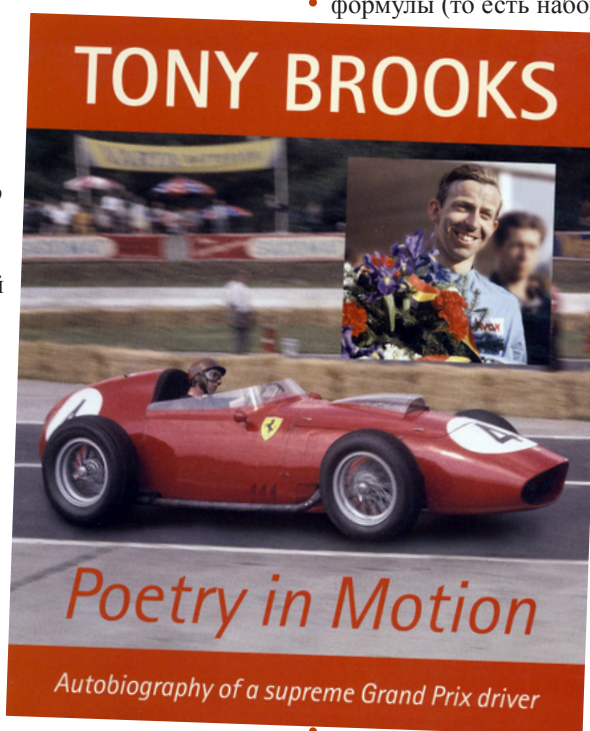
Книга очень хороша, читается легко. Нередко автобиографии пишутся профессиональными писателями со слов самих «авторов», но Брукс, похоже, писал полностью сам. У него был хороший опыт написания заметок об автоспорте и своей карьере в британской периодике. Многие гонщики в пятидесятые годы вели дневники и находили время вечерами после гонок, тренировок или испытаний, чтобы зафиксировать на бумаге основные факты. Брукс не был исключением, и по тексту видно, что использовал свои записи, довольно подробно описывая события как на гоночных трассах, так и вне их. Полноценный и надежный источник информации из первых рук, включая, что очень важно, полный список гонок, в которых Брукс принял участие. И я имею в виду не зачетные гонки чемпионата мира, а вообще **все**.

Но есть несколько моментов, которые заметно портят общее впечатление.

Во-первых, все-таки заметно, что книга написана для современного читателя, потому что ему представляется та информация, которую он хочет видеть, и в той форме, в какой способен ее воспринять. Это касается упоминаний зачетных очков в привычном нам сейчас контексте, как будто все участие в гонках сводилось к получению очков. Для реальных претендентов на титул они были важны, а остальным в то время очки не давали ничего. Поэтому их отслеживать нужды не было, и мерить ими успехи в течение года было практически бесполезно. Или, например, рассказывая о своем 3-м месте в Уоткинс-Глене в 1961 году, Брукс пишет, что он закончил сезон на подиуме. В то время, если на каких-то (но далеко не на всех) гонках тройку призеров и приглашали на пьедестал почета, такого понятия, как «приехать на подиум», не было. И еще одна маленькая деталь.

- В английском языке написание числительных словами имеет равнозначное значение с цифрами, то есть Formula 1 и Formula One – это одно и то же. Но не-большая разница в смысле все же прослеживается.
- Число заменяют именем числительным тогда, когда явление с порядковым номером становится настолько индивидуальным, что индекс становится практически именем собственным. Во времена Брукса была гоночная формула №1. Когда на ее основе в 1981 году создали серию, в ее названии использовали индекс формулы (то есть набора технических требований),

но написали его словом: Formula One. На самом деле такое написание вошло в обиход раньше, тогда его просто закрепили официально. Так вот, мне удалось найти оригиналы колонок Брукса в газете «Обсервер», которые он иногда цитирует в книге. Для современного читателя он везде заменил Formula 1 на Formula One. Хотя вроде бы какой в этом смысл? Более того, грамотнее было бы сохранить тогдашнее написание, чтобы продемонстрировать тогдашнюю атмосферу. Но автор предпочел не напрягать читателей размышлениями. В этом смысле гораздо выигрышнее смотрятся книги, написанные в те самые времена, потому что в них со-



- храняется атмосфера, и ее можно почувствовать.
- Во-вторых, как я уже писал, Брукс явно пользовался своими заметками, написанными по горячим следам. Потому что больше нигде такой подробной и специфичной информации не найдешь. Но вместе с тем он в описаниях гонок уделяет много внимания действиям других гонщиков, которые он не мог видеть сам, находясь в другом месте трассы. Значит, он взял эти факты из разного рода публикаций.
- Я не вижу в этом особого смысла, ибо те публикации можно прочесть отдельно и почерпнуть из них больше общей информации, чем приводит Брукс. На самом деле в этом нет ничего плохого, просто обращает на себя внимание.
- В-третьих, ошибок немного, но они есть. Я заметил две.
- Стр. 224, 2-я колонка, 1-я строчка: spots on rain вместо spots of rain.
- Стр. 230, 2-я колонка, 2-й абзац: «...Фил [Хилл] сошел на 29-м круге... фон Трипс вылетел с той же проблемой на 29-м круге...». Шелдон дает соответственно 29-й и 31-й круги, и ошибка заметна повторением одного и того же числа.



Читая книгу, я сделал два неожиданных наблюдения.

Во-первых, то ли Брукс предвзято относится к Грэму Хиллу (и основания на то на самом деле есть), то ли сам Грэм в то время вел себя не самым лучшим образом (и такое тоже возможно), но в книге неоднократно проскальзывает критика Хилла. Сначала Брукс несколько раз характеризует Грэма как гонщика несколько неосторожного и не совсем умелого, приводящего к столкновениям и авариям, которые портят результаты и другим участникам. Не исключая, что в начале карьеры такое могло быть, так как многие говорили, что Грэм Хилл не обладал природным талантом, а всеми своими успехами обязан своему упорному труду. Поэтому поначалу он мог допускать досадные ошибки. Когда Брукс выступал с Хиллом в БРМ в 1961 году, в команде наблюдался управленческий дефицит, и автор очень критически относится к деятельности Хилла внутри команды. Брукс, к тому времени уже многократный победитель самых престижных гонок на «вэнзуоллах», «феррари» и «астон-мартингах», рассчитывал если не на статус первого номера, то хотя бы на равные права. Но Хилл практически дневал и ночевал на базе, постоянно принимал участие в обслуживании машин и тем самым заработал абсолютное доверие команды, так что ему первому доставались все новинки. Бруксу такая ситуация сильно не нравилась, тем более, что он описывает, как подобное поведение Хилла иногда только вредило общим интересам. В общем, я впервые встретил нелестные отзывы о Грэме Хилле. Обычно его характеризуют исключительно с положительной стороны.

Во-вторых, неудачи в сезонах 1960 и 1961 годов, после которых Брукс завершил свою карьеру, вызвали в его описаниях неприкрытую досаду. Хотя он и говорит, что гонки в его жизни были не главным интересом, все же участвуют в них, в первую очередь, ради успеха. А когда его нет, это не может не разочаровывать. На самом деле я Бруксу верю, ибо в гонки он попал почти случайно и добивался своих побед благодаря исключительным природным способностям. В 1959 году он исключительно успешно выступал за «Феррари», но заднемоторный «Купер» в руках Джека Брэбэма был явно быстрее. Репутация Брукса в «Скудерии» и лично у Энцо Феррари была очень высока, и он мог продолжать выступать (и побеждать) на самых выгодных для себя условиях. Но, женившись и ожидая первого ребенка, он решил устроить собственный бизнес, потому что жизнь в спорте не вечна, а постоянный доход нужен. Ставить предприятие

на ноги, постоянно мотаясь между Италией и Британией, не получилось бы, и он принимает решение за «Феррари» больше не выступать. А в единственной оставшейся сильной британской команде «Купер» все места уже были заняты. В 1960 году Тони Вандервелл соблазнил своими намерениями построить заднемоторный «Вэнзуолл», из чего на самом деле ничего толкового не вышло, и Брукс прозябал в частной команде «Йоман Кредит», выступая на устаревшем «купере». В 1961 году Рэймонд Мэйз пообещал скорую постройку собственного двигателя V8, которая затянулась до конца сезона, и в неравных условиях по отношению к напарнику и со слабыми двигателями результаты тоже не могли не радовать. И хотя если кто и виноват в том, что все так сложилось, то только сам Брукс, своего разочарования он не скрывает.

Еще бы, если бы он в 1960 году остался в «Феррари», в 1961-м в его распоряжении был бы лучший в мире гоночный автомобиль. Если бы он в 1962 году остался в БРМ, чемпионом мог стать вовсе не Грэм Хилл.

Название книги – это характеристика самим гонщиком своего гоночного стиля. Точнее, выражением «поэзия движения» он описывает искусство вождения на грани возможного мощного переднемоторного гоночного автомобиля на узких колесах, технику плавного скольжения в поворотах, которая у него получалась отлично и доставляла ему удовольствие. Современники характеризовали Брукса как гонщика очень быстрого, но при этом не выжимающего из автомобиля максимум его возможностей. Примерно как Фанхио. Поэтому и говорят о его гениальности, ибо он уверенно побеждал, но ни разу не достиг пика своих возможностей. Кто-то, как Мосс, всегда ехал на «все сто», нередко «загоняя» машины; кто-то, как Хоторн, сильно зависел от куража. А Брукс всегда ехал ровно и плавно и больше всего в гонках ценил именно эту красоту скоростного движения, неоднократно это подчеркивая.

Безо всякого сомнения, рекомендую эту книгу к прочтению с учетом двух факторов: Тони Брукс был несколько нетипичным гонщиком пятидесятых, поэтому его история не столько подтверждает общие традиции, сколько дополняет их; и книга была написана в наше время с некоторой адаптацией к образу мышления современного болельщика. Но, в любом случае, информация из первых рук всегда ценна. Тем более, что не все успевают написать автобиографии при жизни.

ВК



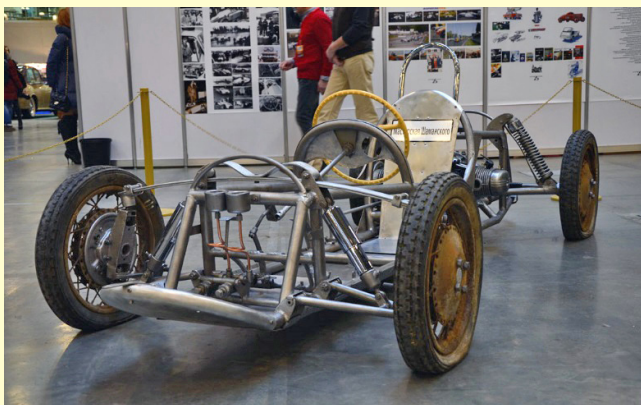
Алексей Рогачев

За рулем «ПЯТИСОТКИ»

На открытии прошедшей с 17 по 20 сентября очередной «Олдтаймер-Галереи» в Сокольниках автору этих строк выпала честь проехать несколько демонстрационных кругов за рулем «Эстонии-3». Этот очерк является попыткой «по горячим следам» передать свои ощущения: каково это — вдруг оказаться за рулем исторического гоночного автомобиля, раньше знакомого лишь по книгам и журналам и виденного только на фотографиях, да к тому же, по видимому, единственного сохранившегося экземпляра.

Начать стоит с краткой истории данного конкретного автомобиля. Проследить его судьбу с самого момента изготовления, увы, невозможно: автомобили «Эстония-3» не имели заводских номеров шасси, а если бы и имели, то документы Таллинского авторемонтного завода того времени все равно давно и безвозвратно утрачены. Поэтому мы не можем сказать, когда точно был изготовлен данный экземпляр, в какой автоклуб он попал, кто участвовал на нем в гонках и чего добился. Так или иначе, в 2008 году он объявился в Екатеринбурге, и это стало для всех знакомых с историей советского автомобильного спорта настоящей сенсацией: они были абсолютно уверены, что из тридцати семи¹ изготовленных автомобилей этой модели до нынешних дней не сохранился ни один, ведь последняя «Эстония-3» покинула гоночные трассы еще в 1968 году! Правда, доставшийся уральским реставраторам экземпляр представлял собой печальное зрелище: полностью отсутствовали кузовные панели, двигатель, трансмиссия; рама, детали подвески и колеса были покрыты ржавчиной, а шины превратились чуть ли не в лохмотья. Предстоял огромный объем реставрационных работ, который новые владельцы «Эстонии» чрезвычайно оптимистично пообещали выполнить за три-четыре месяца. Затем на несколько лет наступило затишье. Было совершенно очевидно, что радужным планам екатеринбуржцев не удалось воплотиться в жизнь и что реставрация доставшегося им раритета оказалась делом куда более трудным, чем они себе представляли.

¹ Один опытный образец (1959 г.) и тридцать шесть серийных (1960–1961 гг.).



В таком виде «Эстония-3» была представлена на «Олдтаймер-Галерее» весной 2013 года...

В 2012 году «Эстонию», по-прежнему пребывавшую в виде голого ржавого остова, приобрел московский коллекционер и реставратор Евгений Шаманский, как раз тогда решивший заняться советскими гоночными, спортивными и рекордными автомобилями. Он взялся за дело решительно, и уже в марте следующего года «Эстония» предстала на «Олдтаймер-Галерее» заметно преобразившейся: рама и подвеска были очищены от ржавчины и приведены в порядок, отреставрирован руль, над сиденьем водителя появилась сверкающая дуга безопасности, а сзади примостился оппозитный мотоциклетный двигатель — пусть не настоящий ИМЗ-М52С, которыми оснащались «Эстонии-3», но того же типа. В общем, изменения к лучшему были налицо. Прошло еще два года, и реставрация «Эстонии» была завершена. Более того: владелец задался целью не только сделать из нее музейный экспонат, но и поставить на ход! И, как показали события, это ему блестяще удалось. Отыскался даже ирбитский двигатель, когда-то стоявший именно на этом автомобиле.



...а так она выглядит сейчас. Для сравнения приведена фотография «Эстонии-3» латвийского гонщика Юлиа Винте, сделанная в 1965 году

Итак, вот передо мной она — сверкающая краской и хромированными деталями единственная сохранившаяся «Эстония-3». Придирчивый взгляд историка отмечает некоторые несоответствия исторической правде: заводская окраска серийных экземпляров третьей модели была кремово-красной, а не бело-красной²; имеются мелкие неточности в схеме окраски; отсутствует витиеватая надпись «Estonia 3» на правом борту кузова; кажутся слишком крупными и угловатыми обтекатели над поперечной рессорой передней подвески; а под левой рукой водителя, почти скрытый трубой рамы, появился современный тумблер включения зажигания

² Известный цветной рисунок из журнала «За рулем» за 1977 год, где «Эстония-3» изображена желто-зеленой, не имеет с истиной ничего общего. Это, кстати, показывает, как быстро исчезли и были забыты таллинские «пятисотки» — не прошло и десяти лет с момента последнего их выхода на трассу, а в редакции крупнейшего автомобильного издания страны, не раз упоминавшего их на своих страницах, уже не нашлось никого, кто смог бы указать художнику на его явную ошибку.



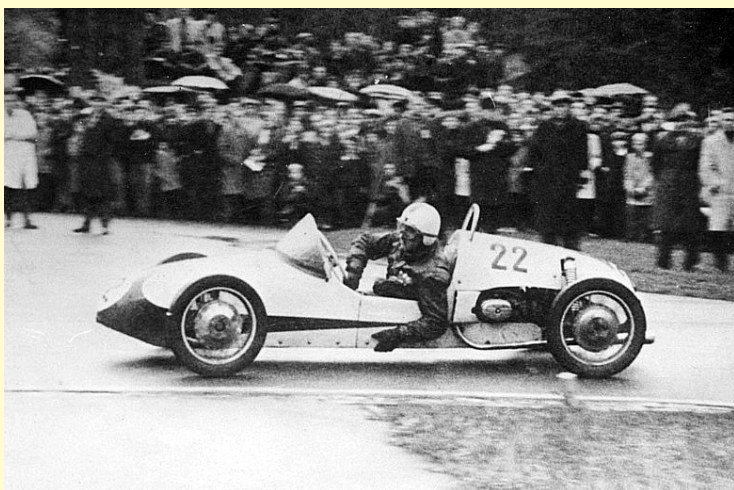
со световым индикатором. Впрочем, ошибки в окраске кузова исправить несложно — были бы исторические фотографии, а они есть, и можно надеяться, что весной мы увидим «Эстонию» точно такой же, какой она пятьдесят с лишним лет назад вышла из экспериментального цеха ТАРЗа на улице Хобуяама. Ну, а зажигание... что ж, если такова цена возможности нормально ездить на этом автомобиле, то лично я не вижу в этом ничего плохого.



Усаживаюсь за руль и осматриваюсь

За руль! Осторожно ступаю в кокпит, опираюсь руками о трубы рамы и, вытянув ноги, медленно опускаюсь на сиденье. Для человека высокого роста это задача непростая — ноги задевают за громадный руль, диаметром почти равный ширине кокпита и оставляющий между собой и днищем очень небольшой промежуток. Но вот сложный процесс завершен, и можно начинать осваиваться в незнакомой и, прямо скажем, волнующей обстановке.

Сиденье. Это не «ковш», знакомый по последующим моделям завода, — никакой боковой поддержки! Сразу приходят на ум многочисленные фотографии, где гонщики на «Эстониях-3», проходя повороты, держатся одной рукой за борт кузова. Да, пожалуй, без подобных приемов езды тут действительно было не обойтись.



Так обычно проходили крутые повороты гонщики, выступавшие на таллинских «пятисотках»

Под правой рукой — рычаг переключения передач, простой металлический штырь с набалдашником. Все очень просто: первая передача — вперед; остальные (а их у «Эстонии-3» было четыре) — через «нейтраль» назад последовательно, а передачи заднего хода нет вообще. Расположен рычаг вполне удобно, а большой руль тут только помогает: только снял правую руку с руля — и вот он, рычаг. Хотя некоторые особенно широкоплечие и массивные спортсмены, судя по сохранившимся историческим фотографиям, выносили рычаг коробки передач наружу — так с их комплекцией было явно удобнее.



Юлий Винте на своей «Эстонии» осенью 1965 года. Если присмотреться, то можно заметить, что рычаг переключения передач находится снаружи

Педали. И снова все не так, как, к примеру, у «Эстонии-21М»: здесь явно не нужна узкая гоночная обувь, между педалями достаточно места, чтобы вполне уверенно управлять с ними в обыкновенных ботинках. Во всяком случае, газ с тормозом определенно не перепутаешь.

Большой двухспицевый руль несколько не загораживает собой приборную доску. Впрочем, «приборная доска» — это преувеличение: перед взглядом водителя находится один лишь тахометр, размеченный до девяти тысяч оборотов в минуту. Да и в самом деле, что еще могло понадобиться тому, кто стартовал за рулем «Эстонии-3» в гонке? Разве что указатели уровня топлива и масла. Известно, что некоторые гонщики «бунтовали» против такой спартанской простоты и самостоятельно «добавляли по вкусу» контрольные приборы, да и руль, бывало, меняли. Но это уже было их личное дело, а эта «Эстония», как-никак, восстановлена до оригинального состояния.



Так выглядит сзади восстановленная «Эстония-3». У некоторых экземпляров этой модели в задней части кузова были отверстия, сделанные, очевидно, для облегчения протекания воздуха через моторный отсек. Видны двухспицевый руль и тахометр на панели приборов. Справа — ленинградский гонщик Анатолий Себейкин в 1961 году; видно, что он установил на свою «Эстонию» другой руль и добавил контрольные приборы на панель

Круглые зеркала заднего вида расположены непривычно низко и не отрегулированы. Впрочем, сейчас в них нет надобности — следить за соперником, «севшим на хвост», сегодня явно не придется, речь идет только о медленной и неторопливой езде в гордом одиночестве по площадке перед выставочным павильоном. Перевожу «нелегальный» тумблер зажигания в положение «включено», выжимаю сцепление, включаю первую передачу. Рычаг стремится тут же вернуться назад, к «нейтрали», и приходится удерживать его ладонью. «Да, — кивает парень-механик, — коробка работает нечетко, особенно «нейтраль» поймать трудно. Ты даже не пытайся, просто держи сцепление, если надо стоять с работающим двигателем. Кстати, выжимать его до упора вовсе ни к чему — все равно «подхватывает» только в самом конце. И на газ особо не жми — все само заработает». Евгений с механиками упираются сзади в кронштейны



крепления амортизаторов и дугу безопасности и начинают толкать «Эстонию» (это единственный способ запустить двигатель — стартера, равно как и иного электрооборудования, нет в принципе). Быстрее, быстрее... «Давай!» — доносится сзади. Отпускаю сцепление и, вопреки советам, слегка придавливаю педаль газа. Пара «чихов», вибрация, по-мотоциклетному громкий треск ожившего двигателя... и я еду! Еду быстро, так как на нажатие газа «Эстония» реагирует неожиданно живо, а край площадки между тем уже рядом. Сбрасываю газ, поворачиваю руль... и новая неожиданность: чтобы сколько-нибудь существенно изменить направление движения, руль надо крутить очень и очень интенсивно, сделав чуть ли не целый оборот. Полный контраст с современностью! Узкие мотоциклетные шины начинают протестующе повизгивать. Конечно, тут дело прежде всего в скользком покрытии площадки, но визг напоминает и о том, что эффективность сцепления с дорогой тоже разительно отличается от ожидаемой ныне от гоночного автомобиля. Уже спокойно, не нажимая на газ и по-прежнему для надежности придерживая рычаг коробки передач, проезжаю по площадке пару кругов, затем S-образным «пируэтом» меняю направление движения и ненадолго останавливаюсь, как было оговорено перед заездами. Помня «предстартовые» наставления, нейтральную передачу включить даже не пытаюсь, а просто удерживаю нажатой педаль сцепления. «Еще пару кругов, пожалуйста, чтобы послушать звук двигателя», — просит ведущий. С радостью! Отпускаю сцепление, почти не прибавляя газ, и неожиданно легко трогаюсь с места. Скорость невысока, но ветер задувает в лицо, а мысли путаются: неужели это я, в детстве читавший о первых «Эстониях» в книгах Шугурова и рассматривавший картинки в «За рулем», теперь, почти двадцать лет спустя, сам еду на одной из них?! Рациональное осознание этого, видимо, придет позже, сейчас остаются одни лишь эмоции.



«Эстония-3» в действии; за рулем — счастливый автор данных строк

Дефиле закончено, пора съезжать с площадки. Механик показывает жестами: не разворачивайся, мол, въезжай на место прямо носом, потом развернем. Осторожно вкатываюсь в шатер, торможу... а дальше-то что? Установить рычаг в нейтральное положение я не могу, сколько ни пытаюсь. Ага, кажется, поймал «нейтраль». Осторожно отпускаю сцепление. Нет, не поймал! «Эстония» дергается, утыкаясь носом в полотнище шатра, и глохнет. Невольно возникает мысль: хорошо, что это шатер, а то так долбанул бы носом твердую стену. «Не беда, — подбадривают сотрудники «Мастерской Шаманского», — с коробкой еще работать и работать, не ты первый, не ты последний так глохнешь». Общими усилиями неуловимая «нейтраль» найдена, помогаю вытолкнуть «Эстонию» из шатра, развернуть и затолкать обратно. Заезды для меня завершены, можно отдышаться и прийти в себя. Только сейчас понимаю, что спина у меня вся мокрая, а колени слегка дрожат.

На этом, пожалуй, можно и закончить. «Эстония-3» благодаря усилиям Евгения Шаманского и его коллег превратилась из черно-белого изображения на старых фотографиях и сухих строчек технических данных в нечто вещественное и осязаемое, причем предназначенное не только для стояния в музее, но и для вполне нормальной езды. Пока увидеть это «нечто» воочию интересующаяся публика может только время от времени на выставках, но рано или поздно «Эстония» займет свое место в будущем музее Шаманского в Подмосковье. Что ж, чем скорее, тем лучше!

AP

ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТОГРАФИИ МАРИИ ГОРЕЛОВОЙ, АВТОРА, ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ДМИТРИЯ ДАШКО И ИЗ АРХИВА РИЖСКОГО МОТОРИЗЕЯ



Владимир Коваленко
Все подиумы «Формулы-1» (1981-1985)



Все подиумы «Формулы-1» (1981-1985)

До создания в 1981 году серии «Чемпионат мира "Формулы-1"» ФИСА создавала и поддерживала рамочные правила для всех санкционируемых федерацией международных соревнований. Организаторы каждой гонки выпускали так называемые дополнительные правила (supplementary regulations), регламентирующие разного рода частности, в том числе и процедуру награждения (если это было необходимо). С созданием «Формулы-1» как самостоятельного многоэтапного соревнования были написаны и правила, регламентирующие проведение гонок только в его рамках, не касаясь любых других. С укреплением централизации хозяева «Формулы-1» в какой-то момент установили и общие правила церемонии награждения. По этой причине в данном фотосправочнике собраны именно гонки эры «Формулы-1». Более ранние гонки плохо укладываются в приемлемую классификацию, чтобы обозреть их в хронологическом порядке, но, вероятно, найдется адекватный подход и для них.

1981 год

07.02.1981, Гран-при Южной Африки
Кялами

Карлос Рейтеманн	Нельсон Пике	Элио де-Анджелис
1	2	3



Гонка в итоге не пошла в зачет мирового первенства из-за разногласий ФИСА и ФОКА. Шампанское – «Лансон» (Lanson) из Реймса.

15.03.1981, Гран-при Лонг-Бич
(1 этап)

Алан Джонс	Карлос Рейтеманн	Нельсон Пике
1	2	3



Интересно, что венки были, скорее, декоративным, ибо зелень и цветы (не исключено, что искусственные) были закреплены на явно пенопластовом кольце. Шампанское – «Моэт» (Moët) из Эперне в Марне.

29.03.1981, Гран-при Бразилии
(2 этап)
Рио-де-Жанейро

Алан Джонс	Карлос Рейтеманн	Рикардо Патрезе
2	1	3



Шампанское – «Моэт». Второе место на пьедестале почта пустует, и считается, что отказом выйти на церемонию награждения действующий чемпион Алан Джонс выразил свое отношение к отказу второго номера «Уильямса» выполнить приказ команды и пропустить его к победе. Однако, сам Джонс [утверждал](#), что никакого демарша он не совершал и даже изначально отправился на награждение, но так как дождевая гонка затянулась, организаторы выбились из графика и также затянули с награждением, поэтому Джонс просто отправился греться и сохнуть.

Этот случай заставил ФИСА внести в статью 4 «Классификация и призы» правил «Чемпионата мира «Формулы-1»» пункт «f», гласящий: «Все гонщики автомобилей, финишировавших на 1, 2 и 3 местах, должны присутствовать на церемонии награждения (кроме случаев с непредвиденными обстоятельствами). Нарушение правила влечет за собой штраф в 5000 долларов. Относящимся к данной процедуре участникам необходимо прикладывать максимум усилий, чтобы их гонщики соблюдали свои обязательства по участию в церемонии награждения». В настоящее время этот пункт существует в другой редакции под номером 47.1 (см. стр. 38 [редакции правил от 10.07.2015](#)).

12.04.1981, Гран-при Аргентины
(3 этап)
Буэнос-Айрес

Карлос Рейтеманн	Нельсон Пике	Ален Прост
2	1	3



Первый подиум Проста. Шампанское – «Шандон» (того же производителя, что и «Моэт»).

03.05.1981, Гран-при Сан-Марино
(4 этап)
Имола

Риккардо Патресе	Нельсон Пике
2	1

Карлос Рейтеманн
3



Венков не было, шампанское – «Джакобаци» (Giacobazzi).

17.05.1981, Гран-при Бельгии
(5 этап)
Зольдер

Найджел Мэнселл	Карлос Рейтеманн
2	1

Жак Лаффит
3



Венков не было, победитель получил букет цветов, шампанское – «Моэт». Первый подиум Мэнселла.

31.05.1981, Гран-при Монако
(6 этап)
Монте-Карло

Алан Джонс	Жиль Вильнев	Жак Лаффит
2	1	3



Награждался только победитель. Шампанское – «Мозт».

21.06.1981, Гран-при Испании
(7 этап)
Харама

Жак Лаффит	Жиль Вильнев	Джон Уотсон
2	1	3



Последняя победа Жили Вильнева. Как и в Монако, отсутствует титульный спонсор, гонка финансируется Королевским автоклубом, поэтому на заднике – его эмблема. Короля Испании пришлось ждать.

05.07.1981, Гран-при Франции
(8 этап)
Дижон

Риккардо Патрезе	Ален Прост
2	1

Джон Уотсон
3



Первая победа Проста. Шампанское – «Мозт».

18.07.1981, Гран-при Великобритании
(9 этап)
Силверстоун

Карлос Рейтеманн	Джон Уотсон
2	1

Жак Лаффит
3



В качестве подиума использовался грузовик. На круге возвращения на «Уильямсе» Рейтеманна закончилось топливо, поэтому он присоединился к призерам позже. Шампанское – «Мозт».

18.07.1981, Гран-при Германии
(10 этап)
Хоккенхайм

Ален Прост	Нельсон Пике	Жак Лаффит
2	1	3



Венков не было, шампанское – «Мозт».

16.08.1981, Гран-при Австрии
(11 этап)
Цельтвег

Рене Арну	Жак Лаффит	Нельсон Пике
2	1	3



Шампанское – «Джакобацци».

30.08.1981, Гран-при Нидерландов
(12 этап)
Зандфорт

Нельсон Пике	Ален Прост	Алан Джонс
2	1	3



Шампанское – «Джакобацци».

13.09.1981, Гран-при Италии
(13 этап)
Монца

Алан Джонс	Ален Прост	Карлос Рейтеманн
2	1	3



Рейтеманна на подиуме не было. После финиша он не закончил круг возвращения, остановил машину на обочине и вернулся в пaddock пешком, так что ждать его не стали. Неизвестно, был ли он оштрафован.

27.09.1981, Гран-при Канады
(14 этап)
Монреаль

Жак Лаффит	Жиль Вильнев
1	3
Джон Уотсон	
2	



Шампанское – «Мозт».

17.10.1981, Гран-при «Дворца Цезаря»
(15 этап)
Лас-Вегас

Алан Джонс	Бруно Джакомелли
1	3
Ален Прост	
2	



Венки были не традиционные, а на голову. После награждения призеров гонки также был награжден новоиспеченный чемпион мира Нельсон Пике. Шампанское – «Мозт». Единственный подиум Джакомелли.

Итог. Нет единого подхода к месту и процедуре награждения, а также к виду призов и марке шампанского. Этого аспекта проведения соревнований централизация пока не коснулась. То ли руки пока не дошли, то ли не считали, что это имеет какое-то значение.

1982 год

23.01.1982, Гран-при Южной Африки
(1 этап)
Кялами

		Ален Прост			
Карлос Рейтеманн		1		Рене Арну	
2				3	



Венков нет, шампанское – «Мозт».

21.03.1982, Гран-при Бразилии
(2 этап)
Рио-де-Жанейро

		Нельсон Пике			
Кеке Росберг		1		Ален Прост	
2				3	



Пике не удержался на верхней ступеньке и на награждении вынужден был опираться на призеров. Венков нет, шампанское – «Мозт».

04.04.1982, Гран-при Лонг-Бич
(3 этап)

Кеке Росберг
2

Ники Лауда
1

Жиль Вильнев
3



Первая победа Лауды после возвращения. Венки, шампанское – «Моэт».

25.04.1982, Гран-при Сан-Марино
(4 этап)
Имола

Жиль Вильнев
2

Дидье Пирони
1

Микеле Альборето
3



Печально знаменитый подиум, на котором Жиль Вильнев не принимает участия в поздравлениях. Альборето тоже тут, хотя на фотографиях его видно плохо. Венков нет, шампанское – «Моэт», хотя марка «Джакобазци» осталась спонсором.

09.05.1982, Гран-при Бельгии
(5 этап)
Зольдер

Джон Уотсон	1	Ники Лауда
Кеке Росберг	2	3



Венков нет, победитель получил букет цветов, шампанское – «Моэт». Лауда был дисквалифицирован по результатам взвешивания автомобиля, поэтому 3 место официально было присуждено Эдди Чиверу.

23.05.1982, Гран-при Монако
(6 этап)
Монте-Карло

Риккардо Патресе	1	Андреа де-Чезарис
Дидье Пирони	2	3



Официальная тройка призеров должна была быть следующей: Патресе, Пирони, де-Чезарис. На фотографиях чаще всего фигурируют Патресе, де-Чезарис и де-Анджелис. Красный комбинезон Пирони скрыт за черными пиджаками. Пирони был приглашен на подиум позже, а де-Анджелис оказался здесь, вероятно, из-за неразберихи, которая стала причиной неожиданной победы Патресе. На предпоследнем круге он заглох, но его подтолкнули маршалы, и, двигаясь накатом под горку, он смог завести машину. За это время его обошли Пирони и де-Чезарис, но они оба сошли на последнем круге, и Патресе обошел их. Таким образом, они оба преодолели 75 кругов, а победитель – 76. Если бы Патресе дисквалифицировали за постороннюю помощь, классификация должна была быть посчитана по 75 кругу, когда де-Анджелис еще был третьим (на своем последнем круге он пропустил Мэнселла).

06.06.1982, Гран-при Детройта
(7 этап)

Эдди Чивер	Джон Уотсон	Дидье Пирони
2	1	3



Венки, шампанское – «Мозт». После награждения была проведена пресс-конференция. Возможно, впервые в «Формуле-1».

13.06.1982, Гран-при Канады
(8 этап)
Монреаль

Риккардо Патрезе	Нельсон Пике	Джон Уотсон
2	1	3



Венок вручался только победителю. Вероятно, из-за гибели Палетти настроение на награждении невеселое. Шампанского не было.

03.07.1982, Гран-при Нидерландов
(9 этап)
Зандфорт

Дидье Пирони	1	Нельсон Пике
Кеке Росберг	3	2



Редкий случай, когда второй призер стоит не по правую руку от победителя, а по левую. Венок получил только победитель, призеры получили букеты цветов. Шампанское – «Мозт».

18.07.1982, Гран-при Великобритании
(10 этап)
«Брандс-Хатч»

Дидье Пирони	1	Ники Лауда
2	Патрик Тамбэ	3



Первый подиум Тамбэ, заменившего погибшего Вильнева. Шампанское – «Мозт».

25.07.1982, Гран-при Франции
(11 этап)
Ле-Кастелле

	Рене Арну	
Ален Прост	1	Дидье Пирони
2		3



Полностью французский подиум на французской трассе для французского президента ФИСА. Без венков, шампанское – «Мозт».

08.08.1982, Гран-при Германии
(12 этап)
Хоккенхайм

	Патрик Тамбэ	
Рене Арну	1	Кеке Росберг
2		3



Первая победа Тамбэ. Только победитель получил декоративный венок в золотистых цветах. Шампанское – «Мозт».

15.08.1982, Гран-при Австрии
(13 этап)
Цельтвег

Кеке Росберг	Элио де-Анджелис	Жак Лаффит
2	1	3



Как в Германии, декоративный золотистый венок, но призеры получили букеты цветов. Шампанское – «Моэт».

29.08.1982, Гран-при Швейцарии
(14 этап)
Дижон

Ники Лауда	Кеке Росберг	Ален Прост
3	1	2



Еще один редкий случай, когда второй призер находится по левую руку от победителя. Декоративный золотистый венок, шампанское «Моэт».

12.09.1982, Гран-при Италии
(15 этап)
Монца

Патрик Тамбэ	Рене Арну	Марио Андретти
2	1	3



Последний подиум Андретти в первой же гонке за «Феррари» (в эпизодическом возвращении). Венок – только у победителя, шампанское – «Моэт».

25.09.1982, Гран-при «Дворца Цезаря»
(16 этап)
Лас-Вегас

Джон Уотсон	Микеле Альборето	Эдди Чивер
2	1	3



Первая победа Микеле Альборето. Почему-то лавровый венок одет только на голову Уотсона. Призеров чествует сама Дайана Росс. Позже на подиум был приглашен новый чемпион Кеке Росберг. Шампанское – «Моэт».

Итог. Таким образом, мы можем увидеть пока что только один пункт в унификации процедуры награждения: судя по всему, был заключен контракт об использовании только шампанского «Моэт» даже в тех случаях, когда подиум обклеен рекламой другого шампанского (как, например, «Джакобацци» в Имоле). Венки, их форма, оформление задника, положение мест призеров на подиуме – все это еще не регламентировано.

1983 год

13.03.1983, Гран-при Бразилии
(1 этап)
Рио-де-Жанейро

Нельсон Пике	1	Ники Лауда
Кеке Росберг	2	3



27.03.1983, Гран-при Лонг-Бич
(2 этап)

Ники Лауда	Джон Уотсон	Рене Арну
2	1	3



Последняя победа (из 5) Джона Уотсона.

10.04.1983, «Гонка чемпионов»
«Брандс-Хатч»

Денни Салливан	Кеке Росберг	Алан Джонс
2	1	3



Надпись «Британский гран-при» не должна ввести в заблуждение – она либо осталась с прошлого года, либо была возвращена по какой-то причине. Реклама спонсора «Тиррелла» «Бенеттон» на комбинезоне Салливана не оставляет сомнений.



17.04.1983, Гран-при Франции
(3 этап)
Ле-Кастелле

Нельсон Пике	Ален Прост	Эдди Чивер
2	1	3



01.05.1983, Гран-при Сан-Марино
(4 этап)
Имола

Ален Прост		Патрик Тамбэ	Рене Арну
2		1	3



Последняя (из 2) победа Патрика Тамбэ.

15.05.1983, Гран-при Монако
(5 этап)
Монте-Карло

Нельсон Пике		Кеке Росберг	Ален Прост
2		1	3



22.05.1983, Гран-при Бельгии
(6 этап)
Спа-Франкоршан

Патрик Тамбэ	Ален Прост
2	1

Эдди Чивер
3



05.06.1983, Гран-при Детройта
(7 этап)

Микеле Альборето
1

Джон Уотсон
3



12.06.1983, Гран-при Канады
(8 этап)
Монреаль

Эдди Чивер
2

Рене Арну
1

Патрик Тамбэ
3



16.07.1983, Гран-при Великобритании
(9 этап)
Силверстоун

Нельсон Пике
2

Ален Прост
1

Патрик Тамбэ
3



Традиционный для Силверстоуна грузовик. Интересно, что так же награждали призеров гонки Ф3 в рамках соревнований (на подиуме – Айртон Сenna, Мартин Брандл и Калвин Фиш). А Патрик Тамбэ – веселый парень.



07.08.1983, Гран-при Германии
(10 этап)
Хоккенхайм

Рене Арну	1	Рикардо Патрезе
Андреа де-Чезарис	2	3



14.08.1983, Гран-при Австрии
(11 этап)
Цельтвег

Рене Арну	Ален Прост	Нельсон Пике
2	1	3



28.08.1983, Гран-при Нидерландов
(12 этап)
Зандфорт

Рене Арну	Патрик Тамбэ	Джон Уотсон
1	2	3



Последняя победа (из 7) Рене Арну. Последний подиум Джона Уотсона.

11.09.1983, Гран-при Италии
(13 этап)
Монца

Нельсон Пике	Рене Арну	Эдди Чивер
1	2	3



25.09.1983, Гран-при Европы
(14 этап)
«Брандс-Хатч»

Ален Прост	Нельсон Пике	Найджел Мэнселл
2	1	3



15.10.1983, Гран-при Южной Африки
(15 этап)
Кялами

Андреа де-Чезарис	Риккардо Патресе	Нельсон Пике
2	1	3



Итог. По-прежнему единственная унифицированная деталь во всех церемониях награждения – это марка шампанского. Место награждения и его форма (грузовик), оформление задника, вид и распределение призов (венки, цветы) – все может сильно различаться от одной гонки к другой.

1984 год

25.03.1984, Гран-при Бразилии
(1 этап)
Рио-де-Жанейро

Ален Прост		
Элио де-Анджелис	1	Кеке Росберг
3		2



«Обратное» расположение призеров, то есть 2 место – по левую руку от победителя.

07.04.1984, Гран-при Южной Африки
(2 этап)
Кялами

Ники Лауда		
Ален Прост	1	Дерек Уорик
2		3



Первый подиум Дерек Уорика.

29.03.1984, Гран-при Бельгии
(3 этап)
Зольдер

Микеле Альборето	Дерек Уорик	Рене Арну
1	2	3



06.05.1984, Гран-при Сан-Марино
(4 этап)
Имола

Ален Прост	Рене Арну	Элио де-Анджелис
1	2	3



Третий призер де-Анджелис отсутствовал на подиуме, так как на последнем круге на его «Лотосе» закончилось топливо на подъеме после «Тозы», и его никто не подвез до подиума. Шампанское – «Феррари» (к гоночной команде не имеет отношения) из итальянского города Тренто.

20.05.1984, Гран-при Франции
(5 этап)
Дижон

Патрик Тамбэ
2

Ники Лауда
1

Найджел Мэнселл
3



Шампанское – «Бессера де Беллефон» (Besserat de Bellefont) из Эперне в провинции Марна.

03.06.1984, Гран-при Монако
(6 этап)
Монте-Карло

Айртон Сenna
2

Ален Прост
1

Штефан Беллоф
3



Первый подиум Санны. Результат Беллофа позже был дисквалифицирован как следствие известного скандала с «Тирреллом». Сам Беллоф отсутствовал на награждении, хотя на видеозаписи его «Тиррелл» замечен подъехавшим к подиуму. Шампанское – «Мозт».

17.06.1984, Гран-при Канады
(7 этап)
Монреаль

Ники Лауда	Нельсон Пике	Ален Прост
2	1	3



Нельсон Пике победил, преодолевая обжигающую боль от масляного радиатора, находившегося в носу «Брэбма» прямо перед педалями. Поэтому перед награждением он не выдержал и разулся. Шампанское – «Лансон».

24.06.1984, Гран-при Детройта
(8 этап)

Мартин Брандл	Нельсон Пике	Элио де-Анджелис
2	1	3



Результат Брандла позже был дисквалифицирован как следствие известного скандала с «Тирреллом». Шампанское – «Грейт Вестерн» (Great Western) из Реймса в штате Нью-Йорк.

08.07.1984, Гран-при Далласа
(9 этап)

Элио де-Анджелис	Кеке Росберг	Рене Арну
3	1	2



«Развернутый» подиум. Последний подиум Арну.

22.07.1984, Гран-при Великобритании
(10 этап)
«Бранс-Хатч»

Дерек Уорик	Ники Лауда	Айртон Сenna
2	1	3



Шампанское – «Пайпер-Хайдсик» (Piper-Heidsieck) из французского Реймса.

05.08.1984, Гран-при Германии
(11 этап)
Хоккенхайм

Ален Прост	Дерек Уорик
1	3
Ники Лауда	
2	



Последний подиум Уорика. На подиуме присутствуют (слева направо) Жан-Мари Балестр, Хушке фон Хайнштайн и Пауль фон Меттерних.

19.08.1984, Гран-при Австрии
(12 этап)
Цельтвег

Ники Лауда	Микеле Альборето
1	3
Нельсон Пике	
2	



Шампанское было вообще без каких-либо этикеток. Видимо, контракт ни с кем не подписали, но традицию нарушать не стали.

26.08.1984, Гран-при Нидерландов
(13 этап)
Зандфорт

Ален Прост	Ники Лауда	Найджел Мэнселл
1	2	3



Снова безымянное шампанское, но теперь уже – с символическими этикетками.

09.09.1984, Гран-при Италии
(14 этап)
Монца

Ники Лауда	Микеле Альборето	Риккардо Патрезе
1	2	3



Как и в Австрии, Лауда снял с себя венок, но дело, видимо, не в желании не закрывать логотипы спонсоров на комбинезоне, иначе Прост на предыдущем этапе сделал так же. Просто венки были тяжелыми и неудобными. Шампанское – «Феррари».

07.10.1984, Гран-при Европы
(15 этап)
«Нюрбургринг»

Нельсон Пике	Ален Прост	Микеле Альборето
3	1	2



«Развёрнутый» подиум. Шампанское – «Моэт».



21.10.1984, Гран-при Португалии
(16 этап)
Эшторил

Ники Лауда	Ален Прост	Айртон Сenna
2	1	3



Шампанское – «Моэт».

Итоги. По-прежнему элементы процедуры награждения не стандартизированы, и даже единого шампанского снова нет. Явно по какой-то причине общий контракт на всю серию, если таковой имелся, не был продлен. На некоторых этапах не было даже просто официального поставщика.

1985

07.04.1985, Гран-при Бразилии
(1 этап)
Рио-де-Жанейро

Ален Прост		Элио де-Анджелис
Микеле Альборето	1	3
2		



21.04.1985, Гран-при Португалии
(2 этап)
Эшторил

Айртон Сенна		Патрик Тамбэ
Микеле Альборето	1	3
2		



Первая победа Сенны. Последнее появление на подиуме Тамбэ (в Имоле он финишировал 4-м, но в итоге классифицирован 3-м после дисквалификации Проста).

05.05.1985, Гран-при Сан-Марино
(3 этап)
Имола

Элио де-Анджелис (Тьерри Бутсен)	Ален Прост (Элио де-Анджелис)	Тьерри Бутсен (Патрик Тамбэ)
2	1	3



Прост был дисквалифицирован спустя 2 часа после финиша из-за недовеса его «Макларена». Победа была присуждена де-Анджелису. Последняя победа де-Анджелиса. Первый подиум Бутсена.

19.05.1985, Гран-при Монако
(4 этап)
Монте-Карло

Микеле Альборето	Ален Прост	Элио де-Анджелис
2	1	3



Последний подиум де-Анджелиса.

16.06.1985, Гран-при Канады
(5 этап)
Монреаль

Микеле Альборето	1	Ален Прост
Стефан Йоханссон	2	3



Первый подиум Йоханссона.

23.06.1985, Гран-при Детройта
(6 этап)

Кеке Росберг	1	Микеле Альборето
Стефан Йоханссон	2	3



07.07.1985, Гран-при Франции
(7 этап)
Ле-Кастелле

Нельсон Пике	1
Кеке Росберг	2

Ален Прост	3
------------	---



21.07.1985, Гран-при Великобритании
(8 этап)
Силверстоун

Ален Прост	1
Микеле Альборето	2

Жак Лаффит	3
------------	---



У Лаффита на последнем круге закончилось топливо, поэтому он не доехал до подиума. Строго говоря, гонка по ошибке была остановлена на круг раньше запланированного (на 65-м вместо 66-го), и Лаффит остановился фактически на круге возвращения, но лидер Прост на всякий случай проехал все 66 кругов для надежности.

04.08.1985, Гран-при Германии
(9 этап)
«Нюрбургринг»

Ален Прост	Микеле Альборето	Жак Лаффит
2	1	3



Последняя победа Альборето.

18.08.1985, Гран-при Австрии
(10 этап)
Цельтвег

Айртон Сenna	Ален Прост	Микеле Альборето
2	1	3



25.08.1985, Гран-при Нидерландов
(11 этап)
Зандфорт

Ален Прост	Ники Лауда	Айртон Сenna
2	1	3



Последние подиум и победа Лауды.

08.09.1985, Гран-при Италии
(12 этап)
Монца

Нельсон Пике	Ален Прост	Айртон Сenna
2	1	3



15.09.1985, Гран-при Бельгии
(13 этап)
Спа-Франкоршан

Ален Прост	Айртон Сenna	Найджел Мэнселл
3	1	2



Фотографии с этого подиума нередко выдают за первую победу Санны в Португалии. Компания BMW была в 1985 году особенно активна в «Формуле-1», также являясь титульным спонсором гонок в Португалии, Детройте, Австрии и Нидерландах. Бельгийский «задник» характерен тем, что в аббревиатуре FIA расставлены точки: F.I.A. «Развернутый» подиум: второй призер стоит не по правую, а по левую руку от победителя.

06.10.1985, Гран-при Европы
(14 этап)
«Брандс-Хатч»

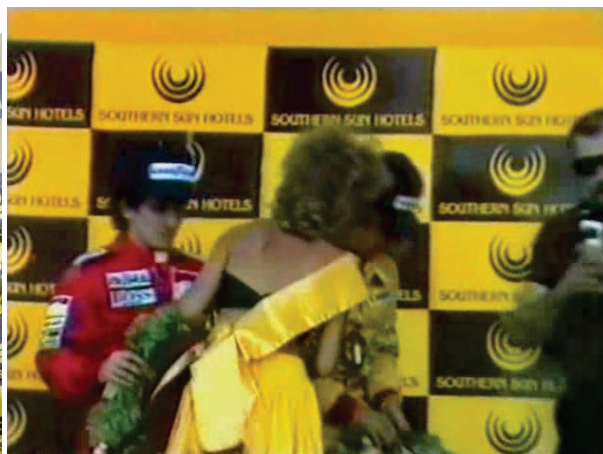
Айртон Сenna	Найджел Мэнселл	Кеке Росберг
2	1	3



Первая победа Мэнселла. На подиум также был приглашен Ален Прост, досрочно ставший чемпионом.

19.10.1985, Гран-при Южной Африки
(15 этап)
Кялами

Найджел Мэнселл	1	Ален Прост
Кеке Росберг	2	3



В последний раз в «Формуле-1» призеры (в данном случае – все трое) были награждены венками.

03.11.1985, Гран-при Австралии
(16 этап)
Аделаида

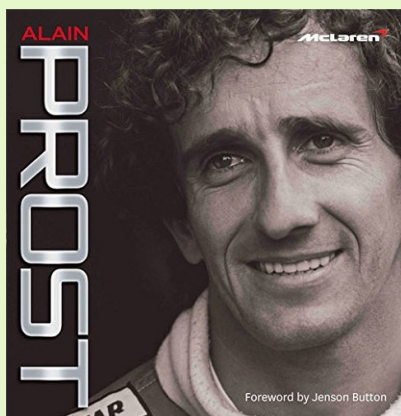
Кеке Росберг	1	Филипп Стрефф
Жак Лаффит	2	3



Последняя победа Росберга. Единственный подиум Стреффа.

Итог. Мы видим возвращение шампанского «Моэт», а также частое появление символики ФИА и названия «Чемпионат мира ФИА "Формулы-1"», но задники пока что оформляются по-разному. Нет традиции или требования в обязательном порядке доставлять на подиум призеров, которые не смогли по окончании гонки своим ходом вернуться в боксы.

ВК



Alain Prost. McLaren
 Автор Maurice Hamilton
 Выход в свет в октябре 2015
 Издательство Bonnier Books Ltd.
 Формат 24,9х25,3 см
 ISBN 9781905825981
 Язык английский
 Страниц 256
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 2400 руб.](#)

BRANDS HATCH



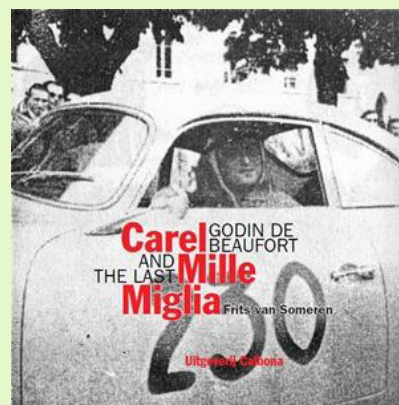
BOAC 500 & BOAC 1000
 1967 - 1972

Christian Naviaux



Brands Hatch.
BOAC 500 & BOAC 1000. 1967-1972

Автор Christian Naviaux
 Выход в свет в октябре 2015
 Издательство Ed. du Palmier
 Формат 21х29,7 см
 ISBN 9782360590643
 Язык французский
 Страниц 84
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 2600 руб.](#)



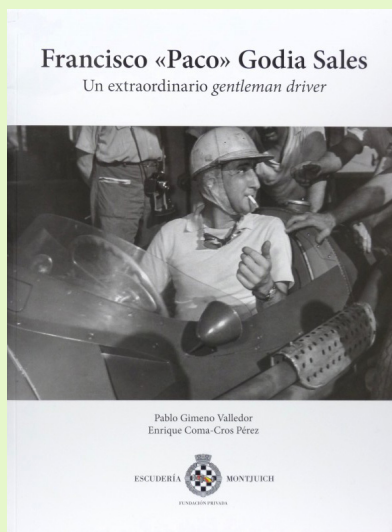
Carel Godin de Beaufort
and the Last Mille Miglia

Автор Frits van Someren
 Книга вышла в июне 2015
 Издательство Calbona
 Формат 21х21 см
 Иллюстрации цветные и черно-белые
 ISBN 9789492228321
 Языки нидерландский, английский
 Страниц 142
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 2700 руб.](#)



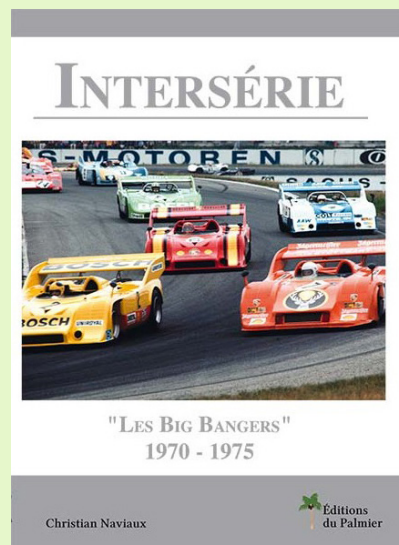
Formula 1 Technical Analysis.
2014 - 2015

Автор Giorgio Piola
 Книга вышла в сентябре 2015
 Издательство Giorgio Nada
 Формат 24,3х27 см
 Иллюстрации свыше 400 цветных схем
 ISBN 9788879116237
 Язык английский
 Страниц 120
 Переплет мягкий
[Цена без доставки от 2800 руб.](#)



Francisco «Paco» Godia Sales.
Un extraordinario gentleman driver

Авторы Pablo Gimeno Valledor,
 Enrique Coma-Cros Pérez
 Книга вышла в мае 2015
 Издательство Escuderia Montjuich
 Формат 24х32 см
 Иллюстрации цветные и черно-белые
 Язык испанский
 Страниц 288
 Переплет твердый
 Цена без доставки от 6000 руб.



INTERSÉRIE



"LES BIG BANGERS"
 1970 - 1975

Christian Naviaux



Intersérie. «Les Big Bangers».
1970 - 1975

Автор Christian Naviaux
 Книга вышла в сентябре 2015
 Издательство Ed. du Palmier
 Формат 21х29,7 см
 ISBN 9782360590650
 Язык французский
 Страниц 108
 Переплет твердый
[Цена без доставки от 2700 руб.](#)



La bande à Ragnotti

Автор Françoise Merckling

Книга вышла в сентябре 2015

Издательство L'Autodrome

Формат 23 x 25 см

ISBN 9782910434465

Язык французский

Страниц 128

Переплет твердый

[Цена без доставки от 2400 руб.](#)



Le Mans. The Official History. 1923 –1929

Автор Quentin Spurring

Выход в свет в октябре 2015

Издательство Evro

Формат 23 x 28 см

Иллюстраций 350

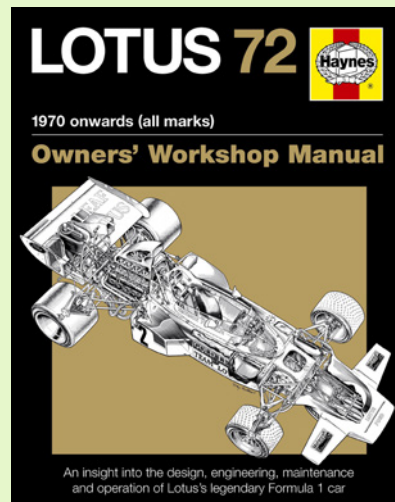
ISBN 9781910505083

Язык английский

Страниц 336

Переплет твердый

[Цена без доставки от 4800 руб.](#)



Lotus 72 Owner's Manual

Автор Ian Wagstaff

Издание 2-е, переработанное

Выход в свет в октябре 2015

Издательство Haynes Publ.

Формат 21 x 27 см

Иллюстрации цветные

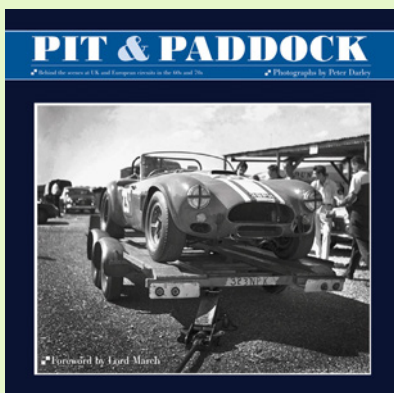
ISBN 9780857338471

Язык английский

Страниц 168

Переплет мягкий

[Цена без доставки от 900 руб.](#)



Pit & Paddock. Behind the Scenes at UK and European Circuits in the 60s and 70s

Авторы William Taylor, Peter Darley

Выход в свет в октябре 2015

Издательство Coterie Press

Формат 30,5 x 30,5 см

Иллюстраций свыше 200 черно-белых

ISBN 9781902351605

Язык английский

Страниц 256

Переплет твердый

[Цена без доставки от 4700 руб.](#)



Sportscar Spectacles by HIRO No.10. Can-Am 1970. Part 01

Фотограф Joe Honda

Книга вышла в сентябре 2015

Издательство MFH

Формат 23,4 x 29,7 см

Иллюстраций 600

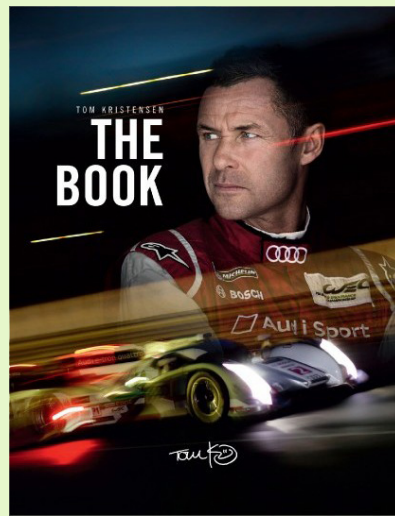
ISBN 9784905248590

Языки японский, английский

Страниц 104

Переплет твердый

[Цена без доставки от 2700 руб.](#)



Tom Kristensen. The Book

Автор Tom Kristensen

Книга вышла в 2015

Издательство Tom Kristensen Racing

Формат 30 x 38 см

С иллюстрациями

ISBN 9788740024296

Языки английский, французский, немецкий

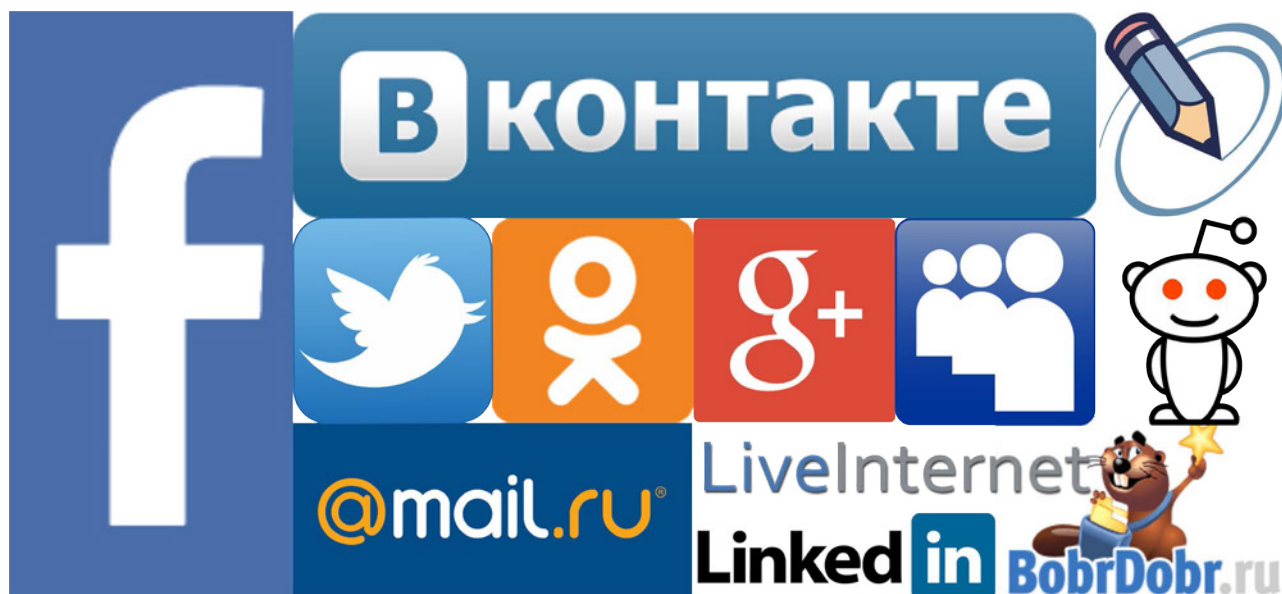
Страниц 304

Переплет твердый

[Цена без доставки от 8400 руб.](#)

Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

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

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

Реквизиты платежа:

Получатель: Коваленко Владимир Юрьевич

Номер счета: 40817810764001603693

Номер карты: 4276640011155373

Наименование банка: Отделение N8616 СБЕРБАНКА РОССИИ Г.ТОМСК

БИК: 046902606

Корреспондентский счет: 30101810800000000606

Наименование платежа: Добровольное пожертвование на альманах

или на счет PayPal:

Идентификатор счета:

tomskdx@gmail.com

[Сделать пожертвование](#)

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



XIX^e 2016 **RALLYE MONTE-CARLO** **HISTORIQUE**

DU 27 JANVIER AU 3 FEVRIER



ACM Sport & Marketing | f | twitter |



WWW.ACM.MC

Альманах «История мирового автоспорта», №10 (октябрь 2015 г.)

Лист регистрации изменений

06.10.2015 – редакция №1. Исходник.

06.11.2015 – редакция №2. Исправлены обложка, таблица на с. 34, схема подиума и комментарий к нему на с. 81.

08.11.2015 – редакция №3. Добавлена информация о марках шампанского на стр. 44, 47, 48, 50 и 55.

03.02.2017 – редакция №4. Исправлены составы подиумов на стр. 66 и 74.