

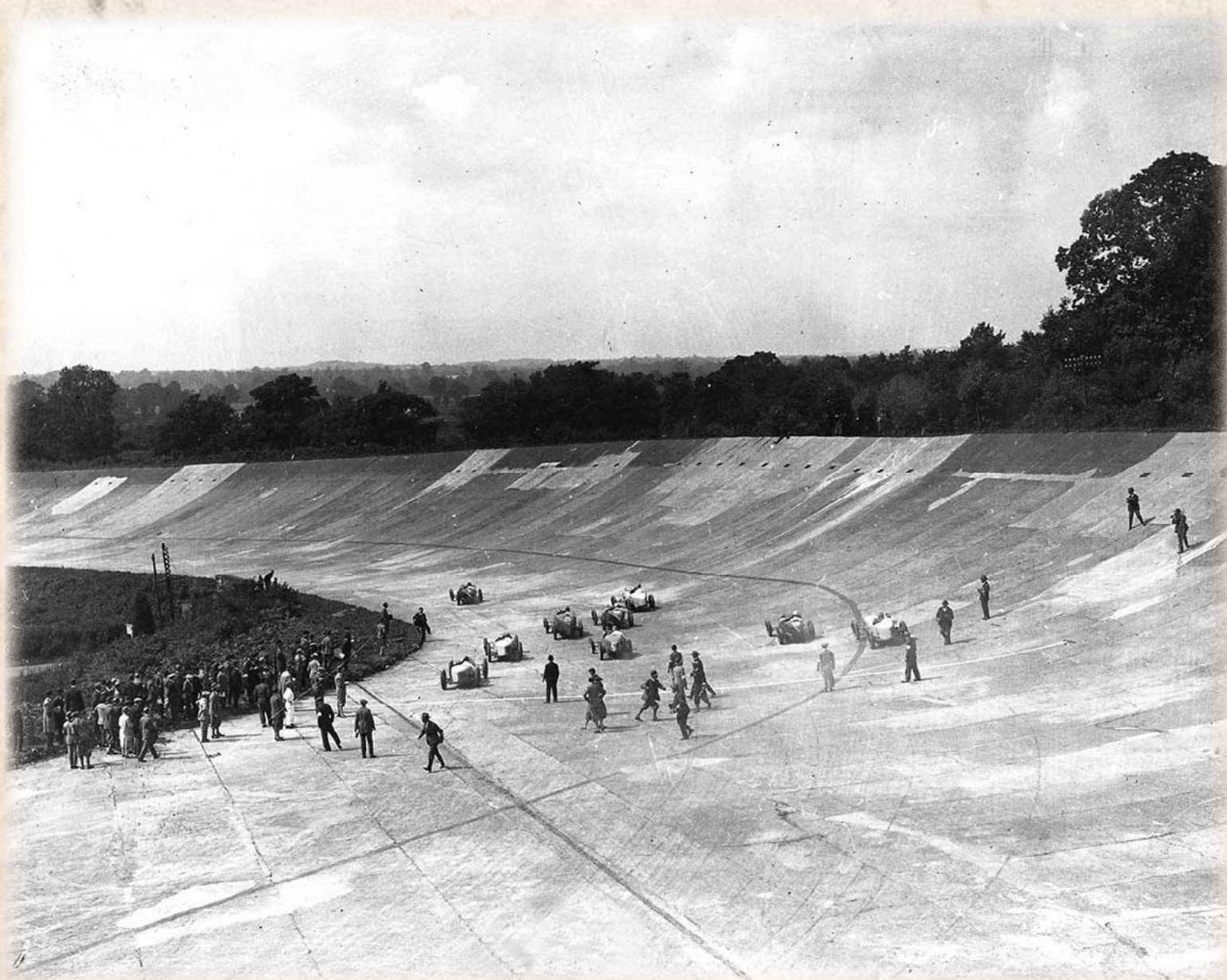
ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

май 2017

№19

АЛЬМАНАХ



Читайте в номере:

Владимир Коваленко. «Бруклендс» (1925-1926)

Владислав Шайхнуров. «Бесприданница»

Алексей Рогачев. «Медвежья услуга» на Невском кольце

Содержание

1. Владимир Коваленко. «Бруклендс» (1925-1926).....	3
2. Владислав Шайхнуров. «Бесприданница».....	39
3. Алексей Рогачев. «Медвежья услуга» на Невском кольце.....	71
4. Книжные новинки.....	99

На обложке: на старте «Большого приза Великобритании» 7 августа 1926 г.

Об авторских правах

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.

Владимир Коваленко

«Бруклендс» (1925-1926)



Владимир Коваленко

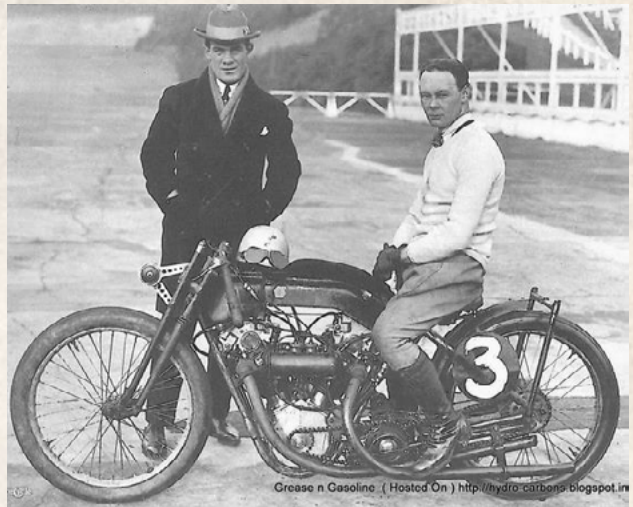
«Бруклендс»

Продолжение (начало см. в №№ 1, 7 и 13 «Истории мирового автоспорта»)

1925

Новый сезон на треке открылся соревнованием мотоциклистов базового клуба (Британского мотогоночного клуба или БМГК, в оригинале – British Motor Cycle Racing Club или BMCRC) 21 марта. Мотогонки продолжали пользоваться максимальной популярностью в силу своей относительной доступности для участников, потому что мотоцикл всё-таки был гораздо дешевле даже обычного автомобиля, не говоря уж о гоночном или хотя бы специально подготовленном. На итоговом собрании 1924 года, прошедшем 26 января, клуб отчитался о том, что за прошедший сезон им было проведено 65 гонок, на которые было получено 777 заявок. Но мотоциклетные гонки проводили и другие клубы, так что общие цифры по этим соревнованиям были куда внушительнее. И даже в начале 1925 года за соревнованием открытия БМГК последовало мотоциклетное соревнование Автомотоклуба Западного Кента (West Kent Motor Club), а в субботу перед Пасхой 11 апреля - второе соревнование БМГК. И только через два дня сезон открыли автомобилисты.

На первых соревнованиях очень интересный мотоцикл в одной из гонок не смог реализовать свой потенциал, а с участия в другой был снят. Речь идёт об итальянском «Андзани» (Anzani), доработанном гонщиком Клодом Темплом (Claude Temple). Он установил на впускную систему воздухозаборник, выполнявший ту же роль, какую в наше время выполняют на гоночных автомобилях воздухозаборники над головой гонщика, то есть создавал повышенное давление воздуха, что позволяло обогащать топливную смесь и повышать мощность двигателя. Тогда это воспринималось одним из способов наддува, что, в общем-то, так и есть, просто с развитием механических нагнетателей разница в эффективности стала огромной, и теперь «пассивный» наддувом уже и не считается. Поскольку в 1924 году на «Бруклендсе» ввели обязательные глушители, а на приведённом (справа) фото их нет, значит, оно сделано в 1923 году, когда этот мотоцикл и был построен. Неудача в первом соревновании 1925 года объяснялась тем, что при настройках топливную смесь переобогатили, а мотоцикл не смог развить нужную скорость, чтобы давление воздуха соответствовало нужному количеству топлива.



Утверждается, что фото сделано 6 апреля 1925 года, то есть в тренировочные дни перед пасхальным соревнованием, состоявшемся 11 апреля.

За рулём 500-кубового «Нортон» - Берт Денли, тот самый развозчик мяса, который в 1923 году выиграл свою первую же гонку (см. стр. 17 [13 выпуска альманаха](#)).

Обратите внимание на детали: ботинки с высокой голяшкой, кожаные штаны и платок на шее у гонщика. Стоящий рядом парнишка держит в руках тряпку или платок. Скорее всего, он помогает своему другу и вытирает запачканные руки. При этом он при галстукке и в хоть и мятом, но костюме. В Британии было нормой одевать галстук даже при грязных работах.

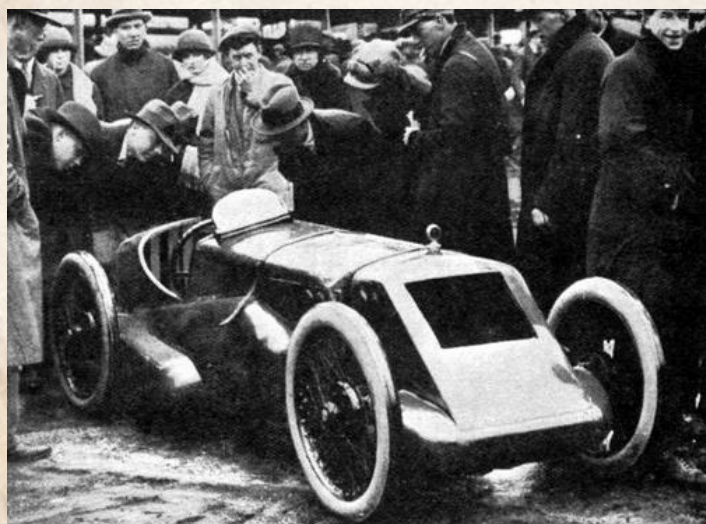
История мирового автоспорта

28 марта во время заездов на холме в Коппе погибли зрители, и британские автоспортивные власти запретили проведение гонок на дорогах общего пользования. Эта крайне неприятная для всего автоспортивного сообщества новость поставила холм на частной территории в Шелсли-Уолш (подробнее об этом – на стр. 118 [13 выпуска альманаха](#)) и трек «Бруклендс» в положение монополистов, и значимость трека ещё выросла.

Соревнование базового клуба БАРК (Brooklands Automobile Racing Club) в пасхальный понедельник 14 апреля было сокращено из-за дождя. Были отменены «молниеносные» гандикапы, так как для самых мощных машин мокрая трасса была слишком опасной. Менее скоростные гонки, тем не менее, прошли.

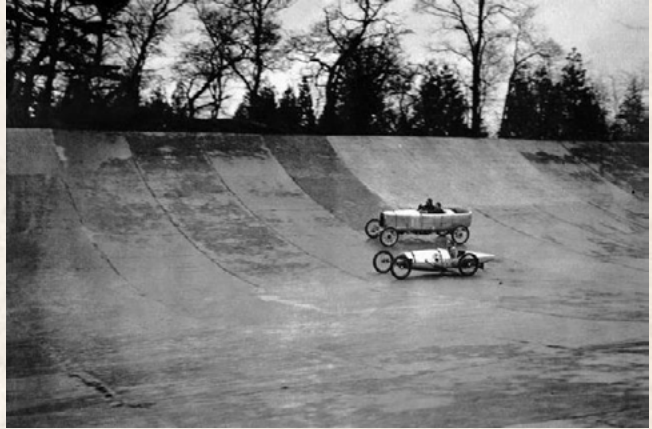
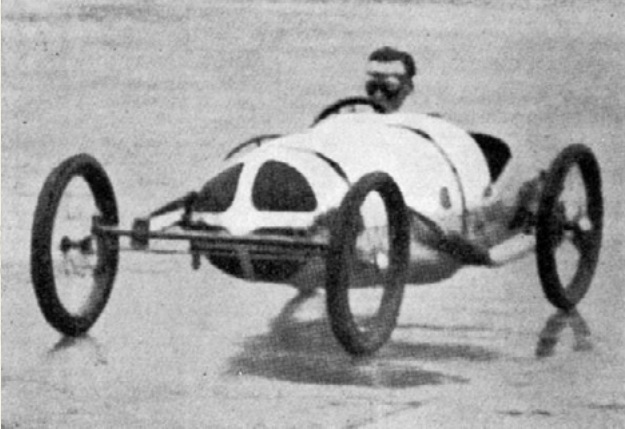


Главной темой на соревнованиях открытия всегда являются подготовленные за зиму новинки. Артур Уэйт (Arthur Waite) вывел на старт 750-кубовый «Остин-7» с нагнетателем и чрезвычайно низким аэродинамическим кузовом. В 75-мильном длинном гандикапе Уэйт занял третье место, а в 90-мильном длинном – второе.

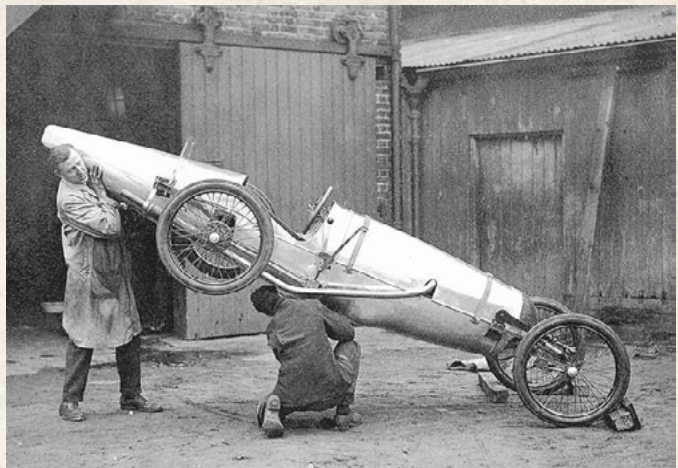


История мирового автоспорта

Но самым интересным дебютантом была мотоколяска «Джаппик» (Jarric) с 350-кубовым мотоциклетным мотором «Джап» (JAP). Её создатель Х.М. Уолтерс (H.M. Walters) стартовал в 75-мильном гандикапе с 61-секундным преимуществом и лидировал на первом круге из трёх, но затем уступил преследователям (на правом фото его обходит победитель Дональд Марендаз на самоделке собственной конструкции «Марендаз Спешил») и в тройку призёров не попал.



«Джаппик» на первом соревновании успехов не снискал, но всегда был в центре внимания. Вся машина была очень лёгкой, и это особо подчёркивалось на рекламных снимках.



«Джаппик» впоследствии смог установить несколько местных рекордов и был разрушен во время пожара в гараже на треке в Монлери.

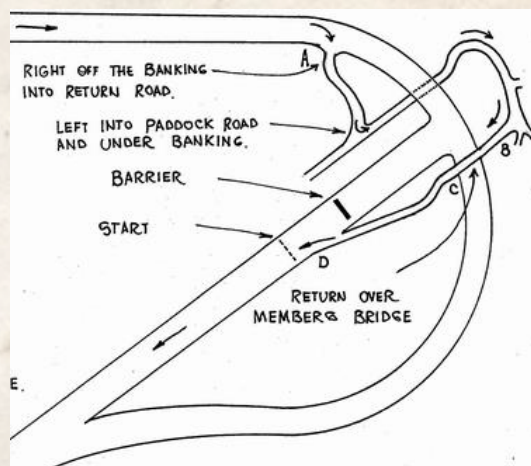
И ещё одна крайне интересная новинка стартовала в 75-мильном гандикапе – это новая машина Пэрри Томаса, названная им «Томас Спешил». После двух подготовленных им 7-литровых «лейландов» он обратился к малолитражкам и построил полторалитровый автомобиль с обтекаемым кузовом (на фото – под номером 3). Правда, в этом соревновании он не стал выступать на нём сам, а доверил участие некоему Д.Р. Деджу (D.R. Gedge), который не попал в тройку призёров.



Первая битва гигантов в сезоне произошла на соревнованиях Автотоклуба Сурбитона (Surbiton MC) 24 апреля, когда в «молниеносных» гандикапах состязались между собой «Изотта-Майбах» Ле-Чемпиона (3 место и победа), «Лейланд-Томас» Пэрри Томаса и «Ланчестер» Хоуи. Дедж снова выступал на «Томас Спешил» и занял в одной из гонок 2 место.

История мирового автоспорта

2 мая Клуб малолитражных автомобилей (КМА; Junior Car Club или JCC) провёл совершенно новый вид соревнований, названный им скоростным пробегом (High-Speed Trial). К участию допускались только автомобили с двигателями до полутора литров (на чём, собственно, клуб и специализировался), и идея заключалась в том, что участники должны были ехать ровно час на той максимальной скорости, какой хотели, но за преодоление рубежа средней скорости в 45 миль в час участник награждался «золотой» медалью, а рубежа в 33,35 миль в час – «серебряной». Но главным был выбор трассы, ибо автомобили стартовали на финишной прямой, ехали по Байфлитскому виражу в обратном обычному направлении, на вираже «Мемберс» сворачивали на дорожку в паaddock, а затем – на выезд с территории трека через тоннель. По внешней дорожке затем поднимались к мосту над виражом, выезжали к вершине испытательного холма и спускались по нему на строго ограниченной скорости к старту следующего круга.



Участники отправлялись в путь с 5-секундным интервалом.



Дорожка в паaddock и проезд через тоннель. Виразж «Мэмберс» служил естественной трибуной.

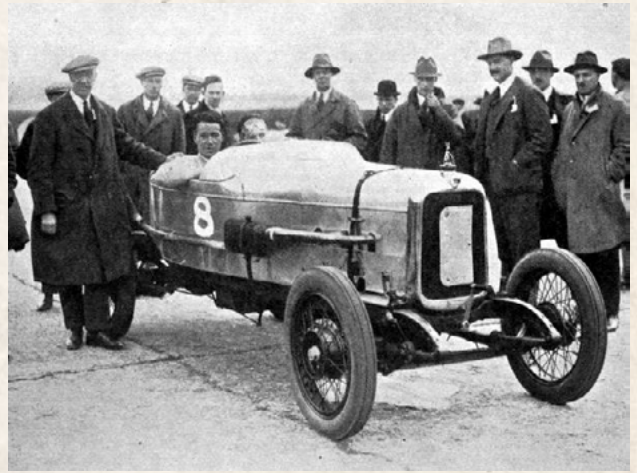
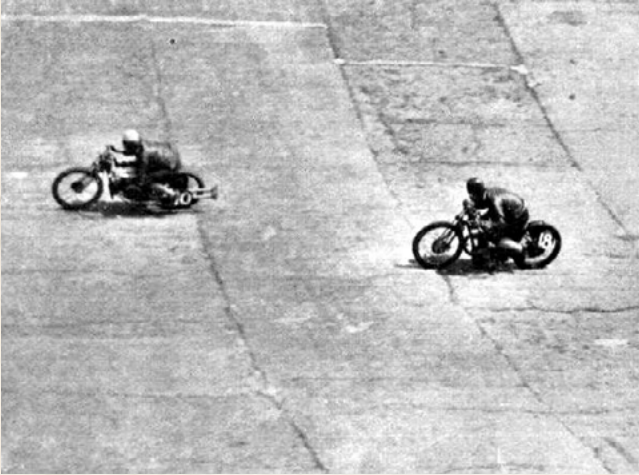


Подъём в гору и спуск с испытательного холма.

Пробег имел большой успех, заявлено было 50 экипажей (цифра заранее была оговорена организаторами), стартовали 48, из них 22 завоевали золотые медали, 5 – серебряные, и 21 экипаж остался без наград, но получили удовольствие.

История мирового автоспорта

9 мая Автомотоклуб Эссекса провёл смешанное соревнование из трёх мотоциклетных и двух автомобильных гонок, причём, из последних одна была 100-мильным гандикапом. Не так уж много гонок проводилось на подобные дистанции. 200-мильная гонка КМА по-прежнему считалась самой сложной и престижной, так что половина её дистанции, пройденная победителем Х. Парди (H.W. Purdy) на «Алвисе» (Alvise; *правое фото*) за 1 час и 10 минут, была серьёзным испытанием.



Активность по установлению рекордов вышла в 1925 году на новый виток, так как Международная спортивная комиссия установила шкалу классов, отличавшуюся от принятой на «Бруклендсе». Руководство БАРК не стало держаться за привычное, а приняла новую линейку, адаптировав к ней, где это было возможно, предыдущие рекорды. В новых классах для потенциальных соискателей был простор для достижений. А пока что 11 мая Арчи Фрейзер-Нэш установил на автомобиле собственной конструкции (*на фото справа*) рекорд подъёма на испытательный холм – 8,05 секунд.



16 мая БМГК провёл 100-мильную гонку на приз в 200 гиней, предоставленный шинной компанией «Хатчинсон». Это гонка сразу же стала известна как «Хатчинсон-100» (Hutchinson 100 или Hutchinson Hundred), она проводилась много лет вплоть до 1976 года, когда прошла в последний, 44-й раз. В 1977 году из-за перегруженности международного мотогоночного календаря организаторы вынуждены были её отменить.

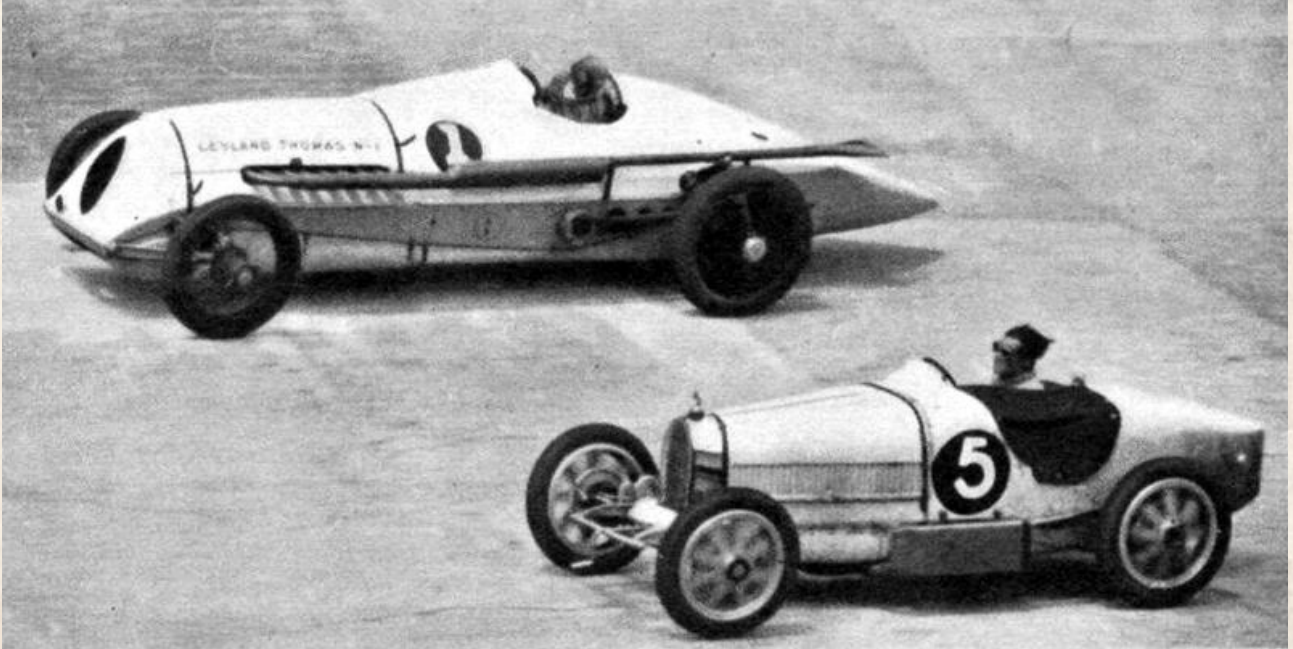
Самую первую гонку в 1925 году выиграл Ф. Лонгман (F.A. Longman) на мотоцикле легендарной марки «Харли-Дэвидсон» (*на фото слева*). В наше время они делают мотоциклы, далёкие от спорта, но в двадцатые годы в Британии (!) эта американская марка пользовалась большой популярностью.

Интересно, что Лонгман преодолел 100 миль за 1 час и 8 минут, что оказалось на 2 минуты быстрее, чем результат Парди в 100-мильной гонке АК Эссекса. Гонка «Хатчинсона» была гандикапом по времени, в котором самый медленный участник получал преимущество в 28 минут и преодолел за это время, когда в гонку отправился фаворит Клод Темпл, 30 миль. Преимущество Лонгмана было 6 минут 10 секунд, и Темпл не смог нагнать это отставание.

Через неделю Районный мотоклуб Илинга провёл 200-мильную (!) гонку мотоциклов с коляской (!). Три класса (до 350, 600 и 1000 см³) стартовали вместе, но, разумеется, затратили на преодоление дистанции разное время: 2 часа 45 минут, 2 часа 54 минуты и 3 часа 21 минуту. Это времена победителей, а преследователи ехали ещё дольше. Эта гонка показывает, насколько разнообразными и сложными были мотоциклетные соревнования на «Бруклендсе», хотя освещены в публикациях они хуже, чем автогонки.

История мирового автоспорта

Традиционное соревнование БАРК в банковский выходной понедельник после Троицы 1 июня было богатым на события. Поскольку «молниеносные» гандикапы на Пасху были отменены из-за дождливой погоды, их перенесли на это соревнование. Точнее, они были стандартными гонками и прошли бы в любом случае, просто на Пасху за победу в «молниеносном» коротком гандикапе полагался дополнительный приз – золотой кубок от основателей клуба (Forunders' Gold Cup). Тогда он не был разыгран, и его розыгрыш был перенесён на Троицу. Гонку выиграл Пэрри Томас на «Лейланд-Томасе» (на фото он обгоняет второго призёра Гленна Кидстона на «Бугатти»). В этой гонке также принимали участие «Лейланд» Хоуи и «Изотта-Майбах» де-Чемпиона.



«Гиганты» сошлись также в битве за золотую вазу «Бруклендса» (Brooklands Gold Vase), разыгрывавшуюся в 100-мильном коротком гандикапе. На этот раз Томас смог занять только второе место, а выиграл Филип Рампон (Philip Rampon) на 10-литровом «Фиате», построенном для несостоявшегося «Большого приза АКФ» 1909 года (на фото слева). В этой гонке майор по фамилии Ко (Сое) допустил на своём «Воксхолле» небольшую ошибку на съезде с виража «Мемберс» на железнодорожную прямую и потерпел аварию, при которой его и пассажира сразу же выбросило из машины (и это спасло им жизнь), которая затем крутилась по трассе и несколько раз перевернулась (на фото справа её эвакуируют с места аварии; в том краю фотографии дежурили редко, поэтому ближайший появился далеко не сразу).

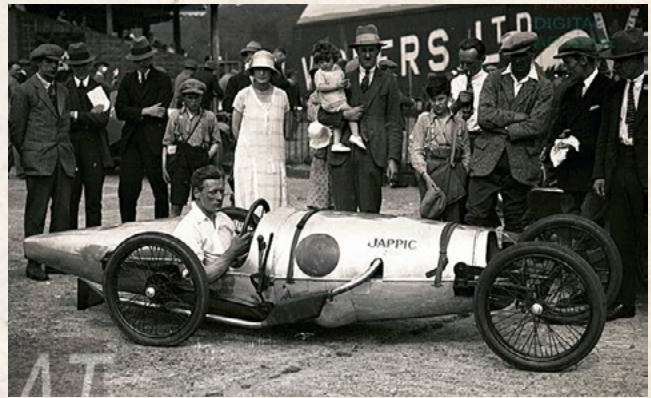


Последней гонкой программы был длинный «молниеносный» гандикап, в котором Томас на «Лейланде» (слева) выиграл у Хоуи на «Баллоте» и Рэйсона на «Ланчестере». Но что более важно, на втором круге из пяти он установил новый рекорд прохождения круга: 129,36 мили в час.

Если вернуться к верхнему фото на этой странице, то можно заметить, что колея задних колёс «Лейланда» шире, чем передних. На самом деле Томас намеренно сделал развал задних колёс отрицательным, чтобы в виражах, имевших U-образное сечение, колёса находились перпендикулярно дорожному полотну. Это позволяло повысить скорость на виражах, но делало машину менее стабильной на прямых и в плоских поворотах.

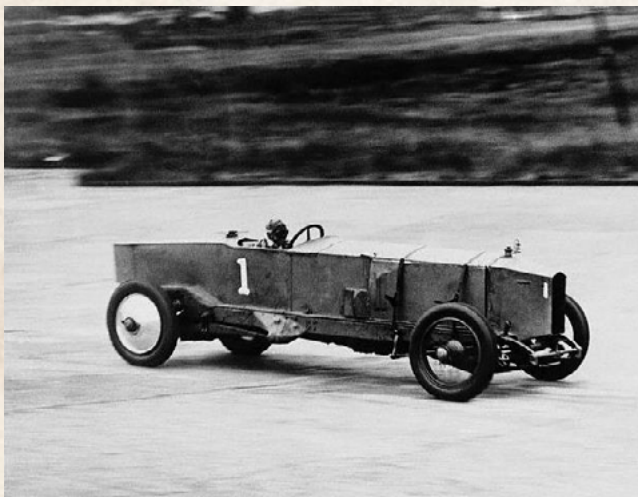
История мирового автоспорта

В субботу на той же неделе Автоклуб Саттон-Колдфилда провёл смешанное соревнование из трёх автомобильных и пяти мотоциклетных гонок. В рамках этих соревнований Уотрел на «Джаппике» предпринял попытки установления рекордов для 350-кубового класса, который раньше на «Бруклендсе» не засчитывался, а теперь стал международным. Ему удалось установить рекорды на 5 милях с хода и 10 милях с места. В гонках Уолтерс не участвовал, поэтому чёрный круг, предназначенный для стартового номера, остался пустым.



Летнее соревнование БАРК прошло 27 июня, и Пэрри Томас в финальной гонке (как всегда, программу закрывал длинный «молниеносный» гандикап) выиграл на своём «Лейланде» с рекордной средней скоростью 120,15 мили в час, на одном из кругов чуть-чуть недотянув до своего рекорда круга. Интересно, что на этих соревнованиях из восьми гонок он выступал в шести, причём, в двух 90-мильных гандикапах – на гигантском «Ланчестере», в двух 100-мильных – на «Лейланд-Томасе» Хоуи и в двух «молниеносных» – на собственном «Лейланд-Томасе». Наверное, мог бы в 75-мильных выступить на «Лейланд-Спешл», но не сообщается, почему он этого не сделал.

Интересное занятие – подмечать на фотографиях детали, позволяющие почувствовать атмосферу тех гонок. Вот на левом кадре Томас на «Ланчестере» под номером 1 едет в первом 90-мильном гандикапе (коротком), в котором он финишировал за пределами призовой тройки. А правое фото сделано в паддоке после длинного 90-мильного гандикапа, который он выиграл. Победителей всегда фотографировали после финиша в окружении публики. Обратите внимание, что номер 1 от предыдущей гонки наспех размазан, а в другом месте нарисован другой номер (2). Технология нанесения номеров была довольно примитивной, и на «Бруклендсе» важно было использовать легкосмывающуюся краску.



В том же соревновании дебютировал первый автомобиль Рэймонда Мэйза с нагнетателем «Эй-си» (АС). На эту компанию работал теперь легендарный Селвин Эдж (автор многочисленных побед «Нэпира»), и после трёх лет выступлений на «Бугатти» Мэйз решил поднять ставки и обратился к Эджу с предложением, как сейчас сказали бы, эксклюзивного контракта. Эдж предоставил Мэйзу автомобиль, а Амхерст Виллиерс установил на двигатель нагнетатель. И в Шелсли-Уолш в мае, и на «Бруклендсе» в этот раз в процессе заезда двигатель катастрофически терял обороты.

2 июля Высокий суд Лондона вынес решение по иску жителей Уэйбриджа, которым по-прежнему досаждал шум с трассы. В 1907 году уже были запрещены заезды в тёмное время суток, в последующие годы владельцам трассы и организаторам гонок пришлось пойти ещё на ряд уступок. На этот раз была достигнута договорённость из нескольких пунктов, по которым больше всего пострадали мотоциклисты, которым были навязаны новые ограничения. Были запрещены соревнования небольших клубов, в результате чего были отменены 7 уже запланированных соревнований, часть из которых затем заменили соревнованиями более серьёзных организаторов.

В смешанном соревновании Автоклуба Западного Кента 11 июля мотогонки по этой причине были отменены, зато организаторам удалось заручиться согласием Пэрри Томаса и Эрнста Элдриджа провести матчевый заезд. Томас ещё с 1923 года вызывал на поединок любого желающего, но таковых не находилось. Все понимали, что в «контактной» борьбе равных Томасу, знавшему каждый дюйм трека, просто нет. Но в распоряжении Элдриджа был «Фиат-Мефистофель», на котором он годом ранее в Арлажоне установил абсолютный рекорд скорости. Заезд был назначен на три круга со стартом и финишем на Железнодорожной прямой. Элдридж взял на борт пассажира Дадли Фроя, который тогда работал на Томаса, чтобы тот, как утверждают, сообщал гонщику о действиях соперника. Томас был один в кокпите.



Со старта Элдридж вырвался вперёд, но со стороны было отлично видно, как он буквально борется со своей мощной машиной, в то время как движения Томаса были минимальны и точны. На плавном изгибе «Форк» вокруг цехов «Викерса» Элдриджа слегка занесло, и Томас сократил отставание. Элдридж лидером закончил первые два круга, но Томас неумолимо приближался, и на финальном витке выбрал момент в том же «Форке» и совершил обгон, доведя гонку до победы и заработав выигрыш в 500 фунтов стерлингов. Наблюдатели признавали, что скорость «Мефистофеля» была выше (при троекратном превосходстве в рабочем объёме: 21 литр против 7), но Томас отыгрывал на лучшей стабильности своего «Лейланда» и отличном знании трассы, на которой он в прямом смысле этого слова жил уже второй год.



На последнем вираже на обеих машинах начали расслаиваться шины (обычная для тех лет ситуация), и хороший рассказчик написал бы, что гонщики и не подумали сбрасывать скорость. К сожалению, в первоисточниках так не пишут, но одно известно точно: именно на последнем круге Томас побил свой же рекорд трассы, показав 129,70 мили в час, но хронометрист Эбблайт отказался его признавать, так как не засекал время сам. Томас был очень отважным человеком, но не менее отважным был и принявший его вызов Элдридж. И даже пассажиру Фрою не отказывают в смелости, ибо ему легко можно было свернуть шею за чужую славу.

Тут необходимо отметить, что в этих соревнованиях на «Бруклендсе» дебютировал гонщик, ставший в тридцатые годы таким же королём трека, каким в двадцатые был Пэрри Томас. Речь идёт о Джоне Коббе, который на 10-литровом «Фиате», купленном у Рампона (см. двумя страницами выше) неким Р. Уорди (R. Warde), выиграл короткий гандикап на три круга.

Тем временем Малком Кэмпбелл, о котором мы давно уже ничего не слышали, готовил атаку на собственный же абсолютный рекорд скорости на пляже валлийского Пендина, и 21 июля он достиг цели, подняв достижение со 146 до 150 миль в час (на фото справа).



История мирового автоспорта

Соревнование в августовский банковский выходной (понедельник после первого воскресенья месяца) 3 августа собрало самое большое количество зрителей после войны – более 20 тысяч человек. Этому способствовала очень интересная программа гонок, которые на самом деле были обычными (короткие и длинные гандикапы для 75 и 100 миль в час и «молниеносные»), кроме последней, в которой на длинной дистанции в 100 миль разыгрывался внушительный приз от газеты «Новости мира» (News of the World) в 500 фунтов.

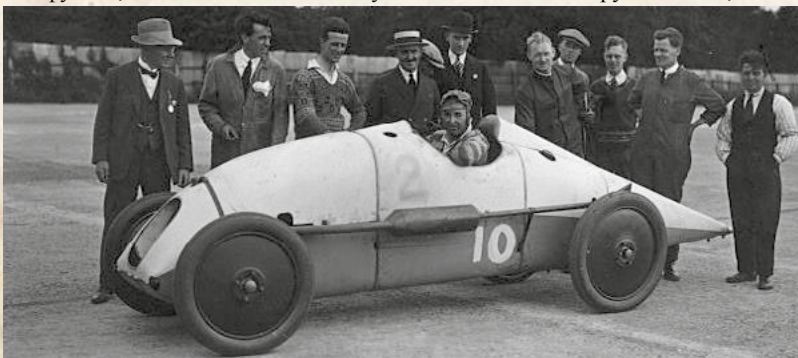
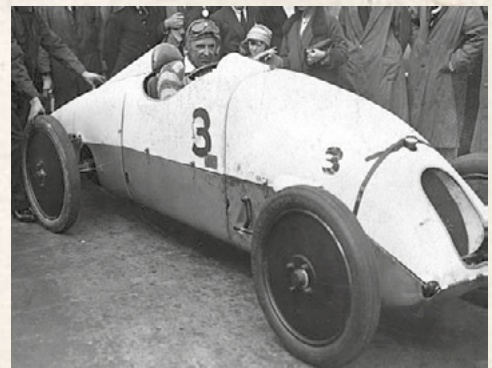
Первую гонку дня, 75-мильный короткий гандикап выиграл отец Стирлинга Мосса Альфред на американском «Фронт-Форде» (годом ранее он стартовал в «Инди-500»).



В коротком «молниеносном» гандикапе победу одержал Джон Кобб на 10-литровом «Фиате» (фото слева). В этой гонке на «Мефистофеле» выступал его новый владелец – ле-Чемпион. Длинный «молниеносный» гандикап выиграл Хоуи на «Лейланд-Томасе», таком же, как у самого Томаса, только двухместном и, по признанию самого гонщика, на 10 миль в час менее быстром (справа).



За победу в длинном 75-мильном гандикапе полагался дополнительный приз – золотая табличка президента, видимо, БАРК (President's Gold Plate). Он достался Пэрри Томасу на «Томас-Спешл» (фото справа). В главной гонке дня приняли участие 15 автомобилей разных классов, и самый скромный из них, «Остин-7» Гордона Ингланда, получил преимущество перед самыми мощными в 20 минут. Пэрри Томас на «Томас-Спешл» победил и здесь (левое фото внизу), получив 250 фунтов и статуэтку, стоившую такие же 250 фунтов (правое фото внизу). В те времена стоимость изготовления обязательно указывалась, и считалось, что победитель стал богаче на эту же сумму. У капиталистов это вообще нормальная практика – оценивать всё имущество гражданина, а не только банковский счёт. Поэтому теоретически возможно такое, что миллионеру, владеющему домом с дорогущими картинами и скульптурами, не на что поест. Вот и в данном случае официально Пэрри Томас стал богаче на 500 фунтов, но деньгами из них получил только 250. Автору неизвестно, была ли тогда практика продажи призов.



История мирового автоспорта

15 августа БМГК провёл соревнование 200-мильных гонок. Заездов было два, в каждом из которых было два разных зачёта по классам. Утром стартовали 30 представителей классов 250 (Lightweight) и 350 (Junior) см³, после обеда – 500 (Senior) и 1000 см³. В самом престижном классе выиграл уже известный нам Лонгман на «Харли-Дэвидсоне».

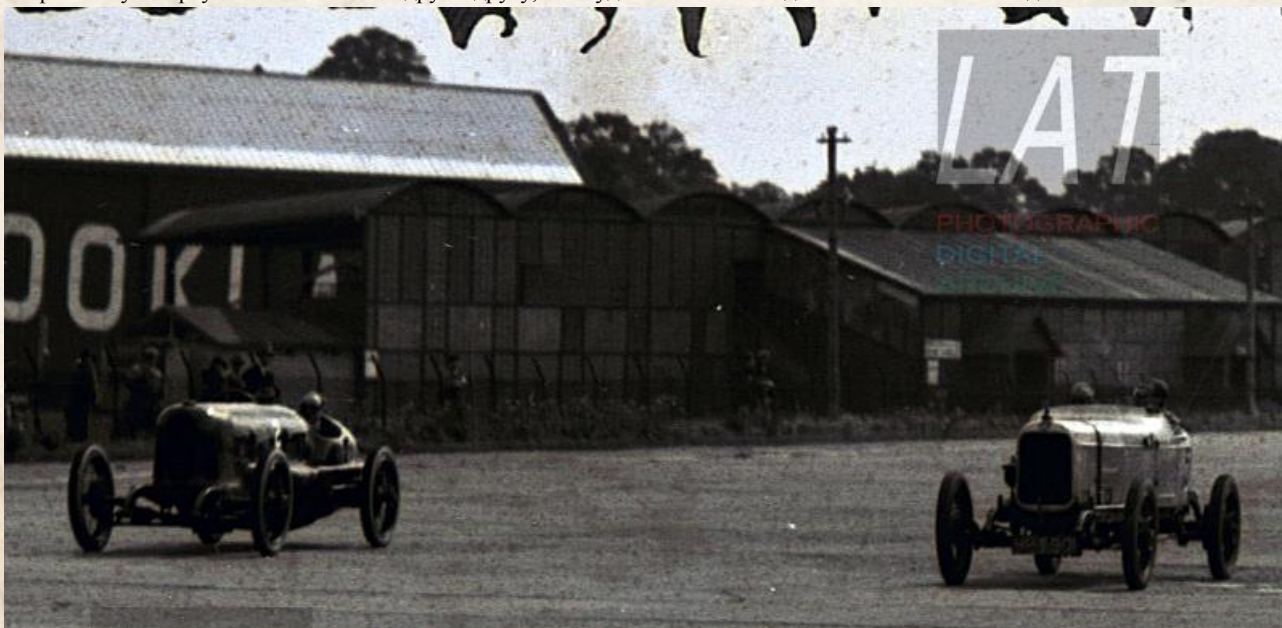


22 августа на треке прошло соревнование абсолютно другой философии. Это был заключительный день ежегодных международных 6-дневных мотоциклетных соревнований (International Six-Day Trial), своего рода моторалли. Участники передвигались с установленной регулярностью движения по маршруту от одного пункта к другому. В этих пунктах проводились заезды на холмы по грунтовым (а если точнее – откровенно грязным) дорогам. Необходимо было с ходу заезжать на холмы и без задержек прибывать к месту следующего испытания. На «Бруклендсе» их ждал заезд на преодоление определённой дистанции за определённое время. То есть не гонка в чистом виде, а пробег на регулярность хода.

В этом году Германия бросила Британии вызов, но потерпела обидное поражение, не получив призов ни в одном командном зачёте. Спустя месяц разразился скандал из-за публичных заявлений команды немецкого производителя мотоциклов «Д-Рад» о том, что они выиграли все призы и показали самую высокую скорость на «Бруклендсе». АКУ даже направил жалобу в Международную мотоциклетную федерацию.

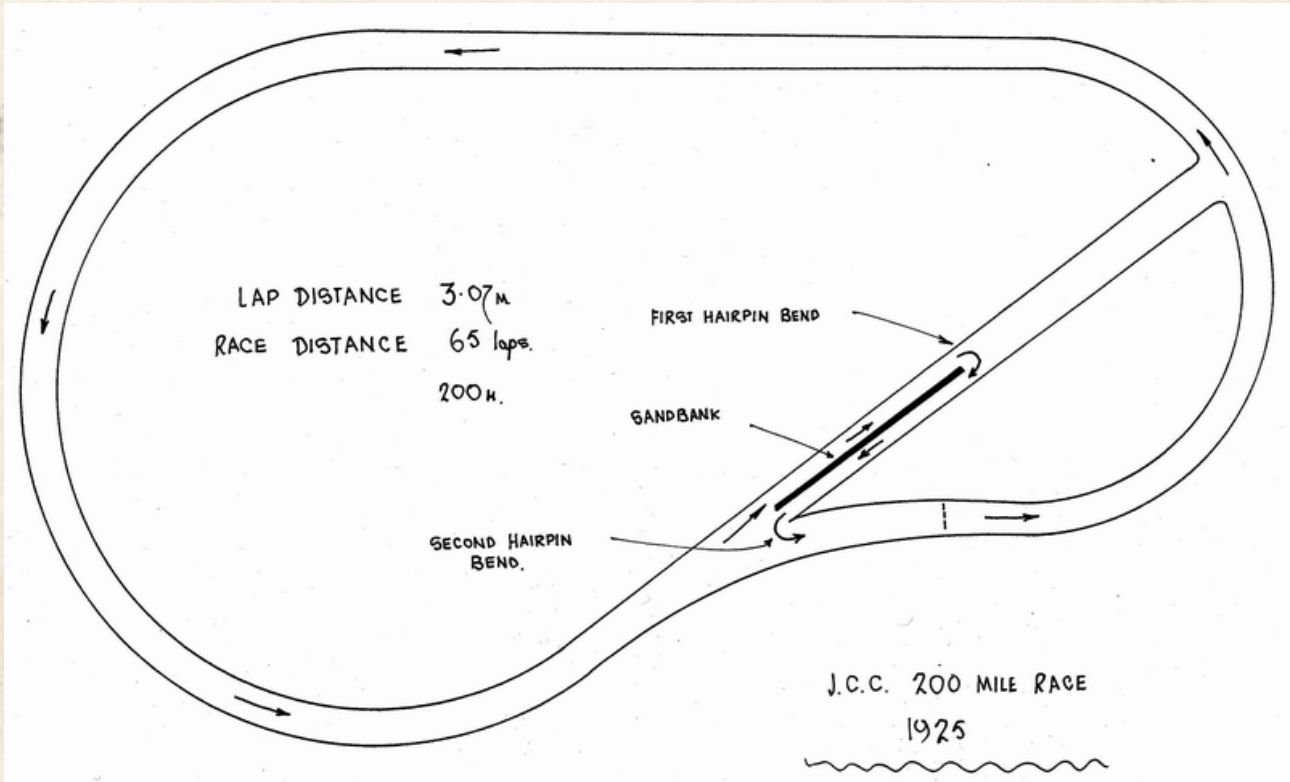


На осеннем соревновании БАРК 12 сентября во второй раз в истории «Бруклендса» (предыдущий – в 1909 году) случился «фотофиниш», когда в коротком 75-мильном гандикапе Тёрнер на «Австро-Даймлере» и Парди на «Алвисе» пересекли финишную черту настолько близко друг к другу, что судьи не смогли выделить кого-то из них одного.

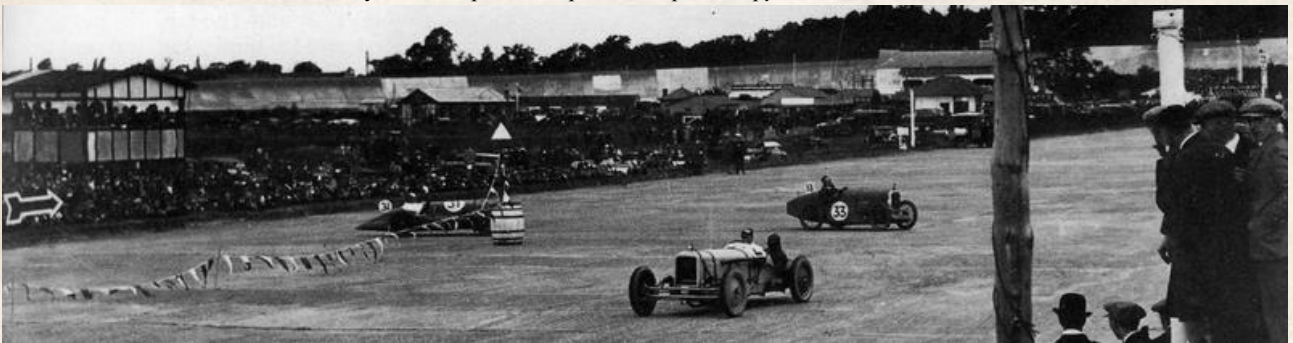


История мирового автоспорта

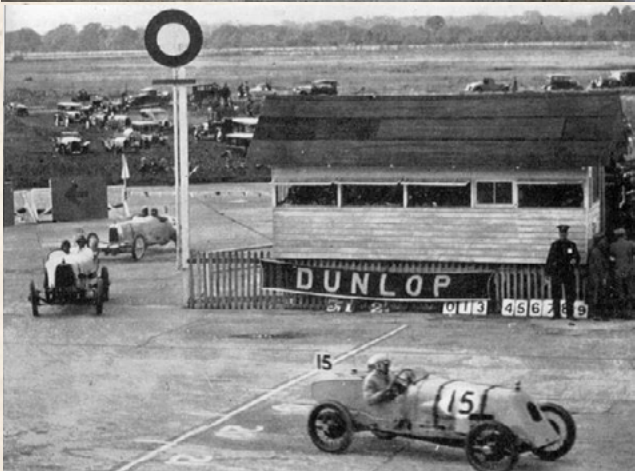
26 сентября состоялось главное событие года – 200 мильная гонка Клуба малолитражных автомобилей. И она принесла на трассу самую значительную новинку за последние несколько лет (после введения самой этой гонки): впервые на трассе появились крутые повороты. Да, до сих пор гонки проводились исключительно по внешнему кольцу, и уже давно стало ясно, что это стимулирует участников развивать мощность двигателя и аэродинамику кузова, а органы управления и тормоза остаются на вторых ролях. Бесконечно оставаться на обочине мирового автоспорта британцы не собирались, тем более, что Генри Сигрэйв уже одержал ряд важных побед на континенте, где трассы были совершенно другие, поэтому идея усложнения профиля трека уже витала в воздухе. Было выбрано самое простое решение: надо было обогнуть бочку на финишной прямой и вернуться на внешнее кольцо через «шпильку» в «Форке».



В итоге выглядело это следующим образом. *Первый поворот вокруг бочки:*



Штилька в «Форке»:



Точное положение бочки было определено в четверг за полторы недели до гонки (которые в Британии в подавляющем большинстве проводились по субботам), и участники сразу начали проверять свои машины на торможении. В дальнейшем наблюдателям было крайне интересно сравнивать прохождение участниками обоих 180-градусных поворотов. Отмечалось, что «остины» проходили их широко, а наилучший стиль демонстрировал Харви на переднеприводном «Алвисе». Всё это было здесь в новинку.

В гонке участвовали три класса, стартовавшие одновременно, но группами друг за другом: до 1500, 1100 и 750 см³. В младшем классе победу одержал Гордон Ингланд



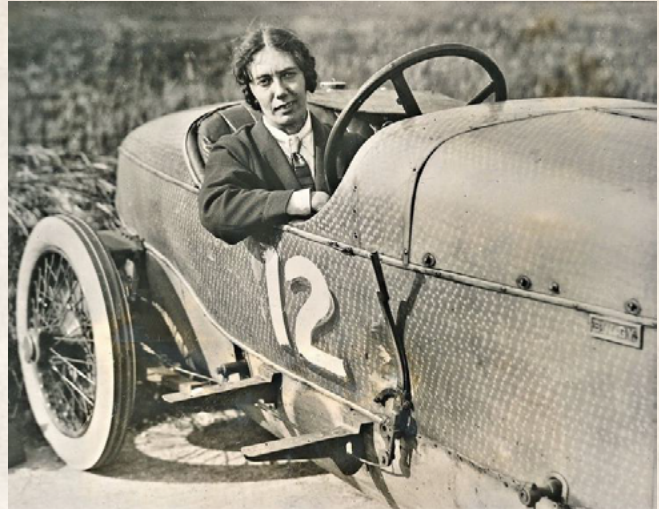
(Gordon England) на самоделке на базе «Остина» с эффектным обтекаемым кузовом. В 1100-кубовом классе традиционно не было конкурентам французским «салмсонам». В главном классе заводская команда компании «Санбим-Толбот-Дарракк» (Sunbeam Talbot Dagracq) с наддувными «толбот-дарракками» также в очередной раз одержала победу, но изначально здесь ожидалась кое-какая конкуренция. Заводская команда «Бугатти» вроде бы собиралась, но так и не появилась. Заводские наддувные «амилькары» были заявлены, но не приехали. За них должен был выступать Пэрри Томас, поэтому свой «Томас-Спешл» он даже не заявлял, оставшись в итоге без машины. Наконец, «Эйси»

Рэймонда Мэйза с нагнетателем так и не продемонстрировал необходимой надёжности. В итоге один из трёх «дарраков» с итальянцем Коннелли за рулём сошёл уже на первом круге, а два других заняли первые два места: Сигрэйв опять победил (на фото – под номером 11), другой итальянец Мазетти был вторым (на правом фото он - справа вместе с Сигрэйвом).



История мирового автоспорта

3 октября автогоночный сезон на «Бруклендсе» закрылся соревнованием, организованным Автоклубом Эссекса. Самым интересным событием на нём был результат мисс Листер, которая в своей первой же гонке заняла второе место на автомобиле «Астон-Мартин», причём, она лидировала два первых круга из трёх, и только на последнем её обошёл Джордж Даллер на «Бугатти». Фото мисс Листер даже попало за океан, где распространялось американским фотоагентством, и в наше время его можно обнаружить на «И-бэе» (фото справа).



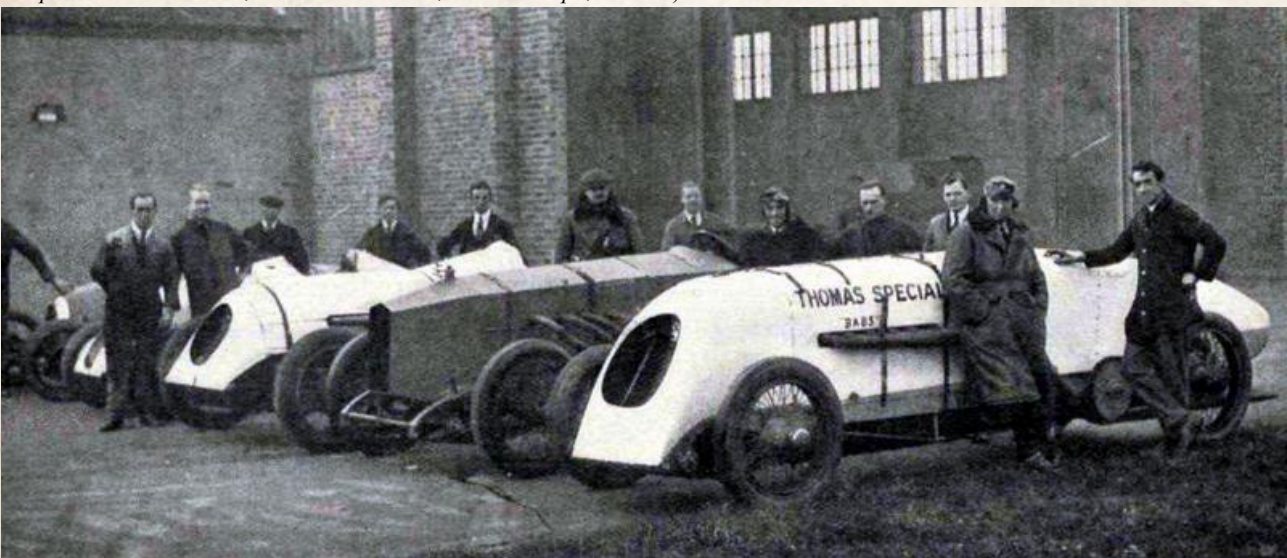
Мотогонщики провели ещё целых два соревнования, в которых 10 октября прошли 10 чемпионатов в разных классах (Херберт ле-Вак взял три титула), а 24 октября сезон был закрыт. Рекорды продолжали устанавливать вплоть до закрытия трассы на зиму 15 ноября. Хитрый Виктор Хорсман взял часовой рекорд для класса 500 см³ 14 ноября и на всю зиму остался его обладателем.

20 октября Пэрри Томас на своём «Бабсе» (перестроенном «Хайем-Спешл», выкупленном после гибели Зборовски) попытался на пляже Пендина побить рекорд Кэмпбелла, но неудачно из-за сырой погоды.



Без преувеличения можно сказать, что 1925 год стал на «Бруклендсе» годом Пэрри Томаса. Он выиграл гонок больше, чем кто-либо ещё: и коротких, и длинных, и на больших машинах, и на малолитражных. И теперь нацелился на самую большую цель в мире автоспорта: абсолютный рекорд скорости.

Томас обитал в домике на треке и практически дневал и ночевал в мастерской. Этот суровый человек жил автомобилями и скоростью. В его конюшне было 3 автомобиля, и ещё несколько чужих он обслуживал (слева направо: первый и второй «Томас-Спешл», «Лейланд-Томас», «Ланчестер», «Бабс»)



История мирового автоспорта

События 1925 года

21.03.1925	соревнование	БМГК	Открытие сезона	
04.04.1925	соревнование	АМК Западного Кента	Мотогонки	
11.04.1925	соревнование	БМГК	2-е соревнование (суббота перед Пасхой)	
13.04.1925	соревнование	БАРК	Пасхальный понедельник	
25.04.1925	соревнование	АМК Сурбитона	Авто- и мотогонки	
02.05.1925	соревнование	КМА	100-мильный пробег	
09.05.1925	соревнование	АМК Эссекса	Автогонки	
16.05.1925	соревнование	БМГК	3-е соревнование ("Хатчинсон-100")	
23.05.1925	соревнование	Районный МК Илинга	200-мильная гонка мотоциклов с коляской	
01.06.1925	соревнование	БАРК	Понедельник после Троицы	
06.06.1925	соревнование	АК Саттон-Колдфилда	Авто- и мотогонки для новичков	
27.06.1925	соревнование	БАРК	Летнее соревнование	
04.07.1925	соревнование	Районный АМК Сайденхема		Отменено
11.07.1925	соревнование	Автомобильный клуб Зап. Кента	Автогонки	
17.07.1925	рекорд	Рекорд холма	Дж. Джойс (J.A. Joyce)	
18.07.1925	соревнование	БМГК	5-е соревнование ("Серебряный кубок")	
25.07.1925	соревнование	МЦК	Мотогонки	Отменено
03.08.1925	соревнование	БАРК	Августовский банковский выходной	
05.08.1925	рекорд	Рекорды	А. Уэйт (A. Waite), А. Фрейзер-Нэш (A. Frazer Nash)	
08.08.1925	соревнование	Клуб общественных школ		Отменено
15.08.1925	соревнование	БМГК	6-е соревнование (200-мильные гонки)	
22.08.1925	событие	АКУ	Последний день 6-дневных соревнований	
27.08.1925	рекорд	Мотоциклетный рекорд	Р.Н. Джадд (R. N. Judd)	
29.08.1925	соревнование	АМК Эссекса		Перенесено
05.09.1925	соревнование	МК «Санбима»		Отменено
08.09.1925	рекорд	Рекорд трассы	Пэрри-Томас (Perry Thomas)	
12.09.1925	соревнование	БАРК	Сентябрьское соревнование	
16.09.1925	рекорд	Рекорд трассы	Р.Н. Джадд (R. N. Judd)	
18.09.1925	рекорд	Мотоциклетные рекорды	Херберт ле-Вак (Herbert le Vack), Маршан (W. D. Marchant), Виктор Хорсман (Victor Horsman), Спринг (R. M. Spring), Берг (H. Beart)	
19.09.1925	соревнование	БМГК	7-е соревнование (чемпионаты)	Отложено
26.09.1925	соревнование	КМА	200-мильная гонка	
30.09.1925	рекорд	Рекорд трассы	Бейт (Bate)	
03.10.1925	соревнование	Автомобильный клуб Зап. Кента		Отменено
03.10.1925	соревнование	АК Эссекса		
10.10.1925	соревнование	БМГК	отложенное 7-е соревнование (чемпионаты)	
12.10.1925	рекорд	Мировые рекорды	Пэрри-Томас (Perry Thomas)	
12.10.1925	рекорд	Рекорд трассы	Джойс (Joyce), Попп (Poppe)	
17.10.1925	соревнование	Районный МК Илинга		Отменено
17.10.1925	соревнование	МЦК	Скоростной пробег	
24.10.1925	соревнование	БМГК	Закрытие сезона	
31.10.1925	рекорд	Мотоциклетный рекорд	Ф. Диксон (F. W. Dixon)	
09.11.1925	рекорд	Мотоциклетные рекорды	Маршан (W. D. Marchant), Уостерс (J. S. Wosters), Хендли (W. L. Handley)	
12.11.1925	рекорд	Рекорд испытательного холма	А. Фрейзер-Нэш (A. Frazer Nash)	
13.11.1925	рекорд	Мотоциклетные рекорды	Маршан (Marchant), Джойс (Joyce), Хендли (Wal Handley)	
14.11.1925	рекорд	Мотоциклетный рекорд	В. Хорсман (Vic Horsman)	



1926

На конференции Международной спортивной комиссии АИАКР, состоявшейся 28 октября 1925 года, был утверждён международный календарь на 1926 год, в котором на 2 августа был запланирован «Большой приз Великобритании» на «Бруклендсе», шедший к тому же в зачёт второго в истории мирового первенства, разыгрывавшегося среди производителей автомобилей. Годом ранее АИАКР предлагал «Бруклендсу» провести эту гонку, но в силу ряда причин РАК отказался. А в 1926 году класс гран-при изменили с 2 на 1,5 литра, и потенциальная ситуация на «Бруклендсе» коренным образом могла измениться, ведь именно в полторалитровом классе с 1921 года проводилась самая престижная британская гонка на 200 миль, организовывавшаяся Клубом малолитражных автомобилей. То есть, с одной стороны, Британия со своими наработками имела шансы буквально ворваться в элиту мировых гонок; с другой стороны, новые континентальные модели, которые просто обязаны были быть построены для новых технических требований, должны были оперативно появиться в Британии, повысив уровень гонок на трек. В действительности получилось не совсем так, и британские кольцевые гонки находились в изоляции ещё несколько лет, развиваясь по своему собственному пути.

28 января в возрасте 77 лет скончался владелец «Бруклендса» Хью Лок-Кинг (Hugh Locke-King), и единоличным собственником всего комплекса вместе с аэродромом стала его вдова (оба – на фото справа). На проведении соревнований это никак не сказалось. Более того, когда в феврале в течение 18 дней подряд шли дожди и из-за разлива речки Уэй часть трека была повреждена, восстановительные работы были отлично организованы, и трасса открылась для заездов в намеченный срок 8 марта.

15 марта наступил первый срок приёма заявок на участие в британском гран-при (до 31 мая можно было подать заявку за двойной взнос), и были получены 10 заявок: заводские команды по три «деляжа» и «тальбо», «Астон-Мартин», «Халфорд» и два «томас-спешл» (разумеется, полторалитровых).

Вне трека важное событие произошло 16 марта: Генри Сигрэйв на специально построенном «Санбиме», названном «Тигр» (Sunbeam Tiger), с 4-литровым двигателем на пляже Саутпорта (Southport) поднял планку абсолютного рекорда скорости со 150 миль в час Малкома Кэмпбелла до 152 миль в час. И это при том, что на «Санбиме» Кэмпбелла был установлен 18-литровый двигатель!



Сезон соревнований 20 марта открыли мотоциклисты (фото слева), у которых были свои новости. Организаторы «Турист Трофи» на острове Мэн запретили использование в своих гонках спиртового топлива, и некоторые производители мотоциклов отказались от участия в соревнованиях на «Бруклендсе», где такого запрета не было, сочтя, что две разных программы по подготовке мотоциклов – дело слишком накладное. Кроме того, компания «Джап» (JAP) вообще закрыла свой гоночный отдел.

В конце марта было объявлено, что «большой приз» переносится со 2 августа на 7-е, так как «Большой приз Испании» должен был пройти в Сан-Себастьяне всего лишь за неделю до британского, и участники могли просто не успеть подготовить автомобили и потренироваться на «Бруклендсе». Тогда снятие заявок из-за невозможности провести вовремя ремонтно-восстановительные работы было делом обычным.

История мирового автоспорта

БАРК открыл сезон автогонок в пасхальный понедельник 5 апреля, и в числе участников был иностранный гость – крайне редкое для клубных соревнований событий. Им оказался победитель прошлогодней 200-мильной гонке в классе 1100 см³ француз Мишель Гутт (Michelle Goutte) на таком же «Салмсоне» (на фото – слева).



Он стартовал в четырёх гонках и в коротком 90-мильном гандикапе одержал победу, а в длинном 90-мильном занял второе место. Две других гонки с его участием были отнюдь не 75-мильными гандикапами, как можно было бы предположить, исходя из рабочего объёма двигателя, а 100-мильными. И средняя скорость «Салмсона» была более 100 миль в час. Времена изменились: теперь применение нагнетателя давало малолитражкам скорости, сопоставимые со скоростями больших ревущих чудовищ начала двадцатых годов. 2-литровый «Воксхолл» стал навсегда «молниеносных» гандикапов, а свежие полутралитровые модели «Бугатти» и «Деяжа» ещё покажут свои способности на трек.

На этом соревновании произошли два интересных события. Во-первых, гонщик Гюнтер на «Воксхолле» в 100-мильном коротком гандикапе совершил первый в истории «Бруклендса» фальстарт, сорвавшись с места ранее сигнала Эбб-луайта, и его вернули обратно. Во-вторых, в 100-мильном длинном гандикапе Беркли на 2-литровом «Воксхолле», опережая более медленных соперников на Бэйфлитском вираже, взял слишком высоко, и в попытке выправить ситуацию его занесло, заднее колесо вывалилось за край бетонного полотна, машину закрутило, и она какое-то расстояние проехала на огромной скорости задом наперёд. Гонщик проявил незаурядное самообладание, и когда автомобиль всё-таки остановился, «дал по газам» и закончил дистанцию.

17 и 24 апреля свои соревнования провели КМА и Автомотоклуб Сурбитона, на обоих были организовали 50-мильные гонки. Победу во второй из них одержал Малком Кэмпбелл на своей новой «Бугатти» модели 35А с двухлитровым двигателем без наддува (на фото справа). В процессе гонки он проехал свой лучший круг со скоростью 112 миль в час. И это без нагнетателя.



История мирового автоспорта

Тем временем за пределами трека продолжилась битва за абсолютный рекорд скорости. На этот раз свой ход сделал Пэрри Томас на 27-литровом (!) «Бабсе», и 27 апреля на пляже валлийского Пендина он показал среднюю скорость в обоих направлениях 169 миль в час, сразу на 17 миль в час быстрее Сигрэйва в марте. На следующий день он поднял эту цифру до 171 мили в час (273 км/ч).



И когда Томас заявил «Бабс» на соревнование в понедельник после Троицы (Whit Monday) 24 мая, это вызвало огромный энтузиазм публики. В день гонок на трассе собрались рекордные 30 тысяч зрителей.



Первый старт «Бабс» принял в 100-мильном коротком гандикапе с Джоном Коббом за рулём, в то время как сам Томас стартовал на «Ланчестере». Оба финишировали за пределами призовой тройки. Кобб, казалось, и не напрягался. В коротком «молниеносном» гандикапе выступить на «Бабсе» снова должен был Кобб, но в последний момент Томас сам сел за руль, а Кобб пересел на «Лейланд-Томас». В гонке стартовал также второй «Лейланд-Томас» Хоуи, и жаль, что в нашем распоряжении пока нет фотографии трёх белых гигантов на стартовой линии, но наверняка в природе таковые существуют. «Бабс» стартовал «с нуля», на три секунды раньше – Кобб, на 19 секунд раньше «Бабса» – Хоуи. Томас сразу же после старта обошёл Кобба, как говорится, «как стоячего» и через

круг повторил то же с Хоуи. После гонки он утверждал, что в конце Железнодорожной прямой его максимальная скорость была около 160 миль в час (при том, что ещё 2 месяца назад абсолютный рекорд скорости на суше составлял 152 мили в час), и ему пришлось применить ручной тормоз, чтобы вписаться в начало Бэйфлитского виража. Но этого ему всё равно не хватило, чтобы достать 2-литровый «Восхолл» Беркли, и Томас занял лишь 2 место. В длинном «молниеносном» гандикапе за рулём «Бабса» снова был Кобб, и он занял последнее место, по скорости заметно уступив Томасу на «Лейланде», финишировавшему вторым. *На фото справа изображено построение участников перед этой гонкой. На заднем плане под номером 1 – Джон Кобб на «Бабсе», перед ним – Пэрри Томас на «Лейланд-Томасе», и автомобиль под номером 3 – «Баллот» победителя Дика Хоуи.*



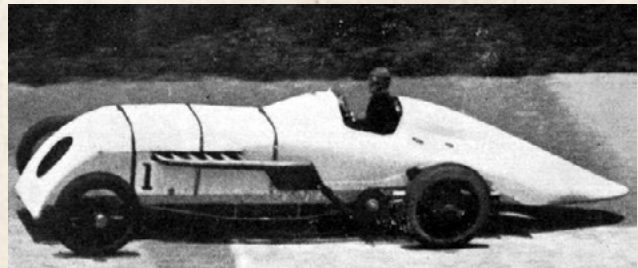
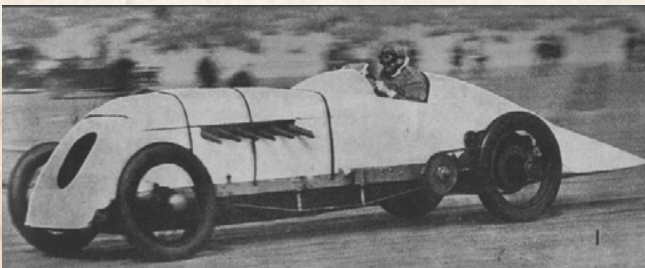
К слову, теперь все гонки, кроме 75-мильных гандикапов (на фото слева – старт в «Понде»), стартовали и финишировали на Железнодорожной прямой (на фото справа), так как длина финишной прямой давно уже не позволяла автомобилям безопасно тормозить перед поворотом на вираж «Мемберс».



Но Железнодорожная прямая не была приспособлена для зрителей (и, видимо, для фотографов) и находилась далеко от паддока, поэтому шли разговоры о том, чтобы построить там отдельную трибуну и даже, может быть, перенести туда весь паддок.

Появление «Бабса» на треке не зря вызвало такой интерес публики. Регулярные битвы гигантов вроде «Кити-Китти-Бэнг-Бэнг» или 350-сильного «Санбима» ещё были свежи в памяти. Лишь в прошлом году на треке выступали «Фиат Мефистофель» и «Изотта-Майбах». По-прежнему выходили на старт 10-литровый «Фиат» и «Вулсли Вайпер», но смотрелись они не так эффектно, особенно, по сравнению с «лейландами» Пэрри Томаса. Поэтому появление **нового** гиганта, к тому же самого гигантского из всех гигантов (больше, чем его 27 литров, в гонках уже не появится) было встречено большим энтузиазмом. Правда, развитие малолитражных двигателей, о котором было написано ранее, автоматически означало, что нет смысла извлекать мощность из больших и тяжёлых агрегатов, когда такая же обеспечивалась моторами с нагнетателем и меньшими размерами и массой. А вот для рекордных заездов «Бабс» был идеален.

Интересно сравнить «Бабс» в Пендине и на «Бруклендсе»: в первом случае отсутствует глушитель.



История мирового автоспорта

В ближайшую же субботу состоялось соревнование Автоклуба графства Миддлсекс, главным пунктом программы которого считались заезды на испытательный холм, а вовсе не 50-мильная гонка. Также в программе было нестандартное соревнование по троганию с места и остановке (starting and stopping), описание которого найти не удалось, но судя по антуражу на фотографиях и результатам участников (время – около 45 секунд), необходимо было тронуться с места от одной линии, доехать до другой, точно затормозить и вернуться обратно. Возможно, проделать это ещё раз.



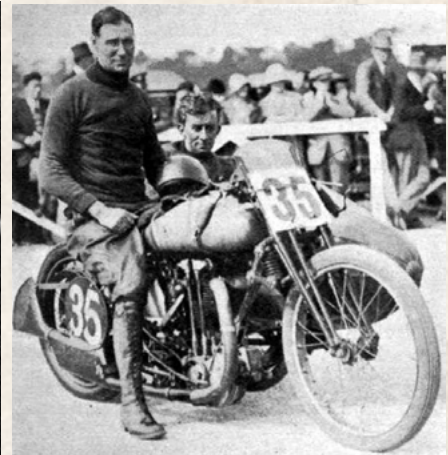
31 мая прошла первая из гонок, входивших в зачёт чемпионата мира, - «Инди-500». Правила мирового первенства требовали для получения зачётных очков обязательно стартовать в «Большом призе Италии» в Монце 5 сентября и любых двух других гонках из пяти зачётных. Американцы «подтянули» правила к европейским в части рабочего объёма двигателя (1,5 литра или 91,5 куб. дюйма), но не в части размеров кузова (в Европе ширина двухместного кузова, в который, правда, запрещалось усаживать механика, была шире). Поэтому европейцам было невыгодно выступать в Индианаполисе из-за заведомого преимущества более компактных и лёгких американских машин, а те, в свою очередь, не могли быть допущены к участию в европейских гран-при. В «Инди-500» стартовали только три европейских автомобиля собственной конструкции Эрнста Элдриджа и Альбера Гюйо, которые не закончили дистанцию.

5 июня КМА во второй раз провёл имевший годом ранее большой успех скоростной пробег, трасса которого не изменилась: с виража «Мемберс» она уходила на дорожку в паддок, откуда поворачивала на выезд с трассы через тоннель, поднималась к мосту через вираж и опускалась по испытательному холму.

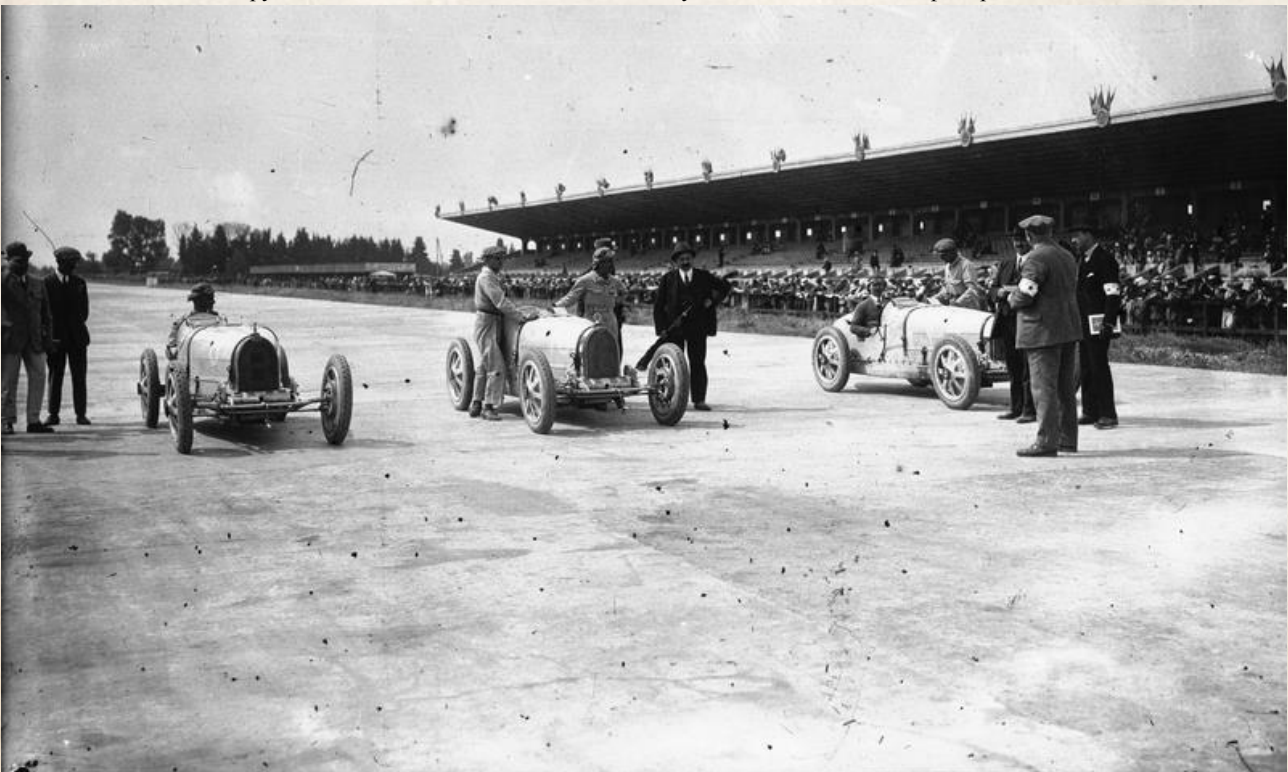


Между тем пресса сообщала уже о тринадцати заявленных на «большой приз» автомобилях, причём, «тальбо» было уже не три, а четыре, но одна из машин была заявлена Малкомом Кэмпбеллом, заявившим также и свою «Бугатти». Появилась информация о том, что автомобили Пэрри Томаса под названием «Томас Спешл» были абсолютно новыми, а не теми двумя, что он построил ранее.

26 июня БМГК провёл 200-мильную гонку мотоциклов с коляской, перенесённую из-за всеобщей забастовки с 15 мая. На самом деле это популярное соревнование с 1922 по 1925 годы проводил Районный автомотолюб Илинга, но после прошлогоднего судебного решения этому клубу было запрещено организовывать гонки на «Бруклендсе». Две группы участников стартовали с разницей в полчаса. Сначала в гонку ушёл класс 350 см³, участникам которой давали 4 часа на преодоление дистанции. Участникам класса 600 см³ давалось 3,5 часа. Таким образом, все, кто не успел преодолеть 200-мильную (строго говоря, 201-мильную) дистанцию через 4 часа после старта первой группы, останавливались и в зачёт не попадали. Итог гонки оказался несколько обескураживающим: финишировать смогли лишь шестеро из нескольких десятков. Причём, в большем классе гонку закончил всего один участник, который и стал победителем. Им оказался небезызвестный Виктор Хорсман на мотоцикле «Триумф» (на правом фото). Он закончил дистанцию за 2 часа 41 минуту и не стал останавливаться, так как движение было открыто ещё 49 минут, а установил рекорд пройденного расстояния за 3 часа.



На следующий день на автодроме «Мирама» (Miramas) близ Марселя в печально знаменитом «Большом призе АКФ» случилось ещё хуже. После того, как ведущие европейские производители проигнорировали «Инди-500», число зачётных гонок фактически сократилось до четырёх, и французский гран-при был первой из них. Но ни «Деляж», ни «Тальбо» не успели подготовить свои машины, и на старт вышли лишь три «Бугатти», из которых одна сошла на середине дистанции. В течение последующих двух часов зрители наблюдали, как две оставшиеся машины монотонно наматывают круги, причём, Мео Константини с 15 кругами отставания от победителя Жюля Гу вообще не был классифицирован.



История мирового автоспорта

В начале июля Королевский автоклуб одобрил схему трассы «большого приза», по которой на финишной прямой «Бруклендса» из мешков с песком устраивались искусственные S-образные повороты.

Необычная гонка состоялась на треке 15 июля. В ней трое гонщиков, включая Пэрри Томаса на «Лейланде», соревновались на дистанции 3 круга с... электротрактором фирмы «Гринбат» (Greenbat), нагруженным двумя тоннами мешков с мокрым песком (на фото). Трактор получил гандикап в 1 час 25 минут 38,4 секунды (вот прямо с такой точностью) и выиграл с преимуществом в 32 секунды перед «Алвисом» (две другие машины испытали проблемы и сошли с дистанции). Более того, трактор продолжил движение, чтобы узнать, какое вообще расстояние он способен пройти без подзарядки. Через 2 часа 50 минут после 13 пройденных миль заряд не закончился – сломалась трансмиссия.



17 июля КМА организовал новую для себя гонку: для серийных автомобилей. Разумеется, с двигателями рабочим объёмом до полутора литров и, как обычно, с «промежуточными» классами 1100 и 750 см³. Были сомнения в том, что участники выставят совершенно стандартные автомобили, но техинспекция была строгая, и формальности были соблюдены. Правда, было позволено убрать крылья и фары, но в остальном машины были серийными. Трасса была точно такая же, как в прошлогодней 200-мильной гонке: с двумя «шпильками» вокруг бочки и судейского домика в «Форке».



Участники должны были преодолеть максимальное расстояние за 3 часа, и зачёт в каждом классе был отдельный. Интересно, что в самом престижном классе, полуторалитровом, победу одержал гонщик Бэгшоу (Bagshawe) на «Фрэйзер-Нэше», но Хейзлхёрст (Hazlehurst) на 1100-кубовом «Салмсоне» (на фото он – на переднем плане, за ним – Бэгшоу) прошёл большее расстояние. Если бы в гонке был общий зачёт, это был бы один из нечасто встречающихся в автоспорте случаев, когда автомобиль младшего класса побил более быстрых соперников.



18 июля в испанском Сан-Себастьяне на старт третьего зачётного гран-при чемпионата мира «Большого приза Европы» вышли уже 6 автомобилей: к заводской команде «Бугатти» добавилась заводская команда «Деляж». Жюль Гу на «Бугатти» (на фото справа) снова одержал победу, и это означало, что этой команде необязательно было выступать на «Бруклендсе», потому что обязательный этап в Монце был для неё необходимым третьим. Она не подавала заявку на гран-при на «Бруклендсе», но, вероятно, захотела, организаторы приняли бы безо всяких сомнений. Уж больно сложная ситуация сложилась.

Получалось, что если «Деляж» претендовал на титул, ему надо было выигрывать на «Бруклендсе» и в Монце. Больше никто на титул претендовать не мог даже теоретически, так как оставалось только две зачётные гонки.



В Сан-Себастьяне у «деляжей» выявилась серьёзная проблема. Восемьцилиндровый рядный двигатель (как и у подавляющего большинства «одноклассников» того времени) был установлен со смещением влево, чтобы карданный вал проходил под формальным «сиденьем» механика. Выпускные патрубки, таким образом, выходили справа, где объединялись в выхлопную трубу (см. на фото на машине с Робером Бенуа за рулём в Сан-Себастьяне). Педаль под ногами гонщика находилась в непосредственной близости от патрубков, и нестерпимый жар заставил гонщиков несколько раз заезжать в боксы и уступать руль запасным и даже случайным напарникам.

Обе команды («Бугатти» и «Деляж») 25 июля приняли участие в «Большом призе Испании» там же, но на других машинах, попадавших под свободную формулу. Так что за две недели у «Деляжа» была возможность подготовить полуторалитровые модели к британскому гран-при.

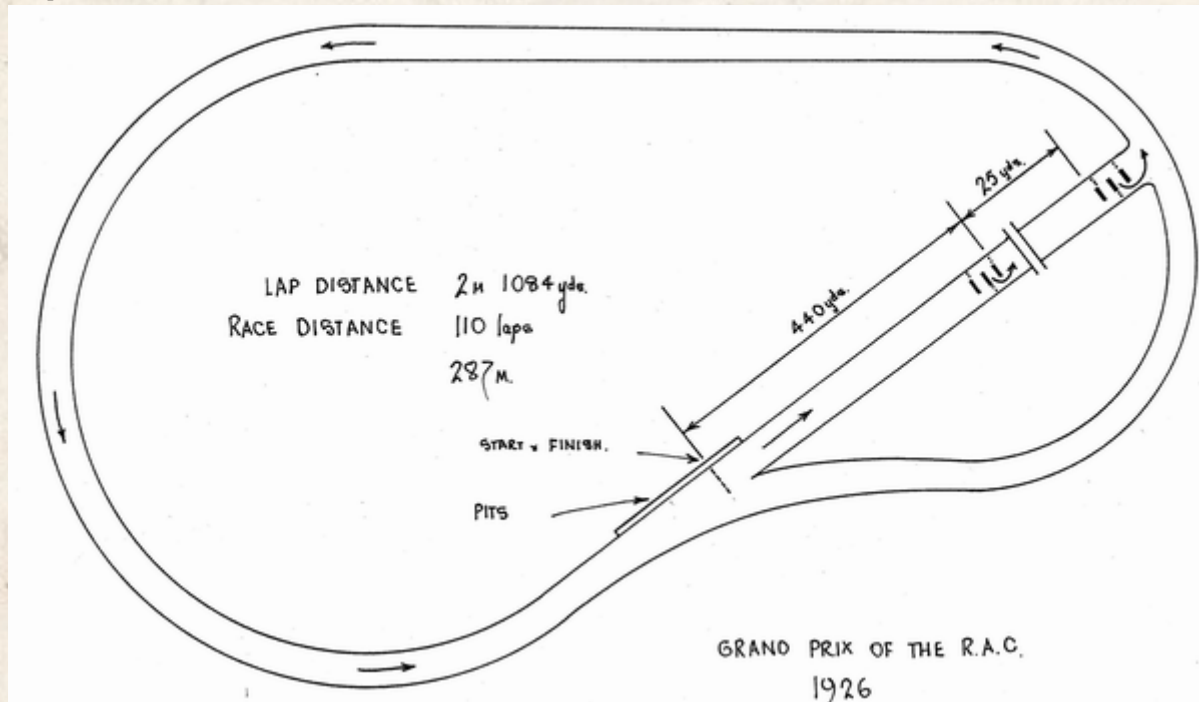
Раз его перенесли на неделю, в банковский выходной понедельник 2 августа провели традиционное соревнование БАРК, на которое снова был заявлен «Бабс». В 100-мильном коротком гандикапе Томас показал неплохую скорость, но расчётное отставание от соперников не позволило ему даже войти в тройку призёров. К короткому «молниеносному» гандикапу преимущества были пересчитаны, и «Бабс» пришёл вторым (на фото – старт этой гонки).



В аналогичных длинных гандикапах Томас пересел на «Лейланд» и одержал две убедительные победы, показав скорость выше, чем на «Бабсе». Похоже, гигант не оправдывал возлагавшихся на него надежд.

История мирового автоспорта

На следующий день началась подготовка к «Большому призу Великобритании», без преувеличения самой значительной гонке за всю историю трека на тот момент и первой крупной международной гонке Королевского автоклуба после гонки Гордон-Беннетта в 1903 году. Впервые в гонках машины должны были поворачивать с финишной прямой на вираж «Мемберс».

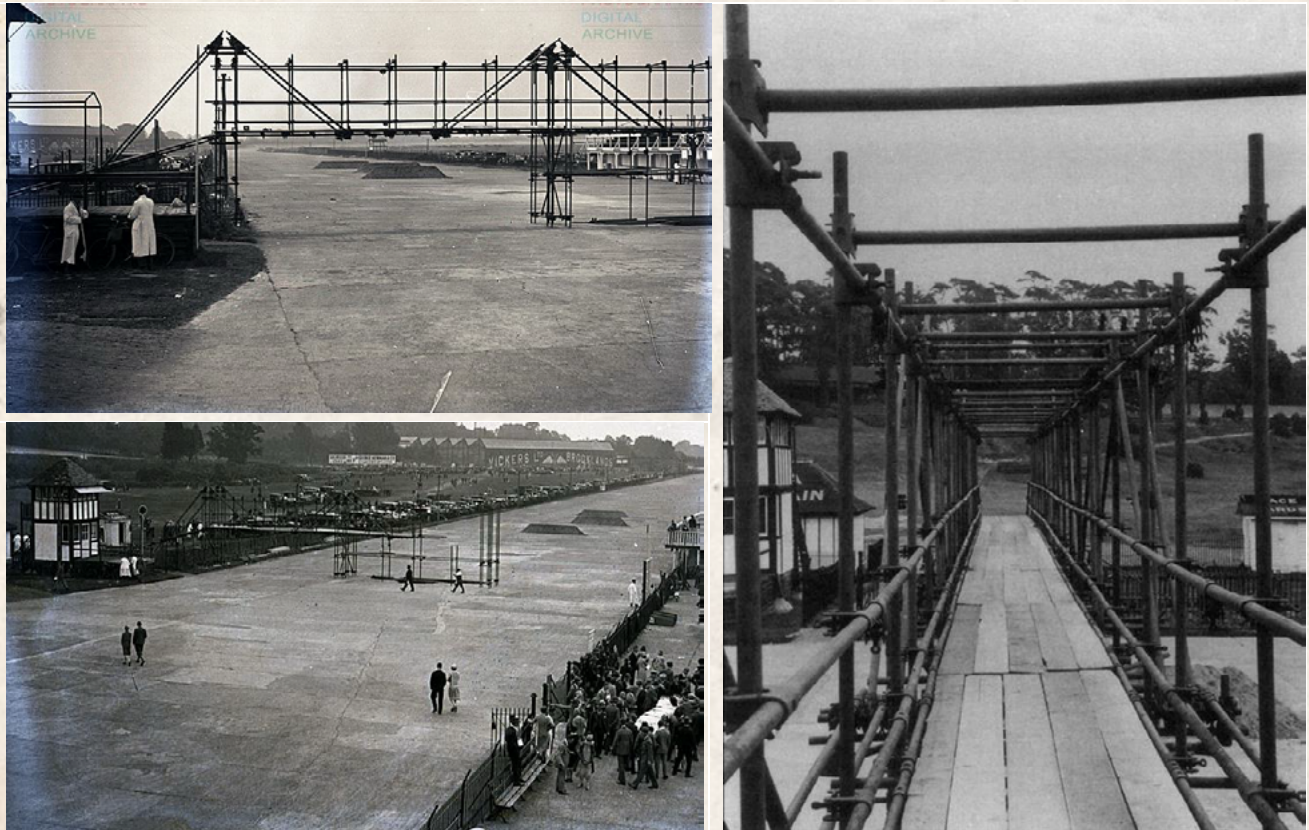


Поскольку с ростом скоростей в какой-то момент автомобили просто не успевали затормозить после финиша перед виражом и даже вылетали за пределы трассы как с трамплина, для самых быстрых старт перенесли на Железнодорожную прямую. Чтобы сгладить скорости и привнести элемент «дорожности», организаторы устроили на прямой две замедляющие «эски» из трёх песчаных валов каждая.



История мирового автоспорта

Между «эсками» установили временный металлический мост, чтобы зрители могли пересекать прямую и переходить с холма в паддок и обратно.



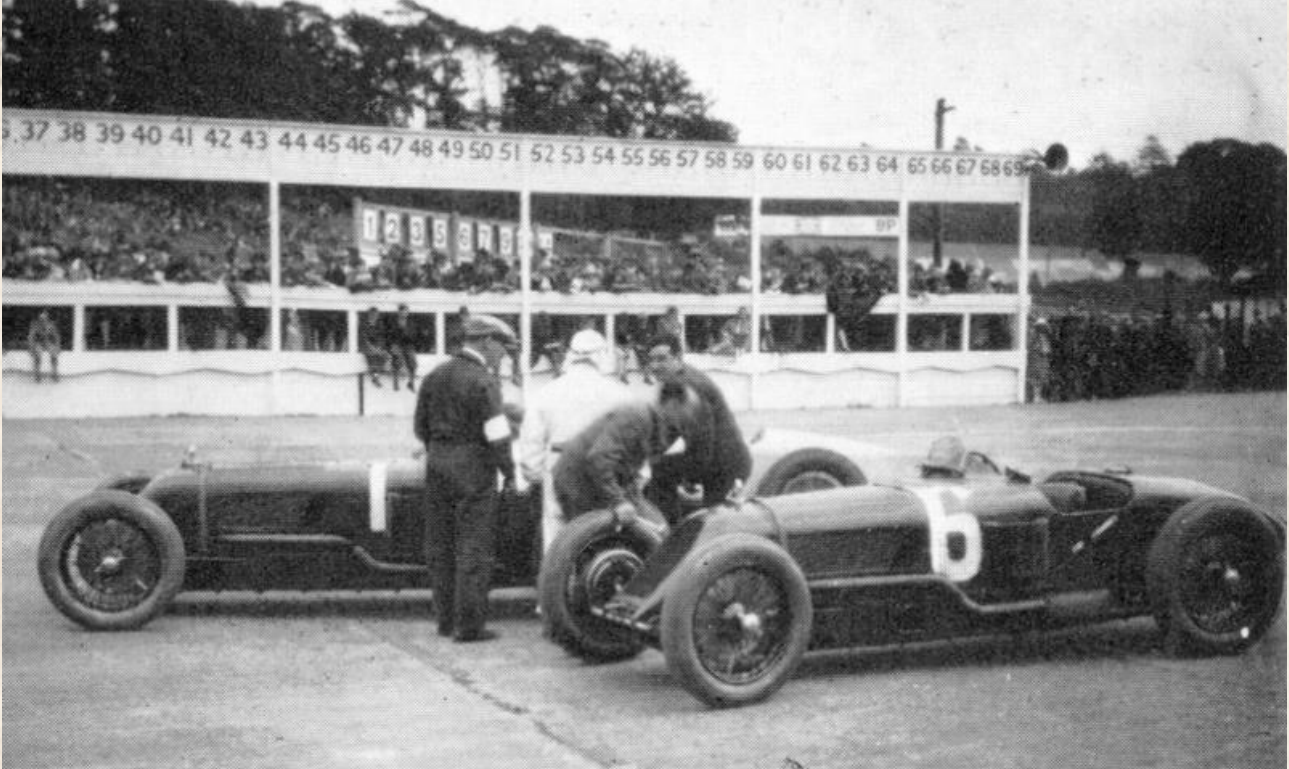
Две его промежуточные опоры создавали некоторые сложности гонщикам и были засыпаны песком, чтобы избежать последствий при возможных столкновениях.



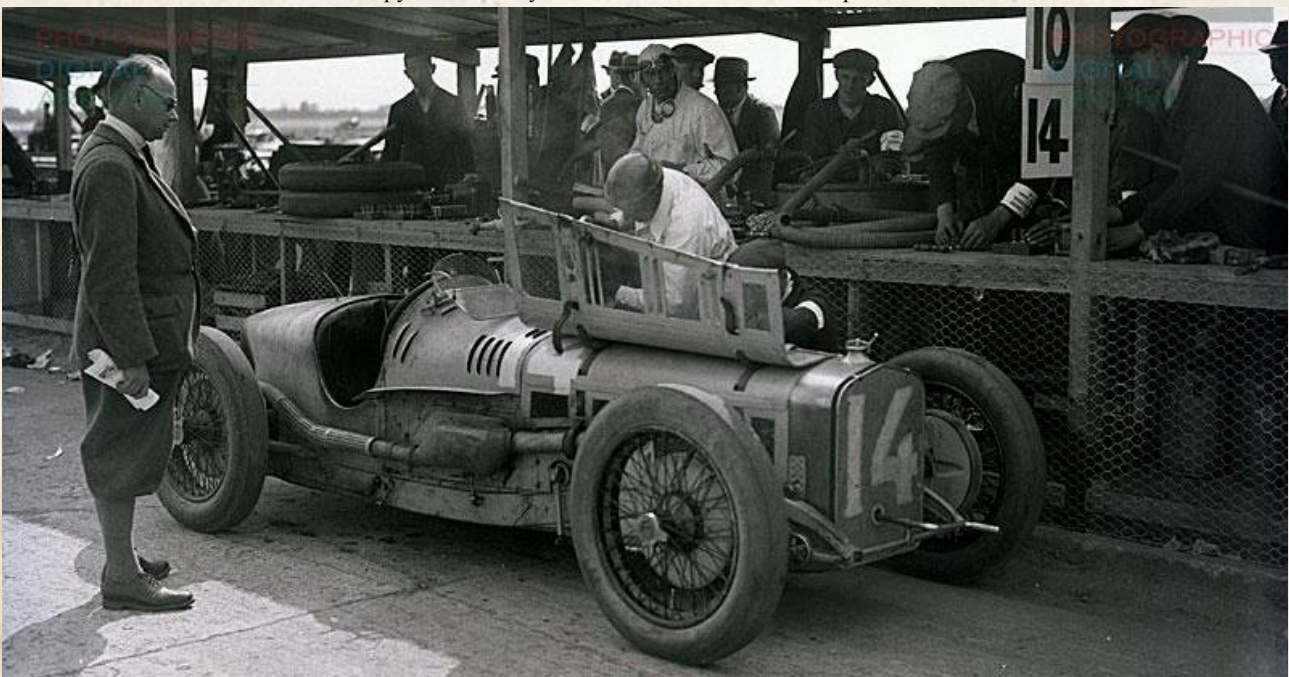
История мирового автоспорта

Два таинственных автомобиля «Томас Спешл» появились на трассе в тренировках, но из-за технологической ошибки не функционировали должным образом, и Пэрри Томас снял свои заявки. Зато команды «Тальбо» и «Деляж» приехали в полном составе. «Бугатти» приезжать и не собиралась, но её честь собирался защищать Малком Кэмпбелл. Поскольку чемпионат мира разыгрывался среди марок автомобилей, любой результат Кэмпбелла был бы добавлен к успехам заводской команды «Бугатти» во Франции и Испании.

Автомобили «Тальбо» были построены во Франции. Эта марка принадлежала концерну «Санбим-Толбот-Даррак», побеждавшему в прошлые годы в 200-мильных гонках на малолитражках «Толбот-Даррак», строившихся в Британии. Поэтому хоть на латинице название остаётся тем же самым (Talbot), но когда автомобиль британский, по-русски его название будет «Толбот», а когда французский – «Тальбо́». За команду были заявлены многолетний лидер «Санбима» Генри Сигрэйв (Henry Segrave, №9), а также французы Альберт Диво (Albert Divo, №1) и Жюль Морисо (Jules Moriceau, №6).

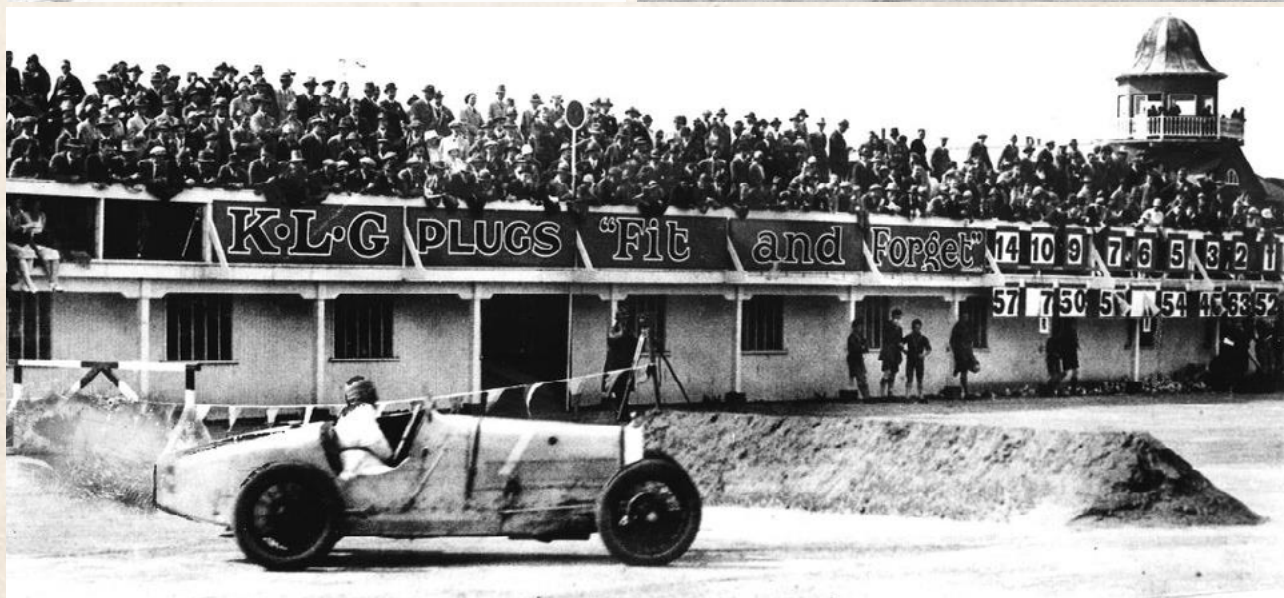
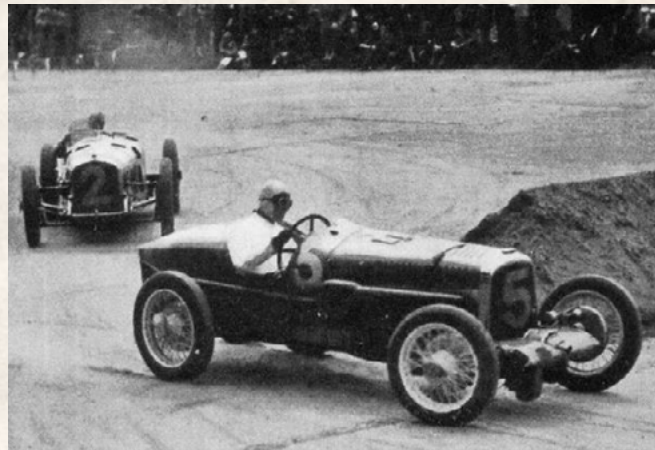
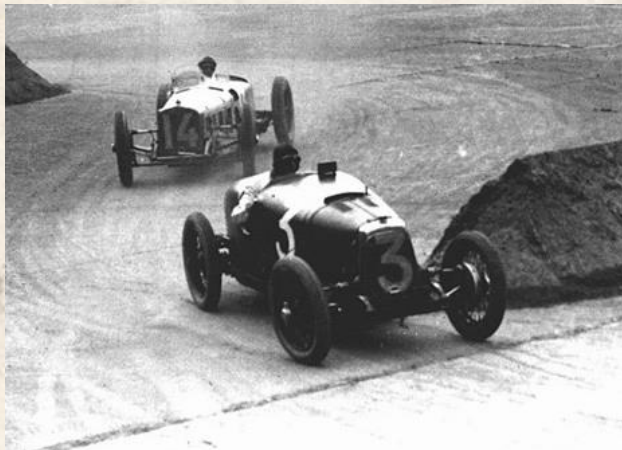


За «Деляж» были заявлены один из основных гонщиков в Сан-Себастьяне Робер Бенуа (Robert Benoist, №2) и сменные гонщики в той гонке Луи Вагнер (Louis Wagner, 10) и Робер Сенешаль (Robert Senechal, №14). Обратите внимание на обязательные к использованию на «Бруклендсе» глушители на машинах обеих марок.



История мирового автоспорта

Кроме шести заводских машин в гонке стартовали ещё три частника: Джорд Истон (George Euston) на «Астон-Мартине» (Aston Martin, №3), Фрэнк Халфорд (Frank Halford) на «Халфорд Спешл» (Halford Special, №5) и уже упоминавшийся Малком Кэмпбелл (Malcolm Campbell) на «Бугатти» (Bugatti, №7).



Ширина дорожного полотна позволяла расположить все девять машин на старте в один ряд.

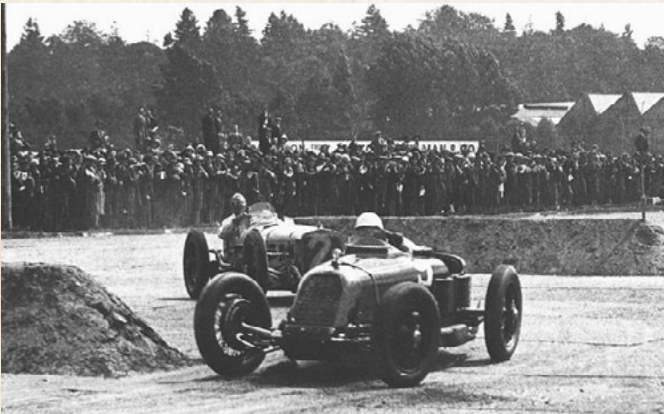


Гонка началась в 14.00.



Три «тальбо» сразу вышли вперёд и заметно опережали троих британских частников, а три «деляжа» шли последними. Уже в конце первого круга Морисо заехал в боксы: на его «Тальбо» сломалась подвеска переднего левого колеса (на фото справа). На седьмом круге из 110 лидер Диво на «Тальбо» заехал в боксы поменять свечи, а Вагнер на «Деляже» сошёл из-за возгорания машины от раскалённой выхлопной трубы. Видимо, уроки Сан-Себастьяна не пошли впрок.

Новым лидером стал Сигрэйв («Тальбо»), его преследовали Бенуа (на фото ниже под номером 2) и Сенешаль на «деляжах», Халфорд, Кэмпбелл, Истон и Диво.



Таким образом, несмотря на всю свою скорость (которая заметно превосходила скорость соперников), «тальбо» оказались весьма ненадёжными, и к середине гонки на трассе осталась только одна машина этой марки под управлением Диво. Лидировали Бенуа и Сенешаль на «деляжах», за ними Халфорд и Кэмпбелл вели борьбу между собой, и вскоре Диво обошёл их обоих, выйдя на третью позицию.

И вот тут началось самое интересное. Диво проигрывал много, но ехал явно быстрее, догоняя лидирующие «деляжи». Те, в свою очередь, столкнулись с той же проблемой с раскалёнными выхлопными трубами. Сначала Сенешаль заехал в боксы, чтобы остудить ноги в водяной ванне. Его место за рулём занял Вагнер. Через несколько кругов Бенуа сменил гон-



На 13-м круге Сигрэйв заехал за новыми задними колёсами, и на первую позицию вышел Бенуа. Когда миновала треть дистанции, мотор на «Тальбо» Сигрэйва стал «чихать», гонщик много раз заезжал в боксы (на фото ниже), растерял все позиции и в итоге сошёл. Та же участь постигла и Истона.

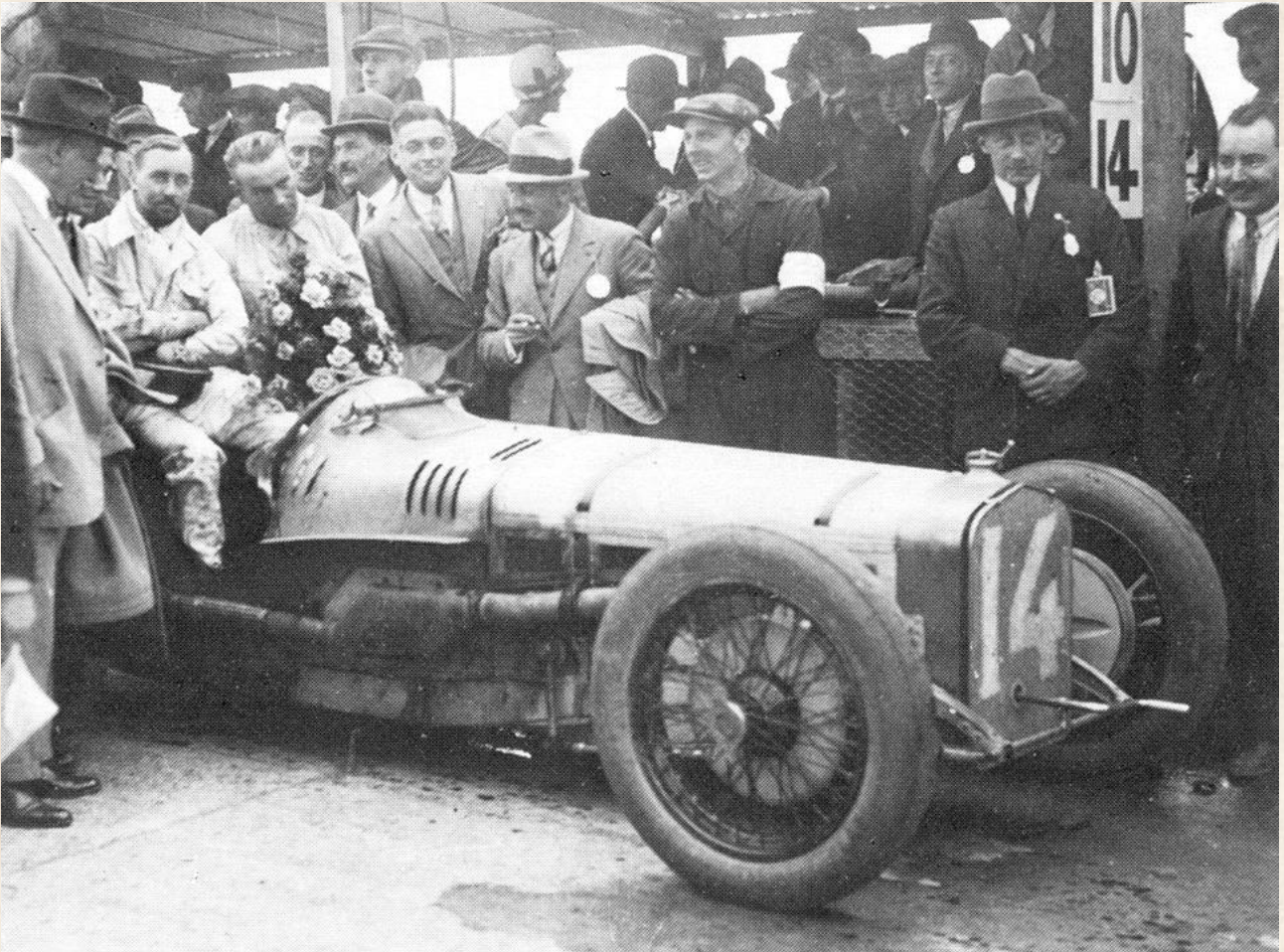




щик-любитель Андре Дюбонне, а Вагнер в это время вышел в лидеры. Но теперь уже его ноги начали «поджариваться». Он останавливался несколько раз, но сохранил лидерство.

Настигавший их обоих Диво заехал в боксы с, как выяснилось, поломкой нагнетателя и сошёл после многочисленных попыток завести двигатель. Все три «гальбо» оказались вне гонки, Халфорд тоже сошёл, и на дистанции остались два «огнедышащих» «деляжа» и Кэмпбелл на «Бугатти». Вагнер продолжал регулярно останавливаться для охлаждения, и Дюбонне с Кэмпбеллом постепенно нагоняли его, но полученное Сене-

шалем и Вагнером в начале гонки преимущество было всё ещё значительным. На последних кругах Кэмпбелл догнал и обо- гнал Дюбонне, но до Вагнера было слишком далеко, и, пройдя дистанцию за ровно 4 часа, победителем стал «Деляж» под номером 14, которым управляли попеременно Робер Сенешаль и Луи Вагнер. На 10 минут отстал Кэмпбелл, ещё на 8 минут – «Деляж» Робера Бенуа и Андре Дюбонне.



По результатам изучения первоисточников возникают несколько соображений. Во-первых, много писалось о том, что гонщики «деляжей» охлаждали свои ноги, но не удалось встретить ни одной фотографии этого процесса. Во-вторых, можно представить, как заключительная часть гонки выглядела с точки зрения наблюдателей. Два «деляжа» были быстрее, но часто заезжали в боксы, а Кэмпбелл на «Бугатти» был вроде бы медленнее, но стабильнее (за 4 часа гонки он заезжал на обслуживание только три раза). В любой момент поломка любого из трёх оставшихся на трассе автомобилей могла полностью изменить ситуацию. В-третьих, если Кэмпбелл обогнал Дюбонне за 8 кругов до финиша и потом успел опередить его на 8 минут, то, значит, он выигрывал у Дюбонне по минуте на круге? В общем, репортажи вроде бы есть, слов много, а конкретики, к сожалению, не хватает. Будем копать дальше.

Как изменилась ситуация в чемпионате мира? Так как итальянский гран-при был обязателен для участия в чемпионате, а в двух гонках у «Бугатти» уже был максимальный результат, второе место Кэмпбелла для «Бугатти» ничего не дало, но могла бы дать его победа. Тогда в случае победы «Деляжа» в Монце у «Бугатти» было бы на победу больше, и титул всё равно достался бы им. Теперь у «Бугатти» было две победы, а у «Деляжа» - одна победа и шанс выиграть в Италии.

Прошедшая великая гонка обсуждалась ещё пару недель, а потом взоры наблюдателей обратились к предстоящей через месяц традиционной 200-мильной гонке, ведь теперь она проводилась формально в том же самом классе, только не было дополнительных требований к машинам гран-при, как, например, ширины кузова. Поэтому состав участников ожидался шире. И, разумеется, интересно было бы взглянуть на результаты участников «большого приза». Наверняка «гальбо» точно будут заявлены концерном СТД. Была также надежда на то, что Пэрри Томас доведёт до ума свои сверхнизкие «Томас Спешл».

Жизнь на треке продолжалась, каждую неделю проходили какие-то соревнования. 14 августа в одной из гонок Автоклуба Эссекса Пэрри Томас на «Лейланде» проехал круг со скоростью 126 миль в час. 21 августа скоростным пробегом на «Бруклендсе» вновь закончились международные 6-дневные соревнования мотоциклистов, по итогам которых общую победу снова одержала Великобритания. 28 августа БМГК провёл очередную 100-мильную гонку на приз компании «Хатчинсон» (так называемую «Хатчинсон-100»). 4 сентября прошло необычное соревнование, в котором участвовали только автомобили марки «Алвис».

5 сентября в Монце прошёл «Большой приз Италии», на который единственная команда, которая могла поспорить с «Бугатти» за титул чемпиона мира, не приехала. Гонка была выиграна на «Бугатти», и эта марка стала полноправным чемпионом мира, забрав титул у «Альфа-Ромео», отказавшейся строить полуторалитровый автомобиль.

11 сентября БАРК закрыл свой сезон традиционным осенним соревнованием, на котором героем дня снова был Пэрри Томас. Он стартовал в шести гонках из восьми (игнорируя только 75-мильные гандикапы): по три – на «Ланчестере» и «Лейланде» (на фото справа). Выиграл две, причём, в длинном «молниеносном» гандикапе показал среднюю скорость в гонке 121,2 мили в час, что стало новым рекордом трассы. Также у него рекордным был первый круг (старт с места) – 110,19 мили в час. Последний круг гонки он преодолел со скоростью 127,7 мили в час, что не было рекордом (это достижение принадлежало также Томасу, который на Троицу в 1925 году показал 129 миль в час), но всё равно очень высоким результатом.

18 сентября прошло соревнование чемпионов у мотоциклистов, и вот настала неделя тренировок перед 200-мильной гонкой.



На шасси №1, принадлежавшее Тистлуэйту, был установлен нагнетатель, а на втором шасси самого Томаса нагнетателя не было. Утром перед гонкой Тистлуэйт обнаружил поломку на втором шасси, и его сняли с гонки. Решили, что на первом вместо Тистлуэйта будет стартовать сам Томас (на верхнем фото он сидит за рулём «Томас Спешл 1» перед стартом).



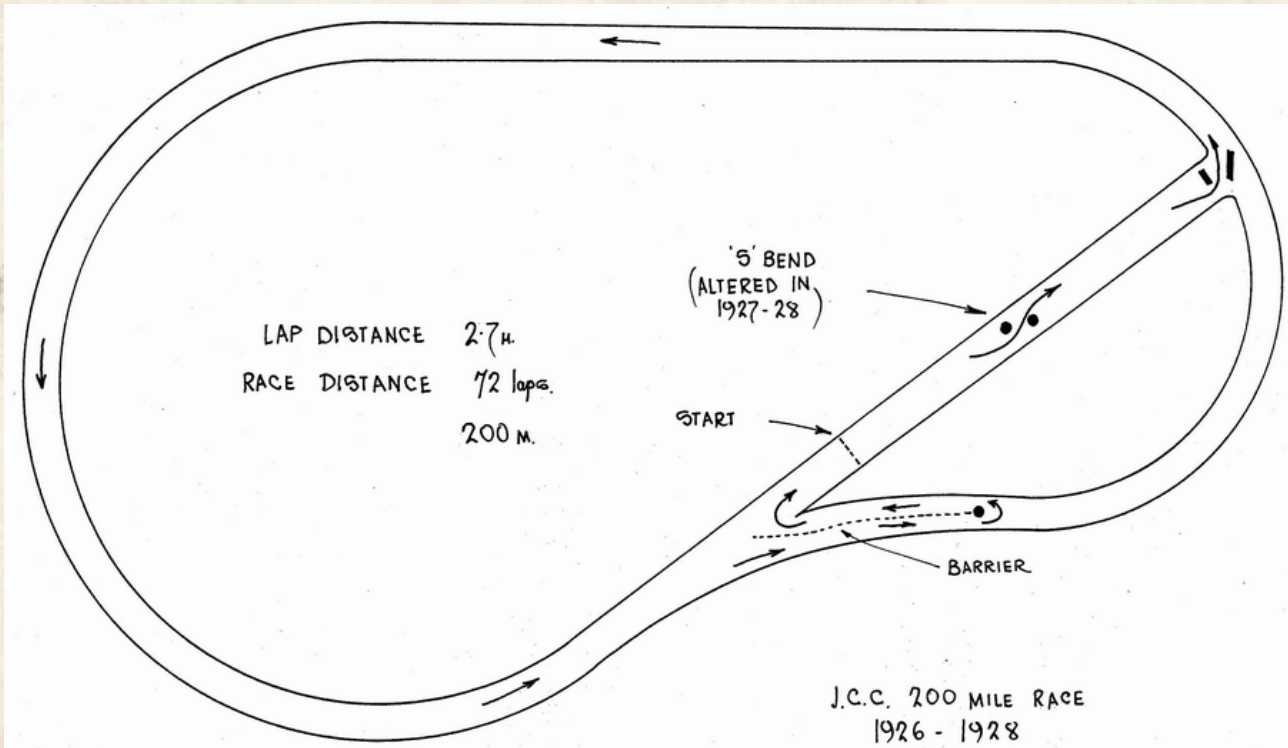
Два полуторалитровых «Томас Спешл» Пэрри Томаса были заявлены. Это были во всех отношениях передовые автомобили. Они были настолько низкими, что механики Томаса утверждали, можно было, сняв обтекатель, катать машину «вверх ногами». Как на «Лейланде» и «Бабсе», для уменьшения высоты Томас расположил радиаторы под углом. Всё это дало машине характерную внешность, из-за которой её прозвали «сутюгом» (flat-iron).

Постройку автомобилей профинансировал состоятельный гонщик-любитель Т. Тистлуэйт (Т. Thistlethwayte). Как и на всех последних европейских полуторалитровых моделях 1926 года, двигатель был рядный восьмицилиндровый.



История мирового автоспорта

Был придуман новый вариант трассы, соединивший в себе идеи прошлогодней 200-мильной гонки и прошедшего «большого приза»: финишная прямая использовалась полностью с замедляющими «эсками» и дальнейшим поворотом на вираж «Мемберс», а «шпилька» была устроена в «Понде» за «Форком».



Металлический мост через финишную прямую, кстати, разбирать не стали.



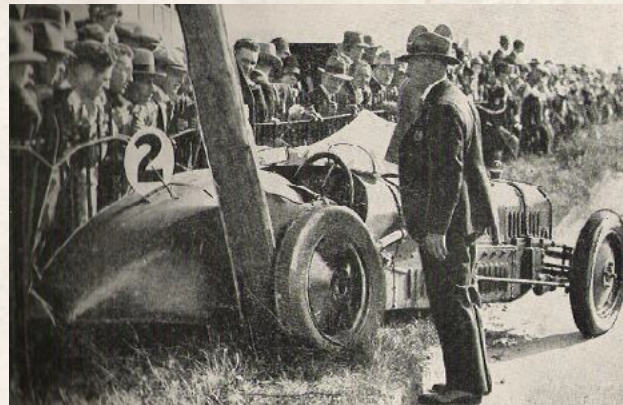
История мирового автоспорта

Как обычно, гонка проводилась в трёх классах: до 1500, 1100 и 750 см³. В главном классе, как и ожидалось, выступала заводская команда «Тальбо». «Деляж» не стал участвовать. «Бугатти» представляли частники, в том числе Кэмпбелл на машине, в которой участвовал в гран-при, а также Джордж Истон, выигравший 27 августа «Большой приз Булони». В среднем классе многократным победителям «Салмсону» противостояли заводские «амилькары». Двукратный победитель в малом классе Гордон Ингланд не собирался участвовать, но когда выяснилось, что из-за недостатка заявленных автомобилей класс в этой гонке могут вообще ликвидировать, заявился на своём прошлогоднем обтекаемом «Остине».

Четыре десятка автомобилей выстроились в три ряда и отправились в гонку одновременно.



Лучше всех стартовал Кэмпбелл. Уже на первом круге Истон выбыл из гонки из-за столкновения с соперником. На 24-м круге Харви, избегая столкновения, «закрутил» свой «Алвис». Неуправляемая машина задним ходом врезалась в телеграфный столб (фото внизу справа).



Тем временем ожидаемо лидировал три «тальбо»: Генри Сигрэйв, Альбер Диво и Жан Морисо. На середине дистанции в один из песчаных валов попал Морисо. Ему потребовалось полчаса, чтобы вручную «выкопать» свой «Тальбо» и продолжить гонку.



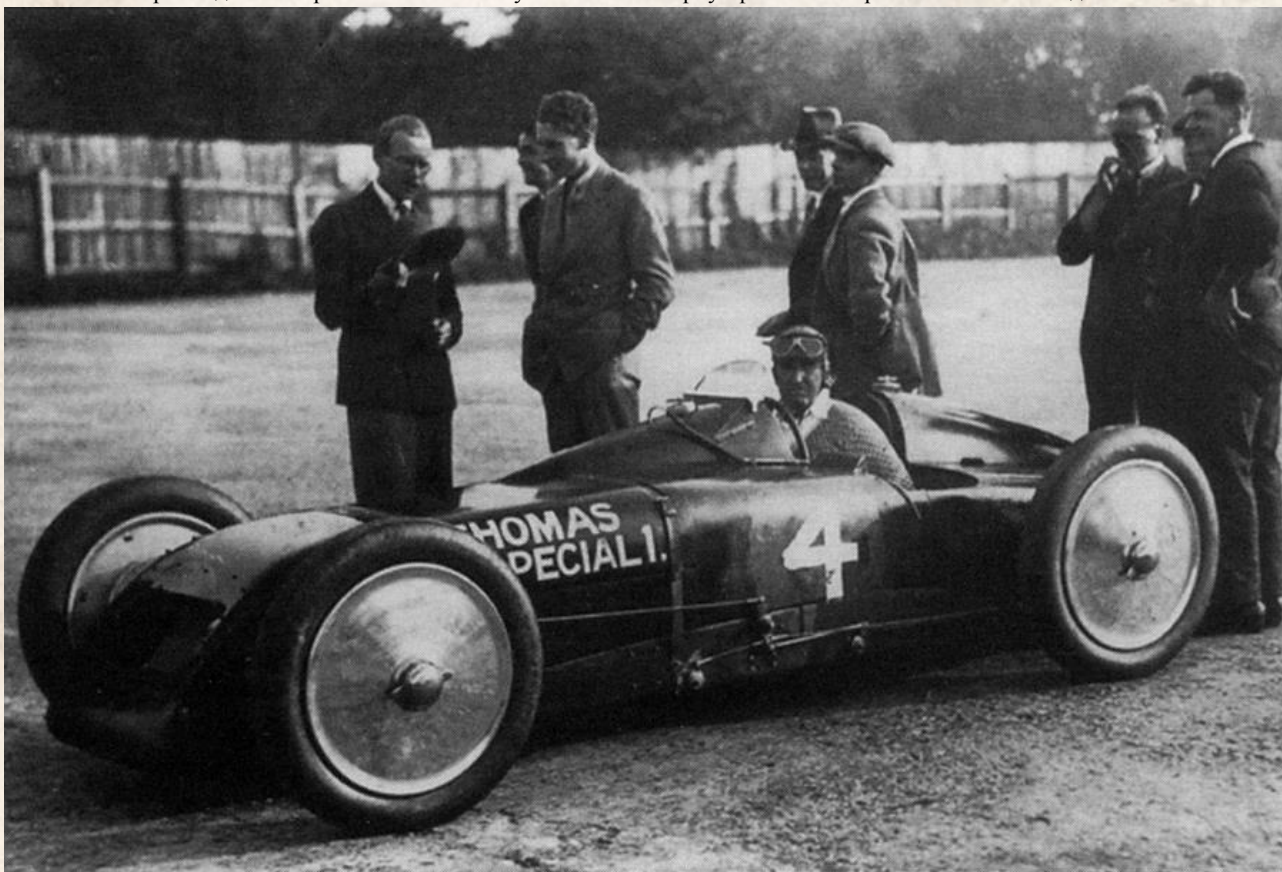
Обратите внимание на надпись «TALBOT SPECIAL 3». В 1925 году Клуб малолитражных автомобилей ввёл правило, по которому все автомобили в 200-мильной гонке должны были называться «Такой-то Спецшл», чтобы исключить ситуацию, когда фирма-изготовитель приписывает своим серийным моделям победы гоночных машин той же марки. Вроде бы какая клубу разница? Всё равно же производители вкладывают деньги на постройку гоночных машин, так пусть будет рекламная отдача. Но вот важно клубу было видеть тесную связь автоспорта с серийным производством автомобилей. В результате в гонке были и «Тальбо Спецшл», и «Бугатти Спецшл», и «Остин Спецшл», и «Салмсон Спецшл» - все «специальные».

История мирового автоспорта

Морисо в итоге занял 7 место, отстав от победителя на 46 минут. А выиграл снова (в третий раз) Сигрэйв, затратив на преодоление 200-мильной дистанции 2 часа 40 минут. Вторым был Альбер Диво (на левом фото стоит рядом с сидящим в кокпите Сигрэйвом). «Томас Спецл» (на правом фото под номером 6) был самым тихим и, скажем так, устойчивым. Он стабильнее других проходил повороты. Особенно «футуристично» он со своими блестящими колёсами смотрелся рядом с машинами традиционного раннего послевоенного дизайна типа «Бугатти» или «Салмсона» (на фото позади Томаса под номером 27). Скорости Томасу, правда, не хватило, и он финишировал пятым с отставанием в 25 минут.



Зато через неделю в соревновании Автоклуба Эссекса он триумфально выиграл 50-мильный гандикап.



Как впоследствии оказалось, это была последняя гонка Пэрри Томаса и последняя его победа. Он погиб ещё до начала гоночного сезона 3 марта в Пендине при попытке установления на «Бабсе» нового абсолютного рекорда скорости.

Мотоциклисты закрыли сезон 9 октября гонками гран-при. В одной из книг написано, что это соревнование стало примечательным тем, что в нём впервые на треке использовалась трасса, известная позднее как «Горное кольцо»: стартуя на финишной прямой, гонщики поворачивали на вираж «Мемберс» не налево, а направо, навстречу обычному движению, замыкая круг, как в нынешней 200-мильной гонке, правой «шпилькой» в «Форке». Но в журнальном репортаже написано, что использовавшаяся трасса в общих чертах была аналогична «большому призу» и 200-мильной гонке. Говорится о «шпильке» в «Форке» и «эсках» на прямой.

История мирового автоспорта

Пэрри Томас вёл в течение года активную деятельность по установлению рекордов. 7 октября на «Лейланде» он побил мировые рекорды на дистанциях 500 километров, 500 миль и 3 часа. Намереваясь побить 1000-километровый рекорд, он запланировал использовать сменного гонщика, но Джордж Даллер не смог приехать, и за руль посадили Поля Дютуа, который не смог поддержать заданный Томасом темп, и в результате после более чем 6-часовой гонки они не добрались до мирового рекорда всего на 26 секунд.



30 октября, в день закрытия трека на зиму, Пэрри Томас на «Томас Спешл» побил рекорд в часовой езде для полуторалитрового класса, показав среднюю скорость 121 миль в час. Немного не успел он с доводкой этой машины, чтобы показать достойный результат в гран-при и 200-мильной гонке...

История мирового автоспорта

События 1926 года

08.03.1926	событие	Открытие трассы		
20.03.1926	соревнование	БМГК	Открытие сезона	
23.03.1926	рекорд	Рекорд трассы	Пайпер (Piper)	
24.03.1926	рекорд	Мотоциклетный рекорд	Виктор Хорсман (Victor Horsman)	
29.03.1926	рекорд	Мотоциклетный рекорд	Виктор Хорсман (Victor Horsman)	
05.04.1926	соревнование	БАРК	Пасхальный понедельник	
10.04.1926	соревнование	БМГК	2-е соревнование	
13.04.1926	рекорд	Мотоциклетный рекорд	А. Денли (A. Denly)	
17.04.1926	соревнование	КМА	Весеннее соревнование	
24.04.1926	соревнование	АМК Сурбитона	1-е соревнование	
30.04.1926	рекорд	Рекорд трассы	(Симпсон) Simpson	
30.04.1926	рекорд	Рекорд трассы	(миссис Брюс) Hon Mrs Bruce	
04.05.1926	рекорд	Рекорд трассы	Джойс (Joyce)	
11.05.1926	рекорд	Рекорд трассы	Нотт (Nott)	
15.05.1926	соревнование	БМГК	3-е соревнование	Перенесено
24.05.1926	соревнование	БАРК	Понедельник после Троицы	
26.05.1926	рекорд	Международные рекорды	П.Томас (J. G. P. Thomas)	
29.05.1926	соревнование	АК графства Миддлсекс		
03.06.1926	рекорд	Рекорд трассы	Джиллетт (Gillett)	
05.06.1926	соревнование	КМА	Скоростной пробег	
08.06.1926	рекорд	Международные рекорды	П.Томас (J. G. P. Thomas), С. Staniland	
19.06.1926	соревнование	АМК Сурбитона	2-е соревнование	
23.06.1926	соревнование	АК Эссекса	Открытое соревнование	
26.06.1926	соревнование	БМГК	3-е соревнование (200-мильные гонки мотоциклов с колясками)	
03.07.1926	соревнование	БАРК	Июльское соревнование	
10.07.1926	соревнование	БМГК	4-е соревнование	
15.07.1926	соревнование		Гонка с трактором	
15.07.1926	рекорд	Рекорд трассы	Хэнтон (Hanton)	
17.07.1926	соревнование	КМА	3-часовая гонка серийных автомобилей	
20.07.1926	событие	Авария со смертельным	Паркс (G.L. Parkes)	
24.07.1926	соревнование	БМГК	5-е соревнование (200-мильные мотогонки)	
02.08.1926	соревнование	БАРК	Августовский банковский выходной	
07.08.1926	соревнование	РАК	Британский гран-при	
11.08.1926	рекорд	Мотоциклетные рекорды	А. Денли (A. Denly)	
14.08.1926	соревнование	АК Эссекса	Авто- и мотогонки	
21.08.1926	событие	АКУ	Последний день 6-дневных соревнований	
23.08.1926	событие	Авария со смертельным исходом	Джордж Паркс (George L. Parkes)	
28.08.1926	соревнование	БМГК	6-е соревнование («Хатчинсон-100»)	
04.09.1926	соревнование	Соревнование "Алвисов"		
11.09.1926	соревнование	БАРК	Заккрытие сезона	
18.09.1926	соревнование	БМГК	7-е соревнование (чемпионаты)	
23.09.1926	событие	Пожар		
25.09.1926	соревнование	КМА	200-мильная гонка	
30.09.1926	рекорд	Рекорд трассы	Юрман	
02.10.1926	соревнование	АК Эссекса	Авто- и мотогонки	
07.10.1926	рекорд	Международные рекорды	П. Томас (J. G. P. Thomas), Paul Dutoit	
09.10.1926	соревнование	БМГК	8-е соревнование (гонки гран-при)	
14.10.1926	рекорд	Международные рекорды	П. Томас (J. G. P. Thomas)	
21.10.1926	рекорд	Часовой рекорд	П. Томас (J. G. P. Thomas)	
29.10.1926	рекорд	Рекорд трассы	Симминс (Simmins)	
30.10.1926	рекорд	Международные рекорды	П. Томас (J. G. P. Thomas)	

Источники информации

1. *Venables, David* Brooklands. The Official Centenary History – Haynes Publishing, 2007.
2. *Boddy, William* The History of Brooklands Motor Course – Grenville, 1957
3. *Boddy, William* The Story of Brooklands – Grenville, 1948
4. *Boddy, Bill* Brooklands Giants – Haynes Publishing, 2006
5. *Sheldon, Paul* A Record of Grand Prix and Voiturette Racing. Volume 1. 1900-1925 – St Leonard Press, 1987
6. *Gardner, Charles (editor)* Fifty Years of Brooklands – Heinemann, 1956
7. *Georgano, G.N.* Brooklands – A Pictorial History – Beaulieu Books, 1995
8. *Hutchings A.J.* The Administration of Racing at Brooklands – The Brooklands Society, 2002
9. [The Brooklands Gazette \(Motor Sport\)](#)
10. [British Pathe](#)
11. [Austin Harris](#)
12. [The Times](#)
13. [British Newspaper Archive](#)



Старт одного из чемпионатов Британского мотогоночного клуба 10 октября 1925 года

Владислав Шайхнуров

«Бесприданница»

...
Лариса. Лжете. Я любви искала и не нашла. На меня смотрели и смотрят, как на забаву. Никогда никто не старался заглянуть ко мне в душу, ни от кого я не видела сочувствия, не слышала теплого, сердечного слова. А ведь так жить холодно. Я не виновата, я искала любви и не нашла... ее нет на свете... нечего и искать. Я не нашла любви, так буду искать золота. Подите, я вашей быть не могу.

Карандышев (вставая). О, не раскайтесь! (Кладет руку за борт сюртука.) Вы должны быть моей.

Лариса. Чьей ни быть, но не вашей.

Карандышев (запальчиво). Не моей?

Лариса. Никогда!

Карандышев. Так не доставайся ж ты никому! (Стреляет в нее из пистолета.)

Лариса (хватаясь за грудь). Ах! Благодарю вас! (Опускается на стул.)

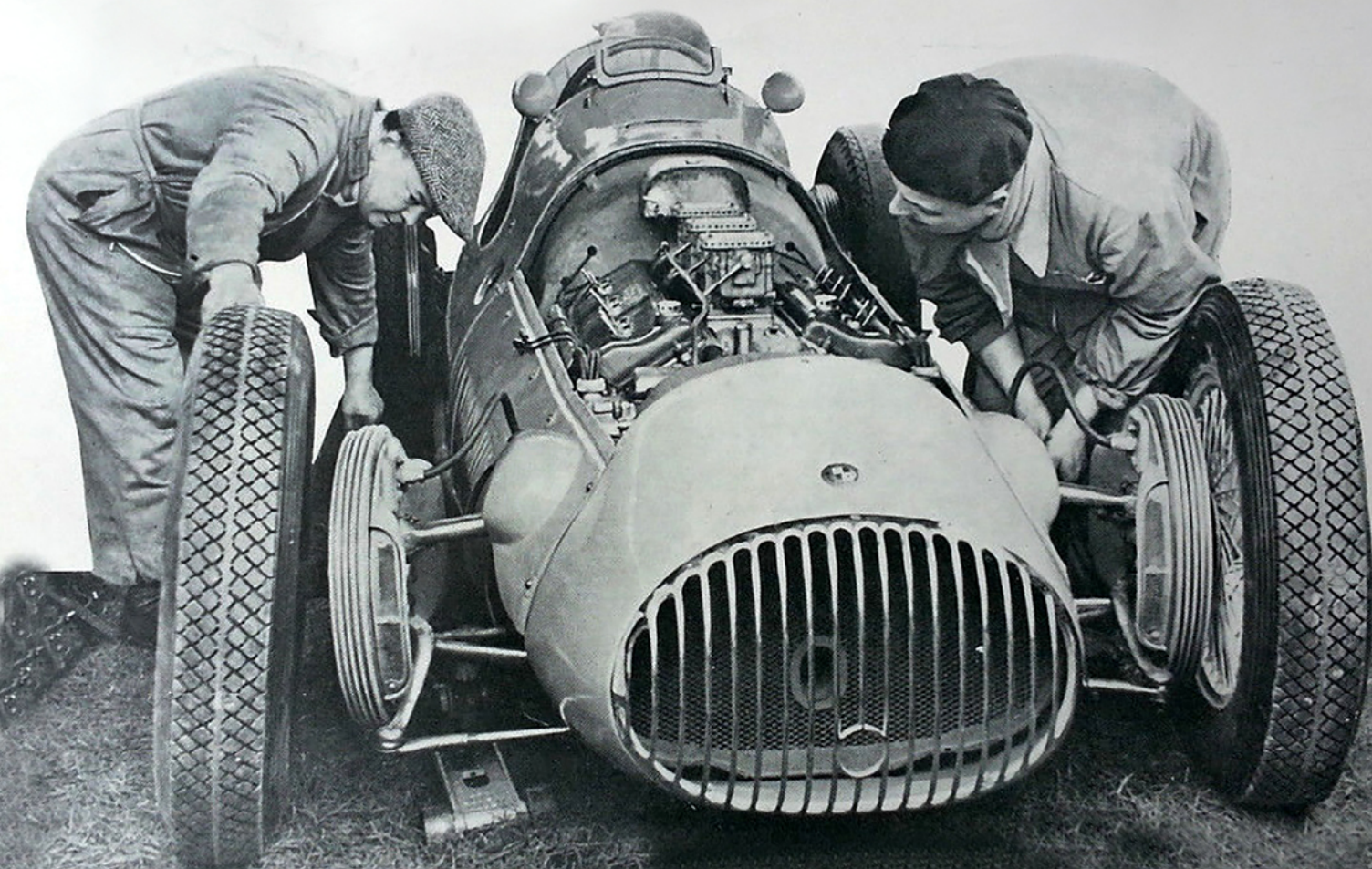
Карандышев. Что я, что я... ах, безумный! (Роняет пистолет.)

Лариса (нежно). Милый мой, какое благодеяние вы для меня сделали!

Пистолет сюда, сюда, на стол! Это я сама... сама. Ах, какое благодеяние... (Поднимает пистолет и кладет на стол).

Из кофейной выходят Паратов, Кнуров, Вожеватов, Робинзон, Гаврило и Иван.

А.Н.Островский. *Бесприданница*



Братья Мазерати

После продажи компании моденскому богатею Адольфо Орси в 1937 г. братья Мазерати остались работать в компании, которая по-прежнему называлась «Мазерати», но им уже не принадлежала. По договору они еще 10 лет должны были работать консультантами. Таким образом, Биндо, Этторе и Эрнесто сохранили свои посты, но превратились в наемных работников. До поры их многое устраивало, но осенью 1939 г. начался переезд завода в Модену. Лишившись части ключевых работников, которые предпочли остаться в Болонье, и потеряв управление над конструкторским штабом (на роль главного конструктора Орси пригласил Альберто Массимино), братья стали задумываться о собственном бизнесе.

Начавшаяся война определила многое. Автомобили, особенно спортивные и гоночные, были мало кому нужны. Поэтому работа на Орси с его металлургическими и машиностроительными заводами фактически спасла братьев.

Война закончилась. Прошли одни трудные времена, начались другие. Проблема состояла в том, что Орси входил в так называемую «конфиндустрию», т. е. число особо обласканных правительством Муссолини промышленников. Но, как и Феррари, Орси регулярно оказывался под следствием фашистской ячейки Модены. Его обвиняли в саботаже, отсутствии с его стороны помощи. Большинство обвинений сводились к тому, что Орси – обыкновенный капиталист, мало интересующийся политикой и ничего не делающий для процветания, а потом и спасения пригревшей его политической партии. Возможно, именно это спасло жизнь Адольфо Орси после окончания войны, поскольку боевые ячейки левых, большинство членов которых провели многие годы в Соппротивлении или в партизанских отрядах, вершили самосуд по собственному усмотрению. Так погибли Эдоардо Вебер и Уго Гоббато, управляющие заводами «Вебер» и «Альфа-Ромео».

Орси сумел избежать расправы и преследования. Это позволило братьям Мазерати провести еще пару лет, трудясь на благо компании, которая несла их фамилию. Весной 1947 г. братья все же решили расстаться с Орси. Тому, кроме созданных братьями гоночных автомобилей, осталось имя, весьма раскрученная торговая марка. Братья же переехали в родную Болонью, где давным-давно, 14 декабря 1914



Братья Мазерати, Биндо, Эрнесто и Этторе. На стене – портрет безвременно ушедшего Альфери Мазерати. Предположительно 1948 г., Болонья © Spitzley-Zagari Archive



г., в старом районе Понте-Веккьо была открыта первая мастерская братьев Мазерати.

Задача, которую поставили перед собой Мазерати, была очевидна на тот момент: строить компактные спортивные автомобили, на которые в послевоенной Италии был особый спрос. Компанию назвали ОСКА (Оффичине Спецьялиццате Коструциони Аутомобили, OSCA, Officine Specializzate Costruzioni Automobili, ит.).

Первый автомобиль выехал из ворот мастерской уже 5 апреля 1948 г. Эрнесто Мазерати собственноручно проехался на нем от Болоньи до Каstell-Сан-Пьетро и обратно.

Вскоре этот же автомобиль был выставлен на гонки. Это была ОСКА Mt4 (где Mt4 – от *Maserati Tipo 4*) со 1100-кубовым 4-цилиндровым двигателем мощностью 72 л. с. Для старта выбрали одну из самых популярных в Италии гонок, «Большой приз Пескары». Гонка проводилась во время святого для каждого итальянца праздника Феррагосто и была необычайно популярна. Трасса, проложенная по дорогам общего пользования, петляла среди красот Аbruццо, то поднимаясь в горы, то спускаясь к морю. За руль посадили Франко Корнаккью, тогда еще только-только начинавшего свой путь в автоспорте. Но в тот день удача отвернулась от братьев: клапанная пружина лопнула, и гонку пришлось закончить.

Успеха пришлось ждать недолго: уже в третьей гонке, «Большом призе Неаполя», победил Луиджи Виллорези. Мало-помалу марка приобретала популярность среди гонщиков и любителей спортивных автомобилей. Но для братьев главной мечтой оставались гонки гран-при. Тем более, что слава имени Мазерати пошла к закату: победы все чаще делили «Альфа-Ромео» и «Феррари».

Амеде Гордини

И уже 10 марта 1949 г. между компанией ОСКА и Амеде Гордини подписывается договор, согласно которому братья Мазерати должны спроектировать и построить 12-цилиндровый 4,5-литровый атмосферный двигатель для автомобиля гран-при. Автомобиль никак в договоре не оговаривался, зато двигатель довольно быстро получил четкое название – OSCA G4500, где G – «Гордини».

Вверху: дебютная для автомобилей ОСКА гонка. За рулем ОСКА-Mt4 – Франко Корнаккья. «Большой приз Пескары», 15 августа 1948 г. © Spitzley-Zagari Archive

Внизу: сентябрь 1948 г. Первая победа не ставила себя долго ждать. Уже 19 сентября 1948 г. в гонке «Большой приз Неаполя» побеждает лучший гонщик Италии тех лет Луиджи Виллорези. На фото – небольшой междусубойчик, организованный доктором Ферруччио Тести, некогда одним из основателей «Скудерии Феррари». Слева направо: Альберто Аскарри, Луиджи Виллорези, Биндо Мазерати и доктор Тести. На стене – рукописный плакат «Вива Джиджи, вива ОСКА» (Джиджи – так друзья называли Луиджи Виллорези) © Spitzley-Zagari Archive





Амеде Гордини, 1953 г. © Gettyimages

Встает вопрос, почему было дано задание на строительство именно 4,5-литрового двигателя без наддува? Ведь в то время в гонках гран-при господствовали 1,5-литровые наддувные двигатели. На гоночных трассах господствовали «фerrари» и «мазерати». Еще свежи были воспоминания о победах «альфетт». Единственными автомобилями гран-при с 4,5-литровыми атмосферными двигателями были немногочисленные «Тальбо-Лаго-T26». Но они уже тогда проигрывали компрессорным итальянским автомобилям.

Надо заметить, что Гордини, бредивший идеей строить автомобили гран-при, которые могли бы бросить вызов «фerrари» и «альфеттам», незадолго до этого намеревался предложить проект 8-цилиндрового V-образного 1,5-литрового двигателя с наддувом Джоакино Коломбо. Коломбо – тот самый конструктор, карандашу которого принадлежали конструкции «Альфа-Ромео-158» и «Феррари-125». По разным причинам эта идея не продвинулась дальше разговоров, зато ход был дан совместному проекту Гордини и братьев Мазерати. Амеде Гордини был знаком с братьями еще с начала 20-х годов, когда работал учеником Альфиери и Биндо Мазерати в «Изотте-Фраскини». Отвечая на вопрос, почему задание было дано на проектирование именно 4,5-литрового атмосферного двигателя, можно предположить, что людских и технологических ресурсов братьев могло и не хватить для проектирования 1,5-литрового с двухступенчатым наддувом силового агрегата. Скорее всего, они согласились только на атмосферный двигатель.

Почему именно Гордини? Гордини еще до войны сделал ставку на сотрудничество с французским филиалом ФИАТа, заводом СИМКА. После войны СИМКА стала независимой компанией и довольно быстро вернулась к былым объемам производства. Тут Гордини вновь потребовался в качестве лица завода на автоспортивной арене. Анри-Теодоре Пигощи, управляющему директору СИМКА, позарез была необходима реклама семейных седанов, которые он хотел продавать в большом количестве. Но рассчитывать на серьезные успехи Гордини не мог, т. к. самый мощный двига-



AUTOMOBILI

O.S.C.A.

OFFICINE SPECIALIZZATE COSTRUZIONE AUTOMOBILI

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

S. S. L. A. BOLOGNA ITALIA TEL. 41883

AL. NPER. ---783/UT/3/08

BOLOGNA 10 Marzo 1949

VL. NPER. _____

VIA EMILIA LEVANTE, 144

Spett. Ritta
AMEDEO GORDINI
69-71 Boulevard Victor
PARIS 15

Facciamo seguito alle conversazioni della scorsa settimana in Torino, fra il ns. Sig. Ernesto Mavorati ed il V. Sig. Gordini, per confermarVI che il nuovo motore tipo O, di 4500 cm³ - 12 cilindri, verrà da noi costruito con imbiolleggio, a biella forchetta e biella stretta, mentre la distribuzione sarà comandata a mezzo di 2 alberi a cammes per ogni fila di cilindri con interposti bilancieri. Gli assi a cammes vengono comandati a mezzo di ingranaggi.

Ci permettiamo rammentare al V. Sig. Gordini se in occasione della Sua prima visita in Italia, vorrà portarci qualche barattolo di "Ermetico" originale sempreché non abbia ad incontrare particolari difficoltà.

Vi preghiamo inoltre di volerVI cortesemente informare presso le acciaierie "Ugine" se producono e possono fornire ancora, acciaio inossidabile N. S. 30 della stessa qualità d'anteguerra.

Con l'occasione, come da richiesta del Sig. Carraroli, Vi informiamo che il ns. conto corrente bancario, è presso la Banca Nazionale del Lavoro di Bologna - Via Rizzoli - n° 26.

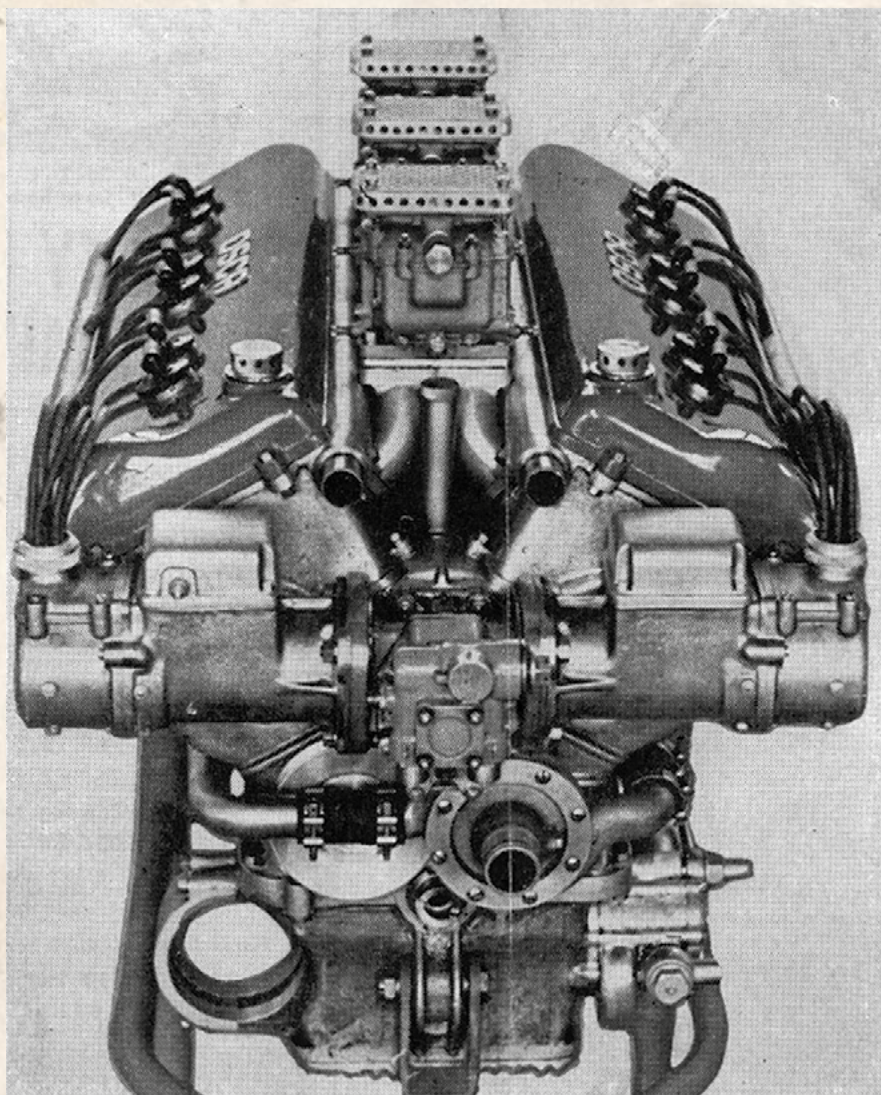
Vi è grato frattanto l'incontro, per bergerVI i ns. migliori e più cordiali saluti.

O. S. C. A.
L'UFFICIO TECNICO

Письменный договор между Амеде Гордини и компанией ОСКА на проектирование 12-цилиндрового двигателя объемом 4500 см³, 1949 г. © Christian Huet Archive

тель от СИМКА, который был в его распоряжении, выдавал всего 85 л. с. А отказываться было не с руки: Пигоцци подписал контракт о финансовой поддержке мастерской и команды «Гордини» на 1949 г. на сумму 13 млн франков. Много это или мало? Поскольку курс французского франка в 1949 г. составлял 331,5 за один американский доллар, то сумма превышала 40000 долларов.

При этом Пигоцци не оговаривал необходимость постройки большого двигателя. Ему он был попросту не нужен. И никто в СИМКА даже не думал покушаться на славу «Бугатти», «Деляжа» или «Деляэй». Двигатель изначально планировался для строительства спортивного автомобиля «Гордини» с последующей возможностью использования на гоночном автомобиле. Получается, что Гордини заказал двигатель братьям Мазерати втайне от Пигоцци? Тогда встает вопрос: на какие деньги? 40000 долларов на сезон – не самая большая сумма, учитывая, что Гордини много проектировал и строил сам, содержал гоночную команду. Ответ, скорее всего, кроется в его великолепных отношениях с Бао Даем, последним императором Вьетнама. Энтузиаст автоспорта и любитель роскошных спортивных автомобилей, он покровительствовал Гордини и частенько выручал того деньгами. Ве-



Двигатель ОСКА объемом 4500 см³, 1950 г. Вид спереди © Spitzley-Zagari Archive

роятнее всего, в случае с двигателем «ОСКА-Гордини» так и получилось. И так, проект оплачивался французской стороной, проектные работы и изготовление опытной партии должны были быть выполнены компанией братьев Мазерати.

В конструкторском бюро ОСКА не стали откладывать дело в долгий ящик: уже 10 мая Гордини получает посылку с датой отправления 15 апреля 1949 г. В посылке лежали чертежи нового двигателя. Получается, что Эрнесто Мазерати «нарисовал» двигатель всего за полтора месяца!

Первый образец двигателя был собран в первые дни 1950 г. и вскоре стоял на динамометрическом стенде. Двигатель при ближайшем рассмотрении поражал простотой конструкции и решений. 12 цилиндров располагались под углом 60°. Диаметр цилиндра совпадал с ходом поршня (78x78 мм) – это был фирменный почерк братьев Мазерати. При объеме 4472 см³ двигатель выдал на стенде 215 л. с. Это был отличный показатель для двигателя спортивного автомобиля, но совершенно не годился для гоночного. На тот момент двигатели «Мазерати 4CLT/48» развивали до 285 л. с., а «Альфа-Ромео-158» располагала 350 л. с.

Было понятно, что 215 л. с. – не предел для двигателя, располагавшего двумя распределительными валами в каждой головке блока (для сравнения – «Феррари-375» имела по одному валу в головке). Три карбюратора с ниспадающим потоком «Вебер» были аналогичными тем, что устанавливались на «Феррари-375». И уже к весне 1951 г. братьям Мазерати удалось довести мощность двигателя до 300 л. с. при 6200 об/мин.

Но пока шла весна 1950 года. Амеди Гордини, человек, прошедший через многие испытания и разочарования, прекрасно понимал, что Пигоцци не позволит использовать двигатель ОСКА ни на спортивном автомобиле «Гордини», ни на гоночном. А из Болоньи уже писали, что двигатель прекрасно работает на стенде. А заодно спрашивали, сколько двигателей закладывать в производство? Пришло время принимать решение. С одной стороны маячила надежда построить полноценный автомобиль гран-при, но без финансовой подпитки от СИМКА. Какую-то уверенность придавала поддержка Бао-Дая. С другой стороны — гарантированное финансирование на несколько лет вперед,

пусть и без реальных шансов вмешаться в борьбу за «большие призы».

Разрыв отношений с СИМКА не входил в планы Гордини, но и упускать двигатель он также не хотел. И он решил пойти ва-банк: 12 мая 1950 г. Амеде Гордини ответил братьям Мазерати, что ему потребуется четыре двигателя плюс тот, что в настоящий момент крутится на стенде.

19 мая Гордини договорился с братьями Мазерати о встрече в Монако, в преддверии «Большого приза Монако». Главным вопросом встречи стали финансы. Но слухи о том, что вскоре может появиться спортивный автомобиль «Гордини» с двигателем ОСКА, уже поползли. В частности, мартовский номер британского «Мотор Спорта» уже содержал подобную информацию.

Лето подошло к концу и пора было начинать переговоры о финансировании на 1951 г. Гордини и Пигоцци предстояло разрубить гордиев узел взаимных претензий. Главным камнем преткновения стал двигатель ОСКА: Пигоцци никак не мог потерпеть возможного успеха автомобилей «Гордини» с двигателем другого производителя. Руководство СИМКА считало гонки в Ле-Мане и «Боль-д'Ор» приоритетными. Но в 1950 г. в Ле-Мане ни один из четырех экипажей «Экюри Гордини» не смог финишировать. С другой стороны, бросить эту затею совсем Пигоцци было не с руки: ожидаемая реакция покупателей на ситуацию, когда с моторами СИМКА «Гордини» не побеждали, а с силовыми агрегатами другого производителя вдруг начнут побеждать, никак его не устраивала. Пигоцци долгое время решал, продолжать ли сотрудничество с Амеде Гордини, или прекратить его. Гараж на бульваре Виктора в Париже был спасен массовыми петициями дилеров СИМКА во Франции во главе с Хосе Скаронем, председателем ассоциации дилеров, а по совместительству – гонщиком «Экюри Гордини».

Пришли к соломонову решению: Гордини «забывает» про идею с 12-цилиндровым двигателем братьев «Мазерати», взамен Пигоцци оплачивает создание двигателя «тип 16», который в атмосферном варианте мог использоваться для автомобилей формулы № 2, а в наддувном – формулы № 1. Гордини с тяжелым сердцем вынужден сообщить братьям Мазерати, что обстоятельства не позволя-



Последний император Вьетнама Бао Дай. Париж, 1948 г., отель «Ритц» © VIETNAMNET Bridge



Человек, определивший судьбу проекта. Анри-Теодоре Пигоцци

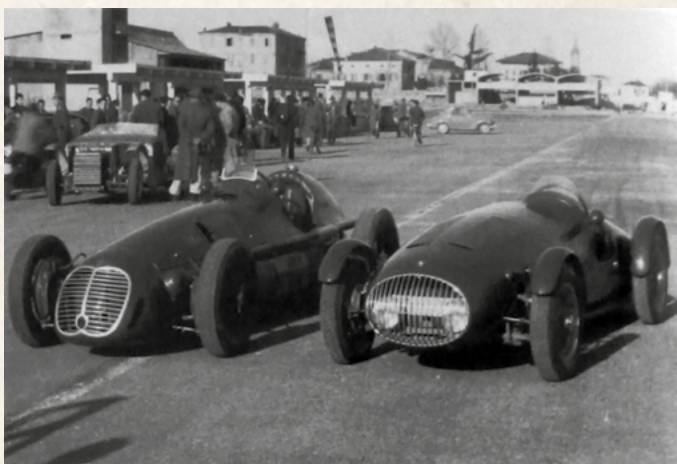
ют ему продолжать заниматься совместным проектом. Как результат, на 1951 год Пигоцци подписывает сумму финансовой поддержки «Гордини» уже в размере 20 млн франков!

Итак, братья Мазерати остались при деньгах и двигателе, который на конец лета 1950 г. не имел ни единого шанса быть установленным на шасси. Начался поиск вариантов. А уже 8 октября во время Парижского автосалона Гордини узнал, что ОСКА планирует построить два новых автомобиля. Первым должен был стать автомобиль гран-при, вторым – спортивный двухместный. Гордини понимал, что на обоих будет стоять его 12-цилиндровый двигатель. Отказ Гордини от сотрудничества с ОСКА больно ударил по его амбициям, хотя казался единственно правильным решением на тот момент.

Принц Бира

Помощь приходит неожиданно. Непродолжительные переговоры с Бирой приводят к быстрому результату. Дело в том, что тайский принц, прошедший сезон 1950 г. под знаменами швейцарской команды Энрико Плате, но на собственной «Мазерати-4CLT/48», почувствовал, что достойных результатов на этом автомобиле ему не добиться. Кто первым придумал заменить двигатель на его «Мазерати» новым 4,5-литровым, неизвестно. Но в конце зимы 1951 г. «Мазерати» с номером шасси 1598 была перевезена в Болонью. Надо заметить, что модель «4CLT/48» была результатом глубокой модернизации «4CLT». И если «4CLT» целиком и полностью создавалась Эрнесто Мазерати, то модернизацией руководил уже Альберто Массимино. Конкретно этот автомобиль Бира получил с завода 23 сентября 1948 г., т. е. года через полтора после ухода братьев из «Мазерати».

Тем не менее, конструкция автомобиля была прекрасно знакома братьям, и операция по скрещиванию «Мазерати» с 12-цилиндровым двигателем ОСКА не казалась нерешаемой. Результаты стендовых испытаний двигателя были многообещающими: мощ-



«Мазерати-4CLT/48» и ОСКА-M4 на аэроавтодроме Модены, конец февраля 1951 г. «Мазерати» привезли для контрольных замеров перед заменой двигателя. Дело в том, что эта стационарная гоночная трасса была базой для испытательных заездов как «Мазерати» Адольфо Орси, так и ОСКА братьев Мазерати. Сюда же спустя месяц привезут «Мазерати» Биры для испытаний и доводки после замены двигателя © Spitzley-Zagari Archive



Бира и Биндо Мазерати. Фото сделано в Италии весной 1951 г. На заднем фоне – легковой автомобиль с номерными знаками Болоньи © Spitzley-Zagari Archive

ность удалось довести до 300 л. с. Для сравнения: к концу 1950 г. 4-цилиндровый двигатель «Мазерати-4CLT/48» выдавал всего 285 л. с., «Альфа-Ромео-158» – 350 л. с., «Феррари-375» – 330 л. с.

Бира привез автомобиль в конце февраля. Сперва его обкатали на аэроавтодроме Модены, привычным для братьев испытательном полигоне. Потом занялись заменой двигателя. Сама процедура «имплантации» заняла всего десять дней. Затем начались мучительные доводочные процедуры.

А вскоре предоставляется шанс опробовать автомобиль в деле. На Пасху, 26 марта была назначена гонка в Гудвуде. Почти святое для каждого британского автогонщика соревнование. Отказывать владельцу трассы, британскому пэру Фредерику Чарльзу Гордон-Ленноксу, IX герцогу Ричмондскому, IX герцогу Ленноксу, IX герцогу Обиньи и IV герцогу Гордону, было не в правилах.

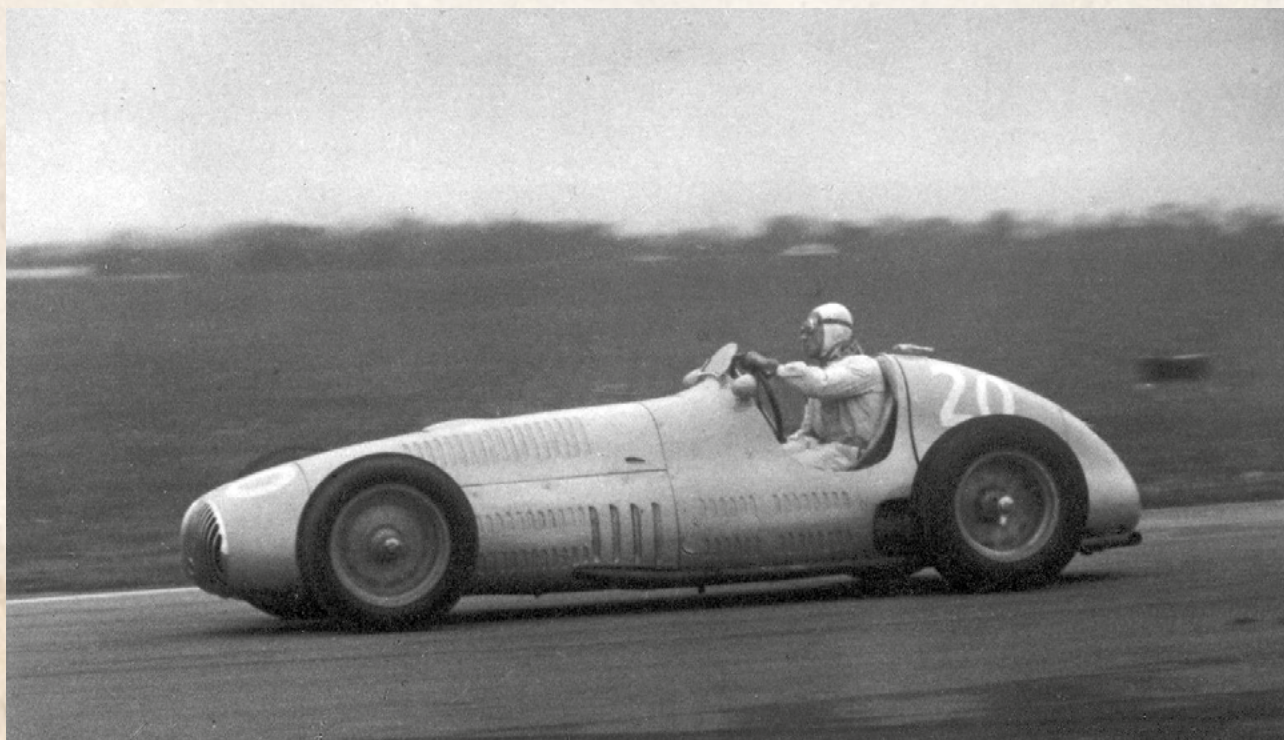
И потому гибрид «Мазерати-ОСКА» быстро перекрасили в привычный для Биры голубой цвет с желтыми колесами и погрузили в фургон. Но здесь начались мучения. Как писали в журнале «Мотор-Спорт» за апрель 1951 г., механик Биры объявил забастовку, и тайский принц вынужден был собственноручно вести фургон из Италии на британские острова. Потом последовали длительные выяснения отношений с британской таможней, сотрудники которой никак не могли придумать, за что необходимо платить. Из Болоньи Бира выехал 23 марта, а в Гудвуд он попал лишь утром 26 марта, т. е. в день гонки. Что касается забастовки механика, то информация эта, скорее, из разряда «глухих телефонов». В книге Дуга Ная «Сага БРМ» говорится, что Тони Радд встретил Биру в воскресенье 25 марта поздно вечером в компании двух механиков, своего и командированного от завода ОСКА. Первым был Редж Уильямс, стародавний механик команды принца Чулы «Белая мышь», который чуть-чуть говорил по-итальянски.

Итальянец знал только родной язык. В понедельник, когда и проводилась гонка, Бира все же сумел пройти несколько кругов по трассе. Но неожиданно давление масла в двигателе начало падать. Уилки Уилкинсон довольно быстро разобрался: масло очень медленно нагревалось. Дабы избежать проблем с двигателем, несколько канистр с маслом подвесили на дереве у въезда в пэддок и хорошенько разогрели их в пламени бензина. После чего залили горячее масло в задний масляный бак.

Бира был заявлен сразу на несколько гонок. В 5-круговой гонке «Приз Чичестера» он финишировал третьим после Парнелла и Шо-Тейлора. Результат мог быть много выше, но двигателю не хватало мощ-



Принц Бира на «Мазерати-ОСКА» в гонке «Приз Ричмонда» 26 марта 1951 г., Гудвуд © MotorSport



Принц Бира на «Мазерати-ОСКА» в гонке «Приз Ричмонда» 26 марта 1951 г., Гудвуд © GPL

ности из-за низкого давления топлива. Кроме того, автомобиль не был настроен на дождевые покрышки «Данлоп». Радд предложил вернуться к изношенным «Пирелли», на которых автомобиль прибыл из Италии. Внес свою лепту и итальянский механик, который вытащил изрядную стопку дистанционных прокладок из-под пружины редукционного клапана давления топлива. Прокладки были сделаны из... старых газет.

Последовала главная гонка дня, «Приз Ричмонда». Бира стартовал с первого ряда и с первых метров возглавил гонку. Какую-то конкуренцию ему мог составить Реджинальд Парнелл, но после разрушения поршня на 6 круге тот вынужден был прекратить гонку. В результате Бира победил, пройдя 12 кругов за 19 минут и 44 секунды (средняя скорость – 140,930 км/час) и опередив ближайшего преследователя, Брайана Шо-Тейлора, на целых 16 секунд. Попутно показав лучшее время круга дня 1'35,6" (средняя скорость – 145,452 км/час), которое стало новым рекордом трассы.

Гоночный уикенд завершился четвертым пасхальным гандикапом. Бира и здесь боролся за победу, но на четвертом круге в повороте «Вудкот» двигатель итальянского гибрида выстрелил в глушитель облаком дыма, мощность незначительно упала, но это не помешало тайскому принцу финишировать третьим.

Надо ли говорить, что об автомобиле заговорили. Бира был доволен, а братья лишь укрепились во мнении строить собственный автомобиль.



Принц Бира на «Мазерати-ОСКА» в гонке «Кубок Ричмонда» 26 марта 1951 г., Гудвуд

На следующей странице: надо ли объяснять, какое любопытство вызывал автомобиль у британских болельщиков





Лето 1951 г. На переднем плане – Чезарино Кабианка, сын Джулио Кабианки, гонщика команды ОСКА. На заднем плане – неокрашенная ОСКА-4500G (шасси 4501) © Spitzley-Zagari Archive

Собственный путь

Прежде чем строить собственный автомобиль под установку нового двигателя, был найден покупатель, он же – гонщик. Им стал Франко Рол. Весьма эпатажная личность, автогонщик, альпинист, летчик. В 1951 г. ему исполнилось уже 43 года, и он добился всего. Рол владел химическим заводом в Бергамо, который практически монополично производил гуаровую камедь из семян рожкового дерева, ценный загуститель для пищевой, фармацевтической и текстильной промышленности. В 1950 г. наряду с Луи Шиرون он составлял команду «Оффичине Альфиери Мазерати». С одним лишь уточнением, дабы у читателя не было путаницы в голове: команда, равно как и завод, хоть и носили название «Мазерати», принадлежали Адольфо и Омеру Орси, а отнюдь не братьям Мазерати.

А из забавных моментов стоит отметить, что у Франко Рола был старший брат, Густаво Адольфо, известнейший в те годы экстрасенс, которого ставили в один ряд с Гастоном де-Бони, Массимо Инарди, Джорджио Симони и Николой Риккарди.

Вернемся к автомобилю. Братья решили построить шасси в соответствии с последними веяниями конструкторской моды тех лет. Рама из овальных труб, коробка передач, агрегатированная с главной передачей для лучшей развесовки, задний мост «де-Дион». Все это было на «Феррари-375», объективно лучшем автомобиле 1951 г., с которым, кроме прочего, нужно было соревноваться на трассах.

Заложили сразу два автомобиля, которые назвали ОСКА-4500G, оставив G в утешение Амеде Гордини. Соответственно, им были присвоены номера шасси 4501 и 4502. Временем братья Мазерати располагали отнюдь не большим: дебютный старт был запланирован на «Большой приз Италии» 16 сентября 1951 г. Пару Франко Рола должен был составить знаменитый, но уже изрядно постаревший Луи Широн, лучшие годы которого были позади.

К сожалению, к гонке в Монце был готов только один автомобиль, шасси 4501. Который был построен для Франко Рола и на деньги Франко Рола. Широн остался без автомобиля и был вынужден воспользоваться резервной заявкой своего друга, Луи Розье, который предоставил монегаску «Тальбо-Лаго-T26C». В результате на старте и Рол, и Широн оказались лишь в пятом ряду: Широн – семнадцатый с временем 2'12,1", Рол – восемнадцатый (2'13,4"). Для сравнения — лучший результат в тренировках был показан Фанхио, 1'53,2".

Рол провел спокойную гонку. Никого не обгоняя, он сумел, воспользовавшись сходами соперников, подняться на девятое место. Но гонка закончилась для него и автомобиля бесславно: он не был классифицирован. 67 кругов Рол прошел за 2:42'46,0". За это же время победитель Аскарри умудрился пройти 80 кругов. Как написали в немецком «Ауто, Мотор унд Шпорт», «4,5-литровая ОСКА под управлением Рола неплохо продержалась гонку, но ей не хватает 70 л.с. и лучшего гонщика». Да, реалии были таковы, что в гонке двигатель располагал лишь 295-300 л. с. И это на фоне 425 л. с. у «альфетт», 387 л. с. у «Феррари-375» и безумных 450 л. с. у БРМ!



Франко Рол



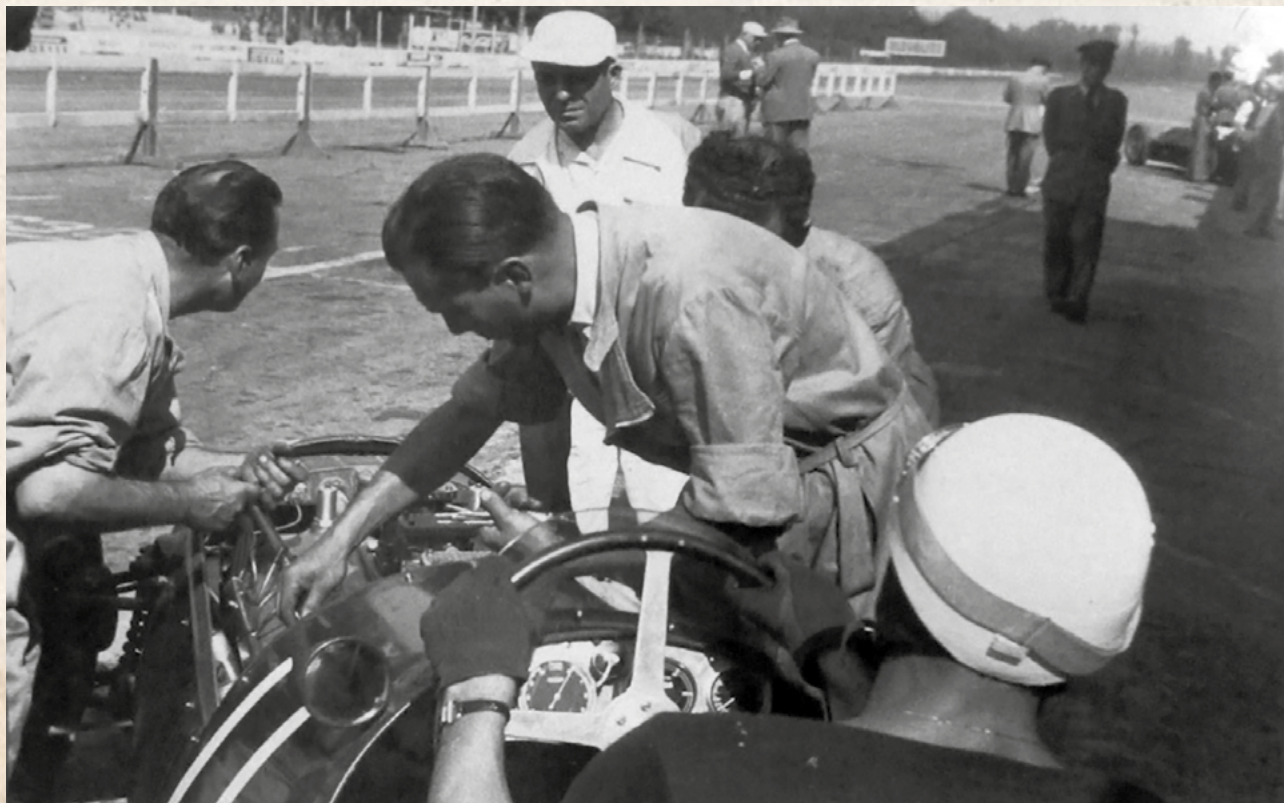
Луи Широн

История мирового автоспорта

На гонку в Испанию ехать не было смысла. А последующие события и вовсе сделали автомобиль никому не нужным: отказ «Альфа-Ромео» от продолжения гоночной деятельности и явные проблемы финансового и технического характера у БРМ привели к тому, что организаторы большинства европейских гонок решили отказаться на 1952 г. от приглашения на старт своих соревнований гонщиков на автомобилях формулы № 1. Более перспективным они сочли автомобили формулы № 2. И уделом немногочисленной армии автомобилей с 1,5-литровыми наддувными и 4,5-литровыми атмосферными двигателями стали гонки т. н. «свободной формулы».



ОСКА-4500G, стартовый номер 44. Автомобиль Франко Рола в гонке «Большой приз Италии» 1951 г. © Spitzley-Zagari Archive



Франко Рол в боксах во время тренировок перед гонкой «Большой приз Италии» 1951 г. © Spitzley-Zagari Archive



А что же Бира?

Для Бира сезон 1951 г. был более насыщенным. 22 апреля тайский принц был заявлен на гонку в Сан-Ремо. «Большой приз Сан-Ремо» отличался серьезной конкуренцией и большим количеством участников. Бира, как и в Гудвуде, стартовал под номером 20. По результатам тренировок ему удалось занять пятое место на старте (второй ряд) с результатом 1'55,8". Впрочем, это было очень далеко от лучшего Аскари с его временем 1'52,0".

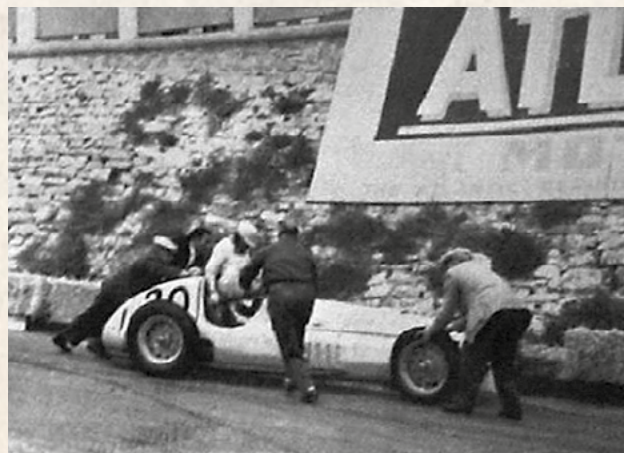
Старт прошел сумбурно. Бира стартовал с запозданием и оказался в «толчее». В результате в первом же повороте его развернуло, а от удара в соломенные тюки он повредил радиатор. С посторонней помощью автомобиль развернули по ходу движения, и Бира продолжил гонку последним. Но после пройденных пяти кругов он понял, что автомобиль поврежден серьезнее, чем могло показаться, и гонку пришлось прекратить.

Следующей стала гонка во французском Бордо 29 апреля 1951 г. Организаторы выделили Бире стартовый номер 28. Отсутствие заводских «Феррари» позволило ему спокойно занять место на старте в третьем ряду. Гонку выиграл Луи Розье, а Бира занял достойное четвертое место, проиграв победителю 4 круга из 123.

Спустя всего неделю Бира заявился на гонку в Великобритании. «Международный приз» в Силверстоне 5 мая 1951 г. принимал весь цвет гонок гран-при. Бира был заявлен под номером 26. К этому времени его «Мазерати-ОСКА» получила внешние отличия: кроме колесных дисков в жел-

Вверху: старт гонки «Большой приз Сан-Ремо» 1951 г. Впереди слева-направо: де-Граффенрид, Виллорези, Аскари. Шлем де-Граффенрида частично перекрывает решетку радиатора ОСКА принца Бира

Справа: разворот Бира после удара в соломенные тюки в первом повороте © GPL



тый -цвет окрашивается и нижняя часть кузова.

Поскольку число участников превышало «пропускную способность» трассы, главную гонку предваряли две полуфинальные, в первой из которых стартовали участники с нечетными номерами, во второй – с четными. В финальную часть выходили 12 лучших из каждой полуфинальной.

Бира во втором полуфинале стартовал из последнего ряда, но сумел финишировать на достойном третьем месте, пропустив вперед лишь две «альфетты» Джузеппе Фарины и Консалво Санези.

Финал проходил под аккомпанемент «тропического» ливня. Автомобили больше напоминали торпедные катера. И после пятого круга организаторы сочли за благо остановить гонку. Номинальным победителем был объявлен Реджинальд Парнелл. Бира же не рисковал и осторожно шел последним. Так он и был отмечен в итоговом результате гонки семнадцатым.

На Троицу, 14 мая, проходила очередное соревнование в Гудвуде. Как всегда, уикенд состоял из множества гонок. Изюминкой дня стал «Фестиваль кубка Британии», которому предшествовали две полуфинальные гонки. Бира вновь оказался во втором полуфинале. По результатам тренировок он стоял на старте вторым, вслед за Деннисом Пуrom на 3,8-литровой «Альфа-Ромео». После второго круга тайский принц был уже лидером. Гонка так и закончилась победой Биры, которому удалось на финише опередить пришедшего вторым Фарину на личной «Мазерати-4CLT/48» на 4,8 сек.

К сожалению, победа в полуфинале немного дала Бире, поскольку на последнем круге в двигателе его гибрида «Мазерати-ОСКА» вышел из строя откачивающий масляный насос. Как результат, в главной гонке дня он уже не стартовал.

2 июня принц был заявлен на «Приз Ольстера» под номером 7. Но в гонке он так и не появился. В «Черной книге» Шелдона говорится, что у Биры не было двигателя.

17 июня – очередная пустая заявка. В этот раз на гонку «Большой приз Бельгии» под номером 28. Ситуация аналогичная Ольстеру – нет двигателя.

– «Международный приз» 5 мая 1951 г., Бира на «Мазерати-ОСКА» № 28

– Фото также с гонки в Силверстоне, но раскрашено много позже, причем с ошибкой: нижняя часть должна быть окрашена в желтый цвет

– Принц Бира в гонке на Троицу в Гудвуде 14 мая 1951 г. На фото — жесткая борьба Биры с Джузеппе Фариной на личной «Мазерати 4CLT/48»

– «Мазерати» Биры во время тренировок перед гонками на Троицу, Гудвуд

– Бира проходит поворот «Сент-Мери» во время гонки на Троицу 14 мая 1951 г.





Бира в гонке на Троицу в Гудвуде 14 мая 1951 г. © PA Images



Гудвуд, 14 мая 1951 г. Сразу после старта полуфинала. Впереди – Деннис Пур на 3,8-литровой «Альфа-Ромео», позади него идут принц Бира и Джузенне Фарина © Revs Inst., Rudolfo Maillander Collection



Для сравнения приведены два фото. Слева – Бира и его «Мазерати-ОСКА» в Гудвуде 26 марта 1951 г., сверху – те же «действующие лица», но уже 14 мая 1951 г. все в том же Гудвуде. Читатель может сравнить изменения во внешнем виде автомобиля: нижняя часть в мае была окрашена в желтый цвет, а носовая часть, поврежденная в Сан-Ремо, была заменена иной. Если в старом варианте решетка имела 17 вертикальных ламелей, то в новом – только 15

1 июля 1951 г. Бира вновь был заявлен на гонку «Большой приз АКФ». Но кроме заявки на старт на «Мазерати-ОСКА», которой он вновь не воспользовался, у него была также заявка как на резервного гонщика БРМ. Гонку в итоге он смотрел лишь как зритель.

А уже «Большой приз Великобритании» 14 июля 1951 г. в Силверстоне обошелся и вовсе без заявки Биры. На уважаемом сайте 8W говорится, что Бира травмировался, катаясь на лыжах. Если же почитать книгу «Принц и я» Сирил Бирабонгсе, то на 191 странице можно найти письмо Биры, адресованное ей: *«Я хотел бы быть в состоянии помочь вам финансово. Но что я могу? Как вы знаете, Чула затянул пояс туже некуда. Начало этого гоночного сезона было провальным и финансово я много потерял. Так что сейчас дела обстоят намного хуже, чем вы себе представляете. Я оказался вне гонок на несколько месяцев и потому чувствую себя преотвратно. Я не знаю, когда смогу снова сесть за руль гоночного автомобиля. Нам нечем оплатить даже устранение его поломок».* Это и была истинная причина исчезновения Биры из гонок. Как результат, он пропустил остаток сезона 1951 г. вплоть до «Большого приза Испании». Кроме того, в октябре он женился на аргентинской девушке с телесериальным именем Челита. Что касается ног, то Бира серьезно травмировал их в «Большом призе Чехословакии» 1949 г. И ноги еще долго беспокоили его.

Несмотря ни на что, мы видим Биру в последней значимой гонке 1951 г., «Большом призе Испа-



Осенью 1951 г. Бира женился на аргентинке Челите

нии». Мало-помалу личный чемпионат мира стал занимать умы гонщиков, специалистов и болельщиков. А поскольку именно в Испании должен был решиться исход жесткой борьбы за чемпионство между Фанхио и Аскари, к гонке было приковано всеобщее внимание. Ажиотаж был невероятный. Очевидно, гонка привлекла и Бира. Организаторы присвоили ему стартовый номер 18. Начало было почти обескураживающим: Бира встал на старте в последнем ряду. Его время в тренировках составляло 2'45,00". Хуже был только Луи Розье – 2'46,78", а первый Аскари прошел свой лучший круг в тренировках за 2'10,59". Но конец был еще более печальным: опередив на старте сразу четверых, на первом же круге Бира остановился из-за вновь отказавшего двигателя, под которым образовалась огромная лужа масла.



Бира в тренировках перед «Большим призом Испании» 1951 г. Первый старт, начиная с 14 мая 1951 г.

1952 г.

Лишь немногие организаторы решили провести у себя гонки с участием автомобилей «международной формулы № 1». Но, поскольку стартовое поле таких гонок было под угрозой недобора участников, то, как правило, организаторы формулировали требования к таким гонкам как «свободную формулу», т. е. выставить на старт можно было практически что угодно.

Справедливости ради, таких гонок в послевоенные годы проводилось множество. Но наиболее популярными были соревнования, проводившиеся в зимние месяцы в Южной Америке. Сперва это были гонки в Аргентине, проводимые под патронатом Автомобильного клуба Аргентины и щедро спонсируемые правительством тогдашнего президента страны, генерала Хуана Перона. Европейские звезды под «командованием» известного журналиста Коррадо Филиппини с удовольствием ездили в Южную Америку. Лето вместо зимы, щедрые стартовые и призовые, возможность продать ставшие ненужными автомобиль или гоночные очки, заправочное оборудование или стол хронометриста. Но и это еще не все. Европейские гонщики купались в лучах своей славы. А некоторые, как Бира, привозили оттуда невест.

В начале 50-х, добившись желаемого эффекта, аргентинский клуб не столь активно стал приглашать европейцев к себе. Во-первых, теперь аргентинские гонщики Фанхио и Гонсалес слыли лучшими в мире. Во-вторых, местные «торедоры» получили в свои руки достаточно конкурентоспособной техники, которая позволяла им проводить гонки на самом высоком уровне, не привлекая заезжих знаменитостей. Но, как известно, природа не терпит пустоты. Эстафету подхватила Бразилия, а потом дело дошло и до Уругвая. Ранней весной 1952 г. в уругвайском Пириаполисе была открыта новая стационарная гоночная трасса. Достаточно короткая, с длиной круга всего 2247 м, она была интересна по конфигурации и не гарантировала легкую победу обладателям мощных двигателей.

Итак, автомобильный клуб Уругвая решил провести две инаугурационные гонки. Первой, назначенной на 23 марта 1952 г., был присвоен статус «Большого приза Уругвая». Организаторы пригласили множество знаменитостей, как местных, так и европейских: Хуан-Мануэль Фанхио, Хосе-Фройлан Гонсалес, Шикю Ланди, Онофре Маримон, Луи Розье, Робер Манзон, Морис Тринтиньян, Андре Симон и принц Бира. Что касается стартового номера, который был присвоен Бире, то тут – полная путаница. В бразильских «Журнал дос Спортс» и «Коррео да Манья» за 20 марта говорится о номере 26. Тот же «Журнал дос Спортс» от 23 марта называет Биру главным претендентом на победу, но говорится о стартовом номере 28. В самой гонке Бира ничем особым не отметился и сошел на 6 круге по неизвестным нам причинам. А выиграл гонку Хуан-Мануэль Фанхио на 2-литровой «Феррари».

Вторая гонка была назначена на 30 марта там же, но называлась она уже «Большой приз города Монтевидео». Бире был присвоен стартовый номер 32. Бира участвовал в тренировках, но в гонке не стартовал.

Сезон 1952 г. продолжился 6 апреля в туринском парке «Валентино». На гонку было заявлено 20 участников, из которых уже два были на автомобилях ОСКА с 4,5-литровыми двигателями: за зиму было построено и второе шасси 4502, владельцем которого стал Луиджи Пьотти. Бира в этой гонке участвовать не мог никак, поскольку автомобиль из Уругвая добирался до Великобритании почти месяц.

Франко Ролу был присвоен стартовый номер 26, Пьотти – номер 14. Марио Чираки, журналист



Автомобиль принца Биры в тренировках перед гонкой «Большой приз города Монтевидео» © Fundación Fangio, Museo Fangio

итальянской газеты «Коррьере делло Спорт», писал, что гонщики на автомобилях ОСКА с моторами мощностью 330 л. с., возможно, спасают международную гоночную формулу № 1, поскольку БРМ так и не приехала в Турин. И гонка могла бы стать «избиением младенцев», не будь Рола и Пьотти, кроме которых некому было составить конкуренцию четырем «Феррари».

На деле все оказалось не так. Пьотти не приехал на гонку, поскольку автомобиль не был готов. Это официальная версия. Что он не будет готов, стало известно еще давно, но заявки на гонки в те времена подавались задолго, порой месяцев за 5-6. А на шасси 4502, купленное Луиджи Пьотти, стали водружать не гоночный кузов с открытыми колесами, а кузов спортивного автомобиля. Для этого Пьотти привлек кузовную мастерскую «Дзагато». Потому и шансов увидеть толстяка Пьотти в «Большом призе Валентино» у организаторов и зрителей было немного.

Рол в хронометрируемых тренировках показал 10 результат (из 13 вышедших на старт). В гонке Франко не проехал и круга. Вновь отказал двигатель – прогорела прокладка головки блока. Это был последний старт шасси 4501: Рол охладел к нему окончательно.

Зато Бира после пары европейских стартов на «Гордини» для гонки «Приз Ольстера» решил вновь воспользоваться «Мазерати-ОСКА». Гонка проводилась 7 июня на трассе, проложенной по дорогам общего пользования в районе городка Дандрод. Двигатель прошел доводку на заводе и теперь выдавал те же 330 л. с., что и у Рола в туринской гонке. Но это не помогло: в тренировках автомобиль постоянно ломался и результат 7'46" (для сравнения – 5'06" у Таруффи) позволил занять на старте место в последнем ряду, рядом с парой БРМ Мосса и Фанхио, которые вообще не показали никакого времени. В гонке результат был и того хуже: на первом же круге тайский принц разбил автомобиль. Он настолько расстроился, что даже забыл Фанхио, которого обещал отвезти на своем самолете на континент.



Франко Рол в тренировках перед «Большим призом Валентино», Турин 1952 г. Внимательный читатель заметит, что решетка радиатора изменилась по сравнению с 1951 г. — стала вогнутой взамен выпуклой. Кроме того, по центру капота проходит не ряд вентиляционных щелей, а заборник воздуха а-ля «Феррари»



*Вверху: на шасси 4502, которое купил Луиджи Пьотти, установили кузов спортивного автомобиля мастерской «Дзагато» © Spitzley-Zagari Archive
Справа: Луиджи Пьотти*



Гонка в Дандроде отличалась тем, что автомобили большинства участников перегревались. Поэтому или нет, но Бира, помявший свой автомобиль, к следующей гонке изрядно переделал его. В глаза бросались огромные щелевидные воздухозаборники на передке. На ремонт было не так уж и много времени, потому как 19 июля 1952 г. в Силверстоне в рамках «Большого приза Великобритании» проводилась гонка свободной формулы, которая позволяла выставить автомобили, соответствовавшие международной гоночной формуле № 1. Бире организаторы «выдали» стартовый номер 23. В тренировках дела шли лучше. На сей раз со временем 2'00" он был десятым, не так и сильно отстав от ставшего лучшим Гонсалеса на БРМ, 1'47".

После первого круга Бира шел четвертым, после второго – шестым. Остальную часть гонки Бира прошел ровно, ничем не выделяясь и не заслужив даже строчки упоминания в журналах. Дополнительные щели для охлаждения не помогли: на 17 круге принц вынужден был заехать в боксы из-за перегрева. Простояв там 2 минуты, он вернулся к механикам еще раз, на 27 круге. И все по той же причине. На сей раз потери составили всего 1 минуту. Гонку Бира закончил на 9 месте, проиграв победителю, Пьеро Таруффи на «Тинуолле», целых 4 круга.

11 октября 1952 г. проводилась гонка за «Международный приз газеты “Дейли Рекорд”» в шотландском Тёрнберри. Бира стартовал под номером 7. Какое-то время ему удавалось идти на шестом месте, но вскоре он вновь сошел из-за неисправности двигателя. Возможно, газеты и журналы уделили бы больше внимания старту гонщика королевских кровей, но ту гонку сенсационно выиграл Боб Джерард

на ERA 15-летней давности, опередив БРМ Кена Уортона и «Феррари-375» Луи Розье.

И гонка в Чартерхолле стала последней в судьбе «Мазерати-ОСКА», принадлежавшей принцу Бире. Он не расставался с автомобилем еще три года, после чего отвез в Австралию, где ее и купил Альф Харви.

Осталось лишь рассказать об отношениях братьев Мазерати с Амеде Гордини. Как уже писалось выше, детали «развода», особенно финансовые, были неизвестны. Но, судя по всему, Гордини авансировал полную сумму, достаточную для проектирования, доводки и строительства трех экземпляров двигателей, поскольку отношения между бывшими партнерами в итоге не испортились. Но большое их пути в плане строительства двигателей и автомобилей не пересекались, хотя в ходе гоночных уикендов их часто можно было можно было встретить вместе.



– Бира выезжает на трассу во время тренировок перед гонкой «Приз Ольстера» © British Pathe

– Братья Мазерати сохранили отличные отношения с Амеде Гордини, несмотря на отказ последнего от продолжения работ по совместному проекту. На фото: Амеде Гордини, Биндо и Эрнесто Мазерати, «Большой приз Модены», 1952 г. © Spitzley-Zagari Archive

– Бира в гонке свободной формулы в рамках уикенда «Большого приза Великобритании» 19.07.1952 г. © GPL





Бира в гонке свободной формулы в рамках уикенда «Большого приза Великобритании» 19.07.1952 г.
© GPL



Бира в гонке на призы газеты «Дейли Рекорд» 11.10.1952 г. в шотландском Тёрнберри © British Pathe

Что было потом

Шасси 4502 еще не раз появлялось в гонках. В 1953 в гонке «Суперкортемаджоре» 6 сентября 1953 г. Клементе Бьондетти стартовал с 23 позиции. Финишировать, к сожалению, ему не удалось. Гонка проводилась на трассе «Мерано» (15 кругов по 18,160 км).

После того, как автомобиль перешел в руки Паоло ди-Монтеземоло, новый владелец отметился стартом в гонке 1954 г. с подъемом на холм Аоста–Гран-Сан-Бернардо. Стартовый номер ныне забыт, известно лишь, что отец будущего автора успехов «Феррари» смог финишировать шестым в классе свыше 1100 см³. Потом было еще много стартов в популярных в те годы в Италии, да и не только, гонках с подъемом на холм.



Паоло Кордеро ди Монтеземоло на OSCA-4500G в гонке Сасси–Суперга 1956 г. © Enrico Cordero di Montezemolo

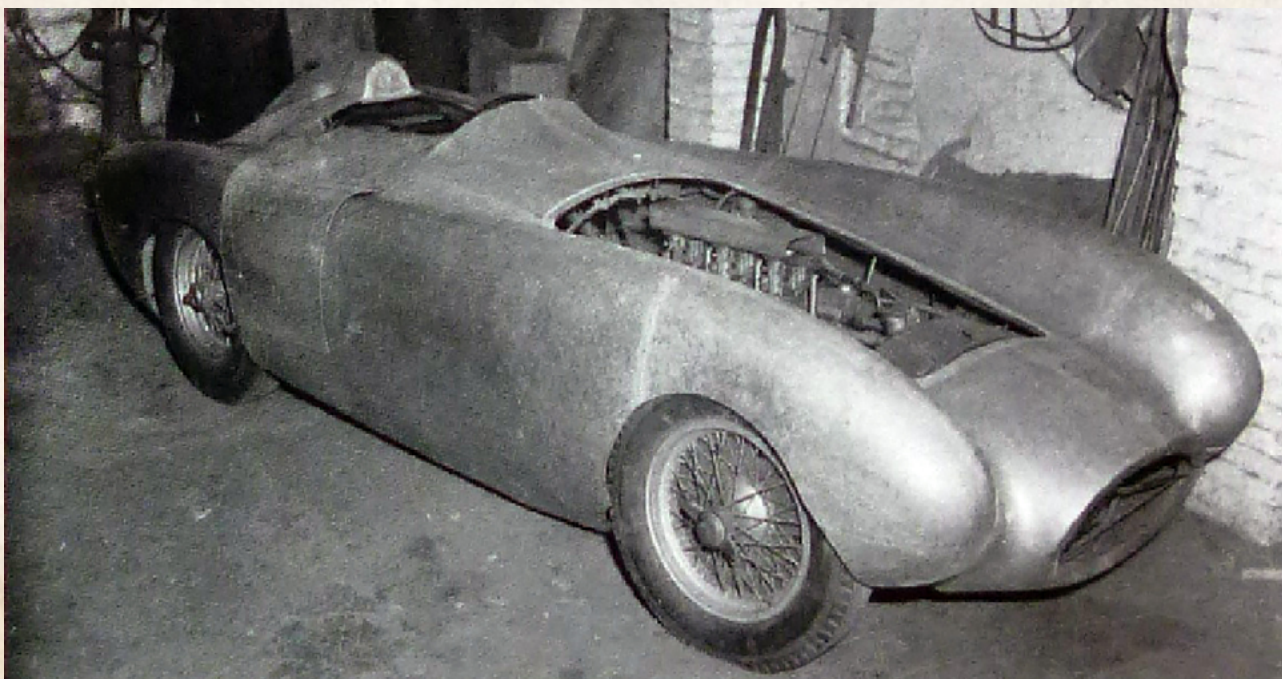
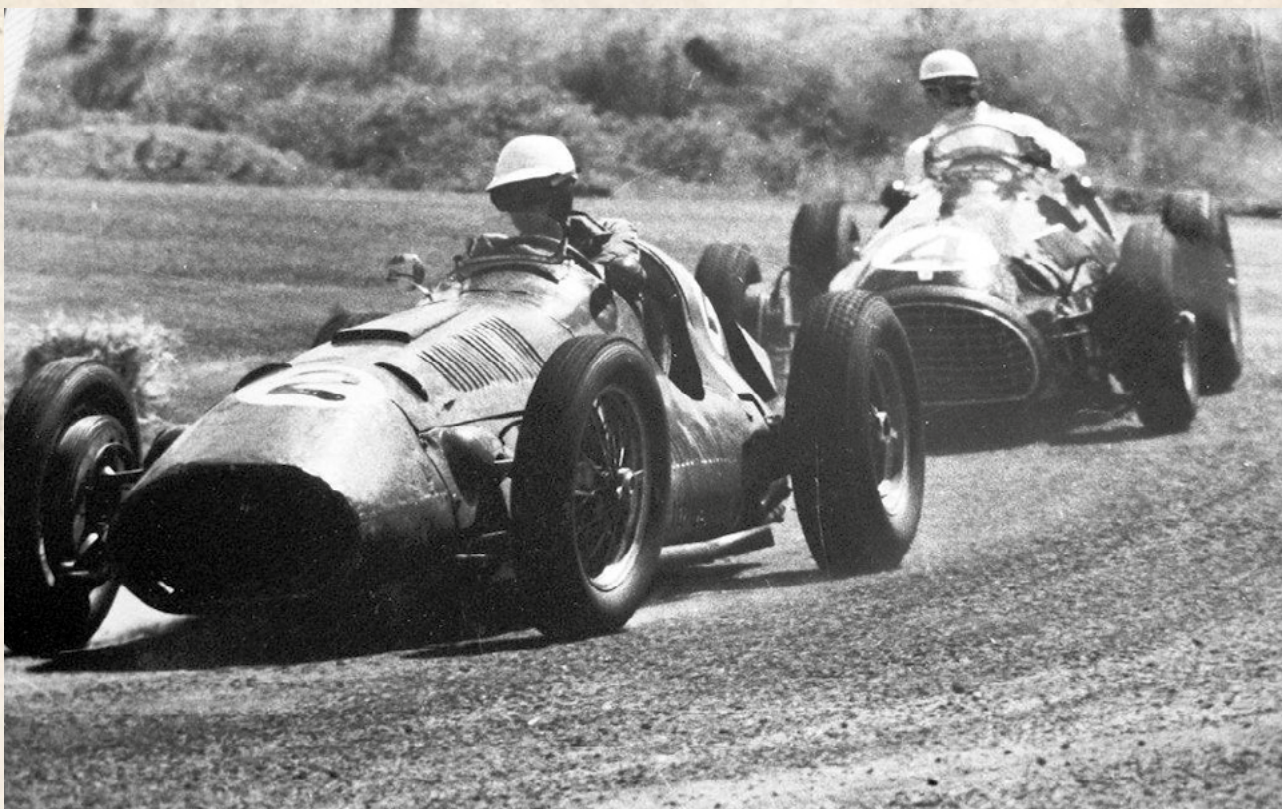


Фото неокрашенного кузова в мастерской «Карродзери Пьетро Фруа», смонтированного на шасси 4501. Обратите внимание, что автомобиль имеет центральное рулевое управление, унаследованное от оригинального шасси © Spitzley-Zagari Archive



Альф Харви на «Мазерати-ОСКА» № 2 в гонке на трассе «Гну-Блас», Австралия, январь 1956 г. Позади идет Кёрли Брайдон на «Феррари-125», некогда принадлежавшей Питеру Уайтхеду © Gnoo Blas Classic Car Club

В 1955 г. Бира собрался в австралийское турне. Когда в Северном полушарии царит зима, в Южном – лето. Самый разгар гоночного сезона! Год назад сюда же приезжал Питер Уайтхед, которому удалось удачно продать свою «Феррари-125» 1951 г. за 7,5 тысяч фунтов. Огромные по тем временам деньги! Бира же привез сразу два автомобиля. Первый, новенькую «Мазерати-250F», продавать он не намеревался. А вот второй автомобиль, «Мазерати-ОСКА», был взят с собой и в качестве запасного, и для последующей продажи местным любителям скорости. По окончании сезона покупатель нашелся. Им стал Альф Харви из Автомобильного клуба Воллонгонга (штат Новый Южный Уэльс). К сожалению, выступления Харви ни особо успешными, ни частыми не назовешь. Поэтому в австралийской прессе ему уделяли не так и много внимания.

В 1959 г. автомобиль был куплен Томом Уиткрофтом, знаменитым коллекционером. «Мазерати-ОСКА» была восстановлена в первозданном виде и вошла в коллекцию музея трассы «Донингтон». Автомобиль «жив» и поныне, хоть и не часто появляется «на публике». Последний раз это было в 2008 г., на «Возрождении Гудвуда».

Что касается шасси 4501, то в 1954 г. оно было переделано в открытый спортивный автомобиль. Кузов был изготовлен мастерской «Карродзерия Пьетро Фруа». При этом автомобиль оставался одноместным, с центральным расположением руля! На некоторое время автомобиль исчез в тьме годов, но в начале 70-х он оказался в коллекции Серджио Поццоли, французского энтузиаста автоспортивной истории. Прошло немало времени, прежде чем его приобрел Коррадо Купеллини, который и восстановил автомобиль практически в первозданном виде.

Два этих автомобиля, «Мазерати-ОСКА» и ОСКА шасси 4501 встретились вместе в 2008 г. на «Возрождении Гудвуда».

Бывший автомобиль Луиджи Пьотти, шасси 4502, который так и не стал настоящим гоночным автомобилем, в 1954 г. был переделан в родстер для своего нового хозяина, которым стал Паоло Кордеро ди-Монтедземоло, отец Луки ди-Монтедземоло. Думаю, представлять последнего будет излишним. А автомобиль также сохранился до наших дней и хранится в музее Анри Малартра недалеко от Лиона (Франция).



«Большой приз Австралии» 6 октября 1958 г., Батерст, трасса «Маунт Панорама». Джек Робинсон на красном «Ягуаре» № 14, за ним под номером 20 на зеленой «Мазерати-ОСКА» – Альф Харви. Замыкает С. Негус на красном «Купере-Бристоль». Фото сделано во время тренировок перед гонкой в повороте «Ад»



– «Мазерати-ОСКА», некогда принадлежавшая принцу Бире, на фестивале «Возрождение Гудвуда» 2008 г. © Ultimatecarpage.com



– OSCA-4500G (шасси 4501) в полностью восстановленном виде на фестивале «Возрождение Гудвуда» 2008 г. © Ultimatecarpage.com

Технические характеристики OSCA-4500G (шасси 4501)

Габаритные размеры и вес		
Колесная база	мм	2450
Колея передняя	мм	1280
Колея задняя	мм	1260
Сухой вес	кг	760
Двигатель		
Число и расположение цилиндров		V12
Диаметр и ход поршня	мм	78x78
Степень сжатия		12:1
Макс. мощность	л. с.	330 при 6200 об/мин.
Система ГРМ, число клапанов		DOHC с шестеренчатым приводом, 24
Система питания		3 карбюратора «Вебер 40DCOE»
Система зажигания		Одна свеча на цилиндр, два горизонтальных магнето «Маньетти-Марелли»
Система смазки		С сухим картером, нагнетательным и откачивающим насосами
Трансмиссия		
Сцепление		Сухое многодисковое, стальные и алюминиевые диски
Коробка передач		4-ступенчатая (+задняя передача), агрегатирована с главной передачей
Шасси		
Рама		Трубчатые лонжероны с литыми поперечными усилителями
Передняя подвеска		Независимая с поперечными треугольными рычагами, витыми пружинами, гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска		Зависимая «де-Дион» с продольными реактивными рычагами, стабилизатором поперечной устойчивости и гидравлическими амортизаторами
Тормоза		Гидравлические барабанные на всех колесах
Колеса, покрышки		3,50x17 спереди и 5,00x17 сзади; 5,50-17 спереди и 7,00-17 сзади

История мирового автоспорта

Перечень соревнований с участием автомобилей, оснащенных 4,5-литровым 12-цилиндровым двигателем OSCA-4500G:

Дата	Гонка, трасса	Гонщик	Автомобиль	Номер шасси	Ст. номер	Результат, примечания
1951						
26.03.1951	«Кубок Чичестера», Гудвуд	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	20	3 в гонке
26.03.1951	«Кубок Ричмонда», Гудвуд	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	20	1 в гонке, ЛВД
22.04.1951	«Большой приз Сан-Ремо», Оспедалетти	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	20	сход после 5 круга: авария на 1 круге
29.04.1951	«Большой приз Бордо», Бордо	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	28	4 в гонке
5.05.1951	«Международный приз», Силверстон	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	26	3 во втором полуфинале, 17 в гонке
14.05.1951	«Фестиваль кубка Британии», «Гудвуд»	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	5	1 во втором полуфинале, в финале не стартовал
2.06.1951	«Приз Ольстера», Дандрод	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	7	НП
17.06.1951	«Большой приз Бельгии», Спа	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	28	НП
1.07.1951	«Большой приз АКФ», Реймс-Гу	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	22	НП
16.09.1951	«Большой приз Италии», Монца	Луи Широн	OSCA-4500G	4502	42	НП
16.09.1951	«Большой приз Италии», Монца	Франко Рол	OSCA-4500G	4501	44	не классифицирован
28.10.1951	«Большой приз Испании», Барселона	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	18	сход на 1 круге: отказ двигателя
23.03.1952	«Большой приз Уругвая», Пириаполис	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	26 (28)	сход на 6 круге: причина неизв.
30.03.1952	«Большой приз г. Монтевидео», Пириаполис	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	32	НС
6.04.1952	«Большой приз Валентино», Турин	Луиджи Пьотти	OSCA-4500G	4502	14	НП
6.04.1952	«Большой приз Валентино», Турин	Франко Рол	OSCA-4500G	4501	26	сход на 1 круге: отказ двигателя
7.06.1952	«Кубок Ольстера», Дандрод	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	6	сход на первом круге: авария
19.07.1952	«Большой приз Великобритании», гонка свободной формулы, Силверстон	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	23	9 в гонке
11.10.1952	«Международный приз на призы газеты “Дейли Рекорд”», Чартерхолл	Бира	«Мазерати-OSCA»	1598	7	сход: неисправность двигателя
6.09.1953	«Суперкортемаджоре», Мерано, Италия	Бьондетти	OSCA-4500G	4502	84	не финишировал
25.07.1954	Аоста-Гран-Сан-Бернардо, Италия	ди-Монтедземоло	OSCA-4500G	4502		6 в классе свыше 1100 см ³

А

Абруццо – Abruzzo
Аоста–Гран–Сан–Бернардо – Aosta–Gran–San–Bernardo
Аскарри, Альберто – Ascari, Alberto

Б

Бао Дай – Bao Dai
Батерст – Bathurst
Бира – Birabongse Bhanudej Bhanubandh или Phra Chao Worawong Ther Phra Ong Chao Birabongse Bhanudej
Болонья – Bologna
«Большой приз АКФ» – Grand Prix de ACF
«Большой приз Бельгии» – Grand Prix de Belgique
«Большой приз Неаполя» – Gran Premio di Napoli
«Большой приз Италии» – Gran Premio d'Italia
«Большой приз Испании» – Gran Premio de España
«Большой приз Валентино» – Gran Premio di Valentino
«Большой приз Великобритании» – British Grand Prix
«Большой приз города Монтевидео» – Gran Premio de la ciudad de Montevideo
Бордо – Bordeaux
БРМ – BRM
Бьондетти, Клементе – Biondetti, Clemente

В

Вебер, Эдоардо – Weber, Edoardo
Виллорези, Луиджи – Villoresi, Luigi
«Вудкот» – Woodcot
«Возрождение Гудвуда» – Goodwood Revival
Воллонгонг – Wollongong

Г

«Гну-Блас» – Gnoo-Blas
Гоббато, Уго – Gobbato, Ugo
Гордини, Амеде – Gordini, Amedeé
Гонсалес, Хосе-Фройлан – González, José Froilán
де-Графферид, Эммануэль – de Graffenried, Emmanuel
Гудвуд – Goodwood

Д

Дандрод – Dundrod
«Данлоп» – Dunlop
«Дзагато» – Zagato
«Дейли Рекорд» – Daily Record
Джерард, Боб – Gerard, Bob
Донингтон – Donington

И

«Изотта-Фраскини» – Isotta-Fraschini

К

Кабианка, Джулио – Cabianca, Giulio
Кабианка, Чезарино – Cabianca, Cesarino
«Карродзерия Пьетро Фруа» – Carrozzeria Pietro Frua

Кастел Сан-Пьетро – Castel San-Pietro
Коломбо, Джоакино – Colombo, Gioachino
Корнаккья, Франко – Cornacchia, Franco
Купеллини, Коррадо – Cupellini, Corrado

М

«Мазерати» – Maserati
Мазерати, Альфиери – Maserati, Alfieri
Мазерати, Биндо – Maserati, Bindo
Мазерати, Этторе – Maserati, Ettore
Мазерати, Эрнесто – Maserati, Ernesto
Массимино, Альберто – Massimino, Alberto
Малартр, Анри – Malartre, Henri
«Маунт Панорама» – Mount Panorana Circuit
«Международный приз» – International Trophy
«Мерано» – Merano
Модена – Modena
ди-Монтедземоло, Паоло Кордеро – di Montezemolo, Paolo Cordero

Н

Най, Дуг – Nye, Doug
Негус – Negus

О

Орси, Адолфо – Orsi, Adolfo
Орси, Омар – Orsi, Omar
ОСКА, Оффичине Спецьялиццате Коструциони Аутомобили – OSCA, Officine Specializzate Costruzioni Automobili
«Оффичине Альфиери Мазерати» – Officine Alfieri Maserati

П

Парнелл, Редж – Parnell, Reginald
Пигоцци, Анри Теодоре – Pigozzi, Henri Theodore
«Пирелли» – Pirelli
Поццоли, Серджио – Pozzoli, Sirgio
Понте-Веккьо – Ponte Vecchio
Плате, Энрико – Platé, Enrico
«Приз Чичестера» – Chichester Cup
«Приз Ричмонда» – Richmond Trophy
«Приз Ольстера» – Ulster Trophy
Пур, Деннис – Poore, Dennis
Пьотти, Луиджи – Piotti, Luigi

Р

Радд, Тони – Rudd, Anthony
Робинсон, Джек – Robinson, Jack H.
Розье, Луи – Rosier, Louis
Рол, Франко – Rol, Franco
Рол, Густаво-Адольфо – Rol, Gustavo Adolfo

С

Санези, Консалво – Sanesi, Consalvo
Сан-Ремо – Sanremo, San Remo, San-Remo
Сасси-Суперга – Sassi-Superga
Силверстон – Silverstone
СИМКА – SIMCA
Скарон, Хосе – Scaron, Jose

История мирового автоспорта

«Суперкортемадджоре» – Supercortemaggiore

Т

Таруффи, Пьеро – Taruffi, Piero
Тести, Феруччо – Testi, Ferruccio
Тёрнберри – Turnberry
«Тинуолл» – Thinwall
Турин – Torino

У

Уайтхед, Питер – Whitehead, Peter
Уиткрофт, Том – Wheatcroft, Tom
Уилкинсон, Уилки – Wilkinson, Wilkie
Уоргон, Кен – Wharton, Ken

Ф

Фарина, Джузеппе – Farina, Giuseppe
Феррагосто – Ferragosto

Х

Харви, Альф – Harvey, Alf

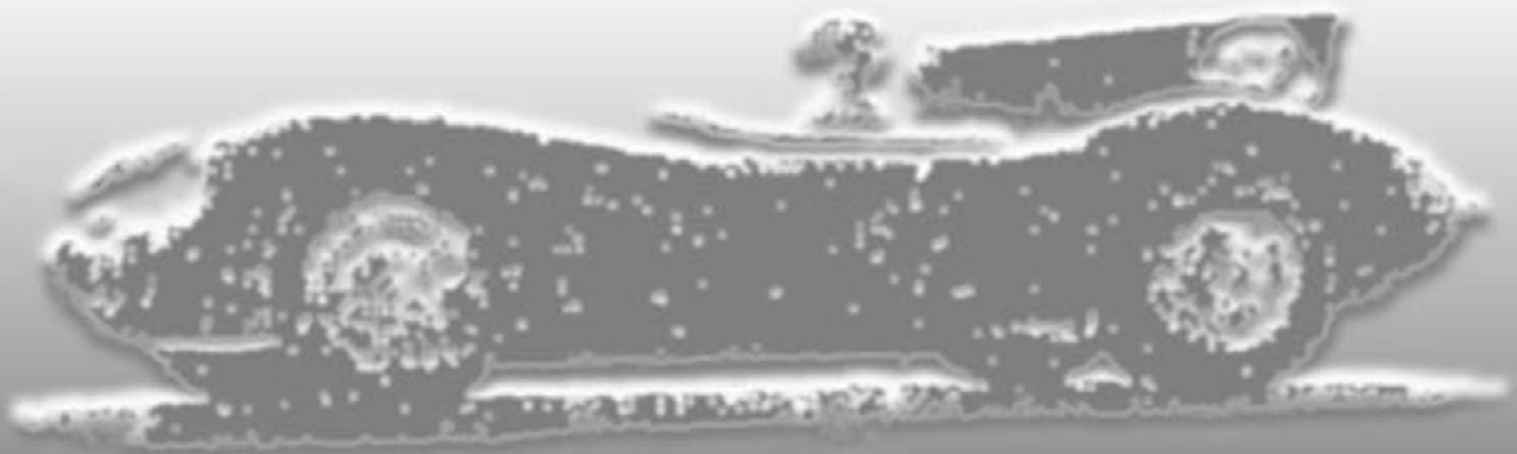
Ч

Чартерхолл – Charterhall
Чириаки, Марио – Ciriachi, Mario

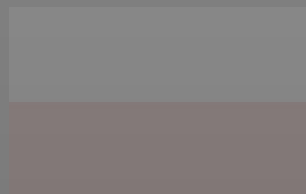
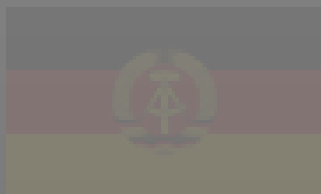
Ш

Широн, Луи – Chiron, Louis
Шо-Тейлор, Брайан – Shawe-Taylor, Brian

Алексей Рогачев



*«Медвежья услуга»
на Невском кольце*



*Их собрал дон Педро Гомец
И сказал им: «Девятнадцать!
Разовьем свои знамена,
В трубы громкие выиграем
И, ударивши в литавры,
Прочь от Памбы мы отступим
Без стыда и без боязни.
Хоть мы крепости не взяли,
Но поклясться можем смело
Перед совестью и честью:
Не нарушили ни разу
Нами данного обета, –
Цельх девять лет не ели,
Ничего не ели равно,
Кроме только молока!»
Ободренные сей речью,
Девятнадцать кастильянцев*

*Все, качаясь на седлах,
В голос слабо закричали:
«Sancto Jago Compostello!
Честь и слава дону Педру,
Честь и слава Льву Кастильи!»
А каплан его Диего
Так сказал себе сквозь зубы:
«Если б я был полководцем,
Я б обет дал есть лишь мясо,
Запивая сантуринским».
И, услышав то, дон Педро
Произнес со громким смехом:
«Подарить ему барана!
Он изрядно подищутил».*

Козьма Прутков. Осада Памбы

Конец пятидесятых и начало шестидесятых годов стал особенным временем для автомобильного спорта в Советском Союзе – временем больших перемен. Менялось все: техника, правила проведения соревнований, трассы, даже сами виды автоспорта. На глазах исчезали застенчелые анахронизмы, стойко державшиеся еще с довоенных лет, а на их места одно за другим прорывались и прочно их занимали разнообразные новшества – как принесенные из-за границы, так и возникшие у нас самостоятельно. Всего за каких-нибудь пять лет автомобильный спорт в стране изменился до неузнаваемости, из «самобытной дикости» начала пятидесятых разом шагнул на качественно новый уровень.

Так как с 1956 г. Центральный автомотоклуб (ЦАМК) СССР являлся членом Международной автомобильной федерации, процесс не ограничивался простым заимствованием новых идей: речь теперь шла о полноценном выходе на арену международного автоспорта. В 1958 г. ФИА впервые официально зарегистрировала два рекорда скорости, показанные советскими гонщиками Эдуардом Лорентом и Алексеем Амбросенковым, в качестве международных. В том же году состоялся дебют наших раллистов за рубежом, в финском ралли «Тысяча озер», а двумя годами позже по территории Советского Союза впервые прошел маршрут международного ралли – «За мир и дружбу». И, наконец, в августе 1961 г. в Ленинграде были проведены первые в истории советского автоспорта международные кольцевые гонки, именовавшиеся официально соревнованиями на приз ЦАМК СССР. Их организаторами выступили ленинградский городской автомотоклуб и Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР. Это было совершенно логично, если учесть, что именно Ленинград тогда являлся основным центром развития кольцевых гонок в стране и именно там было сосредоточено большинство коллективов, занимавшихся изготовлением гоночных и спортивных автомобилей. К тому же в городе имела собственная гоночная трасса, на тот момент уже хорошо «объезженная» и считавшаяся одной из лучших в стране.

«Все флаги будут в гости к нам...»

Думать, что в Ленинград сразу приехали мировые знаменитости, было бы, разумеется, наивно. Однако организаторы в пределах своих возможностей и полномочий постарались сделать состав участников как можно более представительным. Гости представляли три страны: ГДР, Польшу и Финляндию. Финская делегация прибыла в Ленинград благодаря усилиям Валерия Шахвердова – конструктора, гонщика, тренера и великого энтузиаста автомобильного спорта. Тремя годами ранее, желая ознакомиться с современными конструкциями гоночных автомобилей, он побывал в Финляндии, и вот теперь завязанные там знакомства пригодились при организации международных соревнований. Финляндию представляла в Ленинграде команда Курта Линкольна – известного гонщика-любителя той поры. Богатый лесопромышленник, Линкольн содержал команду на свои средства, снабжая ее современной британской гоночной техникой. В Ленинград она привезла сразу девять автомобилей: четыре «Купера» 500-кубовой формулы 3, три автомобиля формулы «Юниор» (два «Купера» и один «Лотос») и два спортивных автомобиля: элегантный «Купер-Монако» и мощный «Ягуар-D». Выступать на

них предстояло пяти гонщикам: самому Линкольну, Лео Маттиле, Йоуко Норделлу, Сеппо Риккиля и Хеймо Хиетаринте. Предполагалось, что почти каждый из них дважды выйдет на старт на различных автомобилях, а Линкольн намеревался стартовать даже три раза.

Команды ГДР и Польши смотрелись намного скромнее как численно, так и качественно. Их возглавляли соответственно Хайнц Мелькус и Ежи Янковский – ведущие конструкторы гоночных автомобилей в своих странах и давние соперники на трассах. На тот момент оба специализировались на формуле «Юниор», используя для своих конструкций этого класса двигатели от легковых «Вартбургов» производства ГДР. Немецкая команда прибыла с тремя такими автомобилями, польская – с двумя. Кроме того, поляки привезли с собой еще три машины более ранних конструкций с различными двигателями, с распределением которых по классам возникли, как мы позже увидим, некоторые сложности.

И, наконец, хозяева. Их на Невском кольце было абсолютное большинство – почти три четверти от общего числа участников. Советская команда была составлена из сильнейших гонщиков страны, которым предстояло выступать на лучших на тот момент образцах отечественной гоночной техники различных классов: формулы «Юниор», формулы 3, свободной формулы и спортивных автомобилей.

Распределение участников по странам и классам автомобилей

Страна	Кол-во участников	Кол-во автомобилей	Классы автомобилей				Кол-во клубных команд
			Формула «Юниор»	Формула 3	Свободная формула	Спортивные автомобили	
ГДР	3	3	3	—	—	—	1
Польша	5	5	3	—	2	—	2
СССР	32	32	7	12	6	7	13
Финляндия	5	9	3	4	1	1	2
Итого:	45	49	16	16	9	8	18

Естественно, что при разделении автомобилей по классам пришлось ориентироваться прежде всего именно на советскую сборную, как на самую многочисленную. С формулой 3 проблем не возникло: это был международный класс, и, таким образом, двенадцать советских «пятисоток» попали в один заезд с четырьмя «Куперами» финской команды. Встречаются отдельные упоминания о том, что три «Купера», оснащенные двигателями JAP, выделили в отдельный зачет, так как они использовали в качестве топлива не бензин, а метанол. Однако официальными документами соревнований это не подтверждается.

Несколько сложнее обстояли дела с формулой «Юниор». Как известно, в этом международном классе имелось два альтернативных варианта технических требований: один, наиболее известный, ограничивал рабочий объем двигателя 1000 см³, а минимальную сухую массу автомобиля 360 кг; другой, которым пользовались реже, допускал использование двигателей рабочим объемом до 1100 см³, поднимая при этом лимит минимальной массы до 400 кг. Должен был использоваться двигатель от серийного легкового автомобиля. Но в СССР автомобилей с двигателями подходящего рабочего объема не было – ни серийных моделей, ни даже опытных образцов. Из скудного ассортимента продукции советских автомобильных заводов наиболее подходящим для этого класса по своим основным характеристикам являлся двигатель «Москвич-407» (1358 см³). Поэтому в формуле «Юниор» во всесоюзной классификации наряду с двумя международными был введен третий, исключительно национальный вариант технических требований: рабочий объем до 1360 см³, масса не менее 500 кг. Таким образом, в заезде формулы «Юниор» предстояло стартовать девяти автомобилям, соответствовавшим международным требованиям, и семи – национальной формулы «Юниор».

Спортивных автомобилей на соревнования было заявлено девять: семь от советской команды и два от финской. Но одним из них был «Ягуар», намного более мощный и скоростной, чем все остальные. Не желая усложнять зачет гандикапом, организаторы решили выпустить «Ягуар» на трассу в заезде свободной формулы (правила разрешали участие спортивных автомобилей в одном зачете с гоночными, запрещая лишь обратное) – то есть в зачете спортивных автомобилей осталось всего восемь участников.

Свободная формула была национальным классом, вынужденно возникшим взамен 2,5-литровой формулы 1, которая с 1961 г. прекратила свое действие. Так как ФАМС стремилась по возможности согласовывать национальную классификацию гоночных автомобилей с между-

народной, а автомобили прежней национальной формулы 1 с двигателями ГАЗ-21 (2445 см³) в новую полуторалитровую формулу 1 не попадали, для них и ввели свободную формулу, то есть без ограничения рабочего объема двигателей. Таких гоночных «Волг», как их тогда называли, на международные гонки было заявлено шесть. К ним добавились два автомобиля польской команды, не попадавшие по своим характеристикам в формулу «Юниор». И, наконец, девятым в этой компании стал по описанным выше причинам грозный «Ягуар» финской команды.

Невское кольцо

Стоит в общих чертах описать трассу, на которой предстояло разыгрываться событиям, – Невское кольцо, располагавшееся прямо в городской черте, на западной оконечности Крестовского острова. Это был не стационарный автодром (которых до 1966 г. в стране вообще не существовало), а типичная временная трасса, проходившая по аллеям Приморского парка Победы. Среди всех гоночных трасс Советского Союза эта являлась, бесспорно, наиболее специфической в силу своей конфигурации. Основная часть длины круга приходилась на две дуги переменной кривизны – так называемые большой и малый радиусы, – огибавшие с запада насыпной холм стадиона имени Кирова, а оставшуюся часть составляли короткие отрезки прямых, соединенные крутыми (около 90°) поворотами. В конце дуги большого радиуса находился поворот под «говорящим» названием «Острый», требовавший чрезвычайно интенсивного торможения на коротком прямом отрезке. Движение по трассе происходило против часовой стрелки, и поэтому все ее повороты, за исключением малого радиуса, были левыми. При этом ни один из них не являлся профилированным. Все это предъявляло весьма своеобразные требования к гоночной технике: ключевыми факторами успеха на Невском кольце являлись прежде всего сбалансированные характеристики подвески и хорошие сцепные свойства шин, в меньшей степени – разгонная и тормозная динамика. Движение с большой скоростью по длинным непрофилированным кривым вызывало повышенный износ шин и увеличивало нагрузку на гонщиков. Дополнительные сложности возникали из-за расположения трассы на самом берегу Финского залива: постоянные колебания влажности воздуха в зависимости от направления ветра (с суши или с моря) приводили к изменениям состава рабочей смеси, что делало регулировку двигателей, особенно двухтактных, весьма непростой задачей.

Ширина дорог, входивших в состав Невского кольца, составляла в основном около двенадцати метров. Рельеф был крайне плоским – перепад высот по ходу круга не превышал полутора метров. Качество асфальтового покрытия было далеко не идеальным: попадались и трещины, и неровности, а к тому же гонщикам приходилось постоянно помнить о бордюрах по краям парковых аллей – наезд на бордюрный камень на высокой скорости не сулил подвеске ничего хорошего.

Отдельным (и весьма сложным для исследования) вопросом является длина круга. В публикациях и документах первого десятилетия соревнований на Невском кольце встречаются различные значения: 3,2, 3,3 и 3,36 км. Трасса за все это время не менялась, проходя по одним и тем же дорогам, и точная причина подобных расхождений до сих пор не выяснена. Чаще всего используется значение 3,3 км.

Отличительной особенностью ленинградской трассы являлось расположение стартовой площадки вне основного круга, так что после старта автомобили участников в ходе гонки больше не заезжали на нее. Это было очень удобно при проведении соревнований со многими заездами: можно было готовиться к старту очередной гонки, не дожидаясь финиша предыдущей. Нельзя не отметить и удобство Невского кольца для зрителей: добраться до него было несложно, а с внешних склонов стадиона открывался вид на протяженные отрезки кольца, в том числе одновременно на большой и малый радиусы. Благодаря всему этому ленинград-

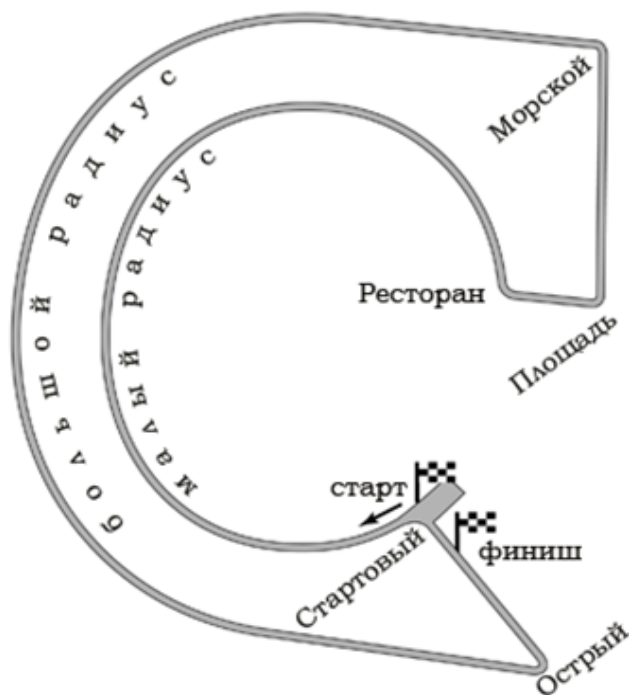


Схема Невского кольца (вариант трассы, использовавшийся в 1961–1975 гг.)

ская публика ко времени описываемых событий уже была известна своим пристрастием к автомобильным гонкам (они проводились на Невском кольце с 1958 г., а мотоциклисты появились там еще двумя годами ранее), а уж невиданное доселе зрелище международных соревнований вызвало просто гигантский интерес. Все билеты, числом около шестидесяти тысяч, были распроданы еще в мае, сразу после объявления о проведении в Ленинграде международных гонок. Несмотря на это, ко времени открытия соревнований – полудню 27 августа – перед входом на трассу стояло немало людей в надежде на «лишний билетик», как это бывает на премьерах в театрах и кино. Многие сумели, впрочем, пробраться на трассу и без билетов, включая тех, кто подошел к ней с моря – на лодках и яхтах с западной и южной стороны. В результате уже часа за два до церемонии открытия внешних склонов стадиона имени Кирова попросту не было видно за заполнившей их гигантской плотной толпой. Выражение «яблоку негде упасть» если и преувеличивает численность и плотность собравшегося народа, то лишь совсем немного. Погода стояла отличная – ясная и солнечная, с моря дул свежий ветер. Пожалуй, лучшего дня для гонок и желать было нельзя.

К международному дебюту Невское кольцо приукрасили: на постаменте возле старта установили большую эмблему с буквами «FIA» и силуэтом автомобиля, на флагштоках подняли флаги четырех стран-участниц, повесили полотнища с традиционными для того времени лозунгами – приветствиями участникам соревнований и призывами к миру и дружбе на многих языках. И открытие соревнований было выдержано в тогдашних традициях, сформировавшихся еще во время первых всесоюзных чемпионатов по автоспорту: парад участников, построение, речи. Наконец Шота Зардиашвили, действующий чемпион страны в свободной формуле, поднял флаг соревнований. Церемония окончилась, настало время первого старта.



Вид на финишную прямую Невского кольца во время международных гонок. Хорошо заметно, какая гигантская толпа зрителей собралась на внешних склонах стадиона



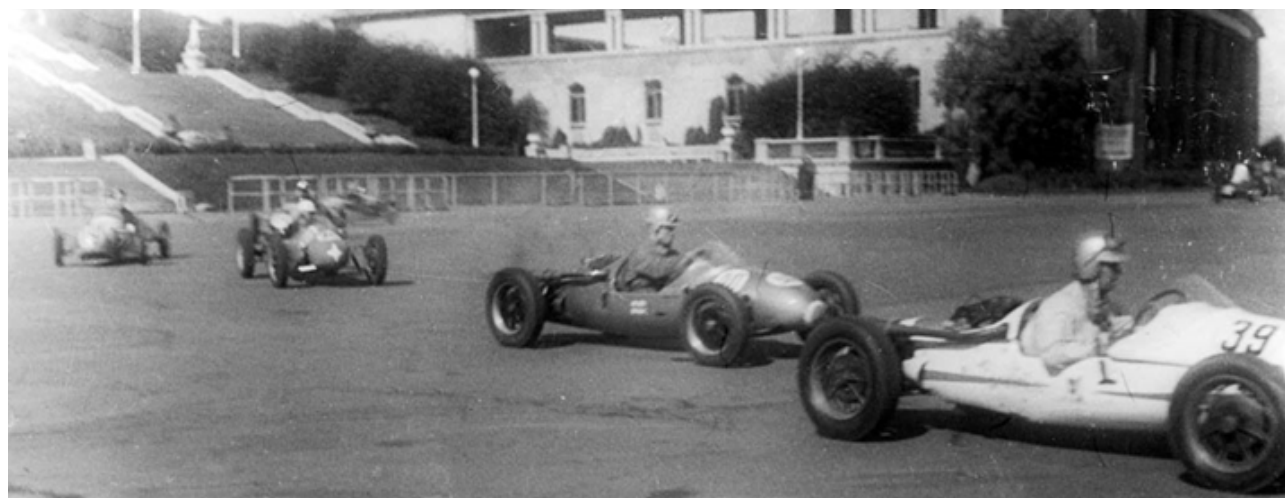
Элементы праздничного убранства Невского кольца: эмблема с буквами «FIA», силуэтом автомобиля и флагами стран-участниц на флагштоках сверху и один из транспарантов, вывешенных вдоль трассы

Спирт против бензина

На стартовой площадке уже стояли, дожидаясь своих водителей, пятнадцать «пятисоток» формулы 3. Пятнадцать, а не шестнадцать их было потому, что один из участников, Лео Маттила, на старт не вышел (по-видимому, из-за какой-то поломки своего «Купера»), и третье место в первом ряду осталось пустым. Первые два занимали Хеймо Хиетаринта и Курт Линкольн, а четвертое – последнее в первом ряду – водитель-испытатель НАМИ Георгий Сургучев. Он оказался единственным в этом классе, кто смог сравниться в тренировках и контрольных заездах с финскими соперниками и даже опередить одного из них – Сеппо Риккиля, которому пришлось стартовать пятым, из второго ряда.



На старте тренировочных заездов формулы 3. На переднем плане «Эстонии» московских гонщиков Леонида Грищука (19) и Дмитрия Борисова, рядом с ними стоит «Купер» Сеппо Риккиля, за ним видна «Эстония» Энна Гриффеля



Тренировочные заезды формулы 3. «Куперы» на площади перед стадионом, за ними идут «Эстонии». Обратите внимание на номер 39 на автомобиле Линкольна: на первые тренировки автомобили гостей вышли с теми стартовыми номерами, которые на них к тому времени были нанесены, а новые (Линкольну достался двадцать четвертый) они получили уже позднее

Отвлечемся ненадолго от приближающегося старта и сравним автомобили участников. «Куперы» команды Линкольна представляли собой одну из последних моделей пятисоткубового класса этой марки и относились к модификации «Т42 Mk XII», выпущенной в 1958 г. Это были автомобили очень легкие (сухая масса 220 кг) и низкие, оснащенные дисковыми тормозами и сравнительно широкими колесами и шинами, обеспечивавшими хорошее сцепление с дорогой (а именно последнее, как мы помним, являлось на Невском кольце одним из важнейших факторов, влиявших на результат). Три «Купера» имели одноцилиндровые двигатели JAP (498 см³), появившиеся еще в тридцатые годы и предназначенные изначально для мотоциклов для спидвея. В качестве топлива они использовали метанол и при очень высокой степени сжатия (14,0) развивали мощность 44–45 л. с. Четвертый «Купер», на котором выступал Линкольн, был оснащен более современным (но одновременно куда более редким, дорогим и сложным в обращении) двигателем «Нортон-Манкс» (499 см³) с двумя распределительными валами в головке единственного цилиндра, развивавшим более 50 л. с.

Почти все советские гонщики в этом заезде имели одинаковые «пятисотки» «Эстония-3» производства Таллинского авторемонтного завода № 1. Впервые эта модель появилась в гонках в 1959 г. и зарекомендовала себя очень хорошо. Поэтому в следующем году ДОСААФ заказало на ТАРЗе партию из тридцати шести таких автомобилей, и к началу следующего сезона этот заказ был частично выполнен. «Эстонии-3» оснащались оппозитными двухцилиндровыми двигателями от гоночного мотоцикла М-52С производства Ирбитского мотоциклетного завода рабочим (494 см³, 35 л. с. при 6200 об/мин). Помимо большого проигрыша «Куперам» в мощности, «Эстонии» были тяжелее (260 кг), имели барабанные тормоза и мотоциклетные колеса тангентного типа с мотоциклетными же узкими шинами. Из числа выступавших на них лучший результат в контрольных заездах показал призер чемпионата СССР 1960 г. Энн Гриффель, стоявший на старте шестым.

На старте присутствовала и еще одна «Эстония» – модели «2», появившейся одновременно с «Эстонией-3», но оставшейся в единственном экземпляре. От «Эстонии-3» она отличалась в основном конструкцией задней подвески и трансмиссией. На ней выступал Антс Сейлер – бригадир ТАРЗа и идейный вдохновитель работы над гоночными автомобилями на заводе. За три недели до международных соревнований он здесь же, на Невском кольце, получил золотую медаль всесоюзного первенства в формуле 3 и теперь стартовал в гордом ранге действующего чемпиона. На старте ему досталось восьмое место.

Наконец, обратимся к автомобилю Георгия Сургучева НАМИ-041М – главной надежде советской команды выстоять против натиска зарубежных соперников. Это была весьма нетрадиционная конструкция с кузовом из стеклопластика и двигателем, установленным в заднем свесе маховиком вперед. Двигатель использовался такой же, как и на «Эстониях», однако форсирован он был более интенсивно и развивал 42 л. с. при 7000 об/мин. Еще одним крупным преимуществом НАМИ-041М являлись шины И-149, разработанные в НИИ шинной промышленности для использования в рекордных заездах и рассчитанные на скорость до 300 км/ч. Конечно, на Невском кольце развить такую скорость не смог бы ни один автомобиль, даже самый мощный, однако сцепные свойства этих шин были не в пример лучше, чем у мотоциклетных.



НАМИ-041М Георгия Сургучева



Последние минуты перед стартом заезда формулы 3. Первые два места занимают «Куперы» Хеймо Хиетаринты и Курта Линкольна, третье пустует из-за невыхода на старт Лео Маттилы. При взгляде на склоны стадиона можно лишний раз убедиться в огромном интересе, который вызвали у болельщиков первые в стране международные кольцевые гонки

И вот стартовый сигнал! Три «Купера» вполне ожидаемо сразу же вырвались вперед. За ними попытался было устремиться Сургучев, но его дела не заладились почти с самого начала: из-за неполадок в двигателе (не в порядке оказался один поршень) он стал пропускать соперников одного за другим. Поэтому на четвертое место вышел Юрий Бугров из Ленинграда, за ним шли эстонец Яан Кююнемая и латыш Вольдемар Бейшанс. Почти сразу же прекратили гонку Сейлер, от чьей «Эстонии» отвалилось колесо, и Гриффель с вышедшим из строя двигателем.

Три «Купера» продолжали идти вплотную друг к другу, быстро увеличивая свое преимущество, но на пятом круге скорость Хиетаринты внезапно резко упала. Дело было в топливе: метанол, как известно, обладает высокой гидрофильностью, а на Невском кольце, расположенном на самом морском берегу с его влажным воздухом, это его свойство проявило себя особенно сильно. Так что в баке вместе с топливом оказалось и немало воды, и на такой смеси двигатель «Купера» работать дальше отказался.

Теперь вопрос стоял так: Линкольн или Риккиля? Как раз тогда, когда Хиетаринта, борючись себе под нос разнообразные финские ругательства, останавливал свой «Купер» у края трассы, Риккиля обогнал лидера своей команды и повел гонку. Шесть кругов он продержался впереди, но затем у него оборвалась цепь (по другим данным, с ним сыграл злую шутку все тот же метанол). Линкольн вновь вышел вперед, его преимущество над Бугровым уже превышало круг, а так как судьба Хиетаринты ему не грозила – его двигатель работал на бензине, – ждать внезапного схода вряд ли стоило. Несмотря на это, Линкольн еще поднял темп, показав лучший круг в гонке, и доехал до финиша в гордом одиночестве. Под конец публика сопровождала каждый его круг аплодисментами, среди которых слышались приветственные возгласы на финском языке: из Хельсинки в Ленинград прибыло несколько автобусов с болельщиками. Вторым стал Бугров, которого Линкольн чуть было не обогнал на круг второй раз. Ленинградец оказался единственным советским гонщиком в этом заезде, проигравшим победителю только один круг: все остальные отстали кто на два, кто на три, а Сургучев, с трудом добравшийся до финиша последним, – на все пять.

Результаты заезда формулы 3

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)

Стартовали: 15

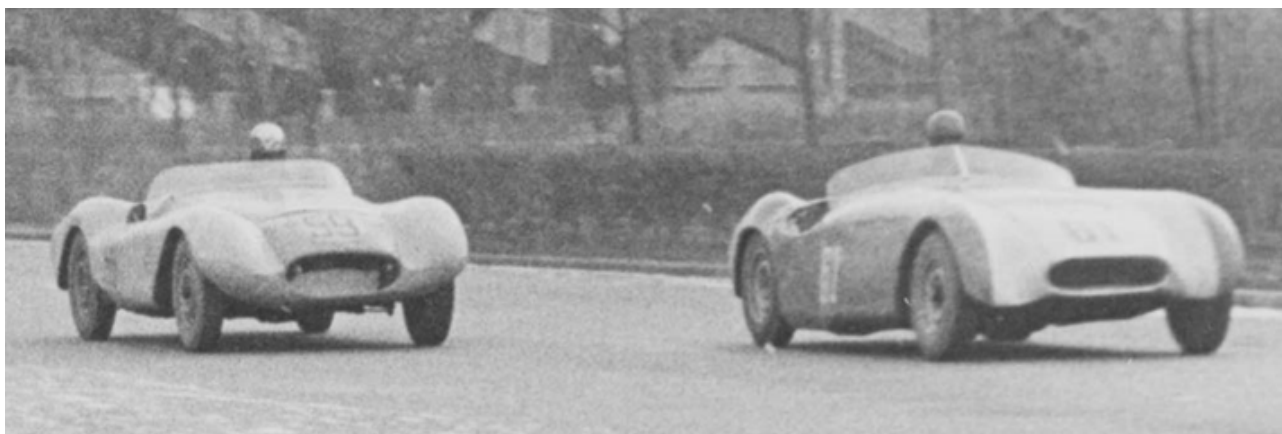
Получили зачет в итоговом протоколе: 9

Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч	Быстрейший круг
1	24	К. Линкольн	16	28 мин 12,2 с	112,33	1 мин 40,6 с
2	35	Ю. Бугров	15	29 мин 44,4 с	99,87	1 мин 56,2 с
3	23	В. Бейшанс	14	28 мин 21,1 с	97,77	1 мин 59,4 с

Помимо общего отставания на дистанции, о многом говорят и лучшие круги участников. Сургучев до того, как у него начались неполадки, успел показать 1 мин 52,2 с, хотя во время второго этапа чемпионата СССР его лучший результат был равен только 1 мин 57,0 с. Из числа гонщиков, шедших на «Эстониях», быстрее был Бугров – 1 мин 56,2 с. 6 августа в гонке чемпионата СССР лучший круг на «Эстонии» показал Сейлер – 1 мин 59,8 с. Вообще говоря, почти все члены советской команды в той гонке «сбросили» с собственных лучших результатов на круге по четыре-пять секунд. Но сравнивать их скорости с результатами гостей было все равно невозможно: Линкольн оказался на двенадцать секунд быстрее Сургучева и на шестнадцать – Бугрова. На церемонии награждения публика приветствовала Бугрова и Бейшанса, вместе с Линкольном поднявшихся на пьедестал почета, однако любой мало-мальски сведущий в автоспорте зритель прекрасно понимал: если бы не жадный до воды метанол, компанию Линкольну здесь составили бы его соотечественники, а никак не советские гонщики.

Пьеса одного актера с антрактом

Вслед за «пятисотками» на старт вышли восемь спортивных автомобилей, из которых семь выставила советская команда. Четыре из них были самоделками, изготовленными кустарным способом в первом и втором таксопарках Ленинграда: на простую лонжеронную раму из двух труб большого диаметра с передней подвеской и задним мостом от серийной «Волги» устанавливались форсированный наиболее простыми и доступными способами двигатель (как правило, от нее же) и скомпонованная из узлов от «Волги» или «Победы» трансмиссия. Все это венчал выколоченный вручную из стального листа открытый двухместный кузов. Масса такого автомобиля составляла, как правило, около 900 кг. Три самоделки из числа вышедших на старт имели двигатель ГАЗ-21 мощностью 90–95 л. с. при 4000 об/мин и еще одна – более мощный (3485 см³, 110 л. с. при 3800 об/мин), но более тяжелый и сильно устаревший нижнеклапанный двигатель ГАЗ-12. На старте присутствовал также «Киев-1» – еще один автомобиль подобного типа, но выполненный на более высоком уровне. Конструкция его была разработана в киевском авиационном ОКБ Антонова, и это явно прослеживалось в отдельных ее чертах: пространственной раме из тонкостенных труб, кузове из дюралюминия, самолетных лючках заливных горловин и габаритных огнях, высокой «авиационной» культуре изготовления. «Киев» был легче ленинградских самоделок и отличался на редкость элегантной внешностью. Под ней, правда, скрывались все же те серийные двигатель и трансмиссия.



Две ленинградские самоделки из числа участвовавших в международных гонках: впереди безмянный автомобиль из таксопарка № 2, за ним КВН-2500С из таксопарка № 1

Далее, в заезде предстояло принять участие двум спортивным автомобилям, созданным на Московском автомобильном заводе имени Лихачева. По мощности (220 л. с. при 4000 об/мин) они уступали в тех соревнованиях только «Ягуару», однако достигалась такая мощность прежде всего за счет рабочего объема (5980 см³) при очень умеренной форсировке. При этом тяжелый восьмицилиндровый двигатель ЗИЛ-111 и солидные размеры автомобилей давали в итоге почти полторы тонны сухой массы. Гонки уже показали, что лучше всего спортивные ЗИЛы чувствуют себя на трассах, где много длинных прямых и мало поворотов, вроде каунасской; на Невском же кольце, представлявшем собой, по сути, сплошные повороты, их шансы на успех были весьма призрачны даже в борьбе со спортивными самоделками из таксопарков.



Советские гонцики готовятся к старту заезда спортивных автомобилей. На переднем плане – ЗИЛ-112/4 с Борисом Курбатовым за рулем, на заднем плане справа – «Киев-1» Александра Невзгляда, за ЗИЛом видна самоделка Антона Соболева из второго таксопарка. Рядом с Курбатовым сидит Валерий Шахвердов, который, судя по невеселому виду, досадует на невозможность самому выйти на старт из-за сломанной ноги

Разительным контрастом, буквально пришельцем из другого мира смотрелся на этом фоне восьмой участник той гонки – «Купер-Т49 Mk I Монако» Линкольна, экземпляр из первой партии этой модели, изготовленной в 1959 г. Заднее расположение двигателя, коробка передач, вынесенная за заднюю ось и заблокированная с главной передачей, дисковые тормоза, задняя подвеска на поперечной рессоре – ничего подобного в конструкции спортивного автомобиля на наших гоночных трассах еще не видели. Основой шасси являлась трубчатая пространственная рама – для наших тогдашних спортивных самоделок, за единичными исключениями вроде «Киева», это тоже было очень нехарактерно. Впечатляли и характеристики: масса – 560 кг, мощность двухлитрового двигателя «Клаймакс-FPF» – 190-195 л. с. Получалось, что по удельной мощности «Купер» превосходил наши спортивные самоделки чуть ли не вчетверо.



Эта фотография дает наглядное понятие о разнице в размерах «Купера-Монако» и ЗИЛа

Старт спортивных автомобилей, как это было принято в те годы, проводился по процедуре «Ле-Ман»: автомобили с неработающими двигателями стояли в ряд вдоль одного края стартовой площадки, а водители выстроились на противоположном краю. По взмаху стартового флага они перебежали площадку, заняли свои места за рулем, включили двигатели и выехали на трассу. Тут-то у Линкольна и вышла заминка, единственная в тот день: к своему «Куперу» он подбежал среди первых, вскочил за руль... и не смог сразу запустить двигатель. Семь советских автомобилей благополучно ушли на малый радиус, а Линкольн, единственный оставшийся на площадке, все еще терзал стартер. Наконец двигатель заработал, и белый «Купер» сорвался с места.



Момент старта гонки спортивных автомобилей. «Купер» и «Киев» пока еще рядом, но на финише между ними будет четыре круга...

Остальные прошли к тому моменту уже метров двести, и можно было надеяться, что неожиданная фора даст нашим гонщикам возможность хоть сколько-нибудь продержаться впереди. Но не тут-то было! Не успели еще они пройти дугу малого радиуса и выехать на площадь перед стадионом, а «Купер» под пятидесятым номером уже возглавлял гонку. Трибуны, взревелись было при виде неудачи Линкольна на старте, быстро примолкли. Зрители явно были ошеломлены совершившимся на их глазах прорывом – он был настолько впечатляющ, что никаких иллюзий относительно шансов наших гонщиков на победу больше не осталось даже у самых неисправимых оптимистов. Скорость Линкольна была по тогдашним меркам для Невского кольца совершенно невообразимой: каждый свой круг он проходил примерно за 1 мин 37 с, в то время как все остальные – как минимум на пятнадцать секунд медленнее. Так что гонка сразу же превратилась в театр одного актера. Линкольн регулярно обго-

нял остальных участников (назвать их соперниками попросту не поворачивается язык) на круг. Именно что регулярно – к финишу его превосходство составило целых четыре круга! Оно могло бы быть и больше, если бы к середине дистанции «ведущий актер», явно заскучав от столь однообразной «пьесы», которая разыгрывалась перед глазами шестидесяти тысяч зрителей, на семнадцатом круге не устроил себе импровизированный «антракт». Так как в этом моменту он опережал остальных уже на два круга, он позволил себе направить свой «Купер» в зону технического обслуживания, остановиться рядом со своими механиками, выпить минеральной воды и снова без излишней спешки выехать на трассу. А оказавшись на ней, Линкольн тут же поехал еще быстрее, чем прежде, пройдя предпоследний круг за 1 мин 34,2 с. Этот результат стал новым абсолютным рекордом Невского кольца, который был перекрыт только пять лет спустя во время первого советского этапа Кубка дружбы социалистических стран.

«Купер» проходил круг за кругом, и хотя догнать Линкольна было решительно невозможно, на трибунах снова начали аплодировать и воодушевленно скандировать: «Куртту, Куртту!» – именно так объявил его имя комментатор соревнований во время представления участников. Высокий худощавый спортсмен в голубом комбинезоне явно понравился нашей публике. А кроме того, зрителям было на что посмотреть и помимо его рекордов: далеко позади Линкольна постоянно шла острая борьба, ведь второе место в международных соревнованиях – это все-таки тоже было вполне почетно. Его оспаривали два гонщика из ленинградского таксопарка № 1, оба действующие чемпионы СССР, – Александр Суховой на КВН-3500С (с двигателем ГАЗ-12) и Виктор Марейкин на КВН-2500С (с двигателем ГАЗ-21). Несмотря на проигрыш в мощности, Марейкин дал хороший бой своему старшему товарищу и проиграл ему менее секунды. В ходе гонки оба они улучшили свои собственные результаты на круге, показанные на втором этапе чемпионата страны, примерно на две секунды. Из остальных участников вмешаться в спор за распределение призовых мест не смог больше никто: ближайший из преследователей пересек финишную черту почти в минуте позади пары ленинградцев.

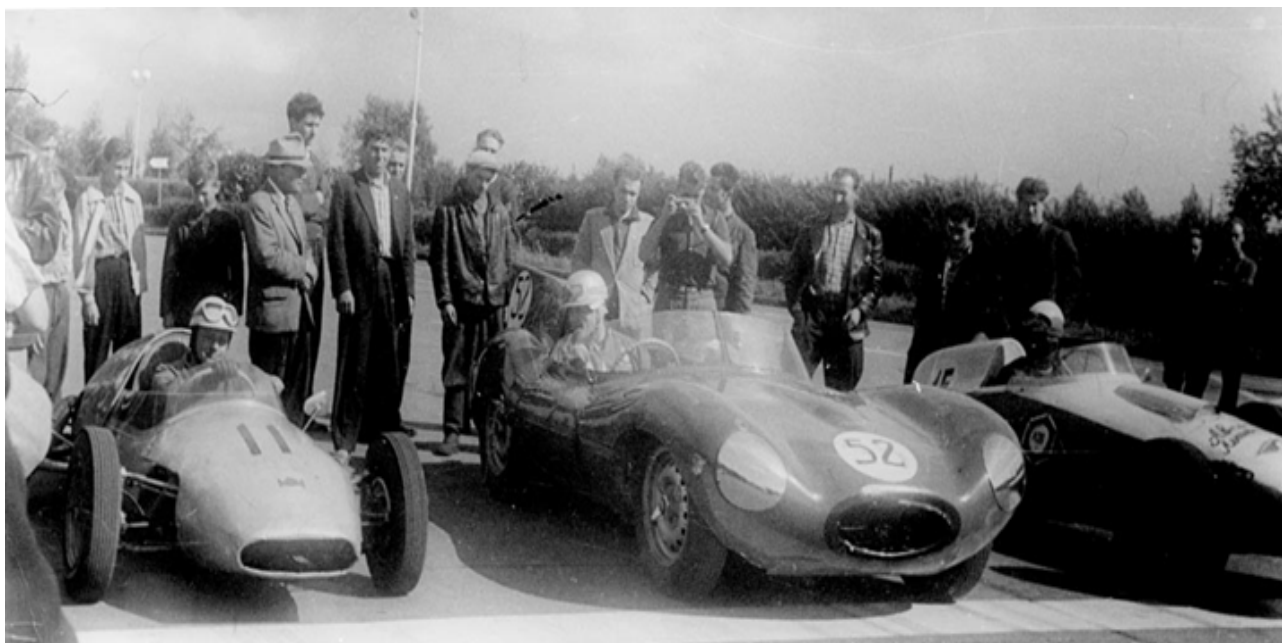
Результаты заезда спортивных автомобилей

Дистанция гонки: 32 круга (105,600 км)
Стартовали: 8
Получили зачет в итоговом протоколе: 5

Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч	Быстрейший круг
1	50	К. Линкольн	32	52 мин 43,8 с	120,16	1 мин 34,2 с
2	60	А. Суховой	28	53 мин 17,2 с	104,04	1 мин 51,4 с
3	59	В. Марейкин	28	53 мин 17,8 с	104,02	1 мин 51,6 с

«Ягуар» в тесной клетке

После разгромного поражения от Линкольна в заезде спортивных автомобилей надеяться на что-либо хорошее в следующей гонке свободной формулы тем более не приходилось, ведь в ней вместе с советскими и польскими гоночными самоделками должен был стартовать «Ягуар-D». Эта модель вошла в историю тремя подряд победами в 24-часовых гонках в Ле-Мане в 1955–1957 гг., причем в последнем случае экипажи на «Ягуарах» заняли все призовые места. Оснащенный 3,8-литровым шестицилиндровым двигателем мощностью около 290 л. с. при 6500 об/мин с двумя распределительными валами в головке блока, «Ягуар» даже при солидной массе в 940 кг должен был иметь подавляющее преимущество над техникой советских и польских спортсменов. Участвовать в гонке на нем предстояло Хеймо Хиетаринте.



Хеймо Хиетаринта на «Ягуаре» рядом с Хайнцем Мелькусом (11) и Геннадием Заводчиковым (15). На кузов уже нанесен номер 52, под которым Хиетаринта стартовал в гонке; на тренировочные же заезды «Ягуар» вышел еще с оставшимся от предыдущих соревнований номером 35. По какому случаю он оказался на трассе рядом с автомобилями формулы «Юниор», раз тренировочные заезды уже завершились, остается неизвестным

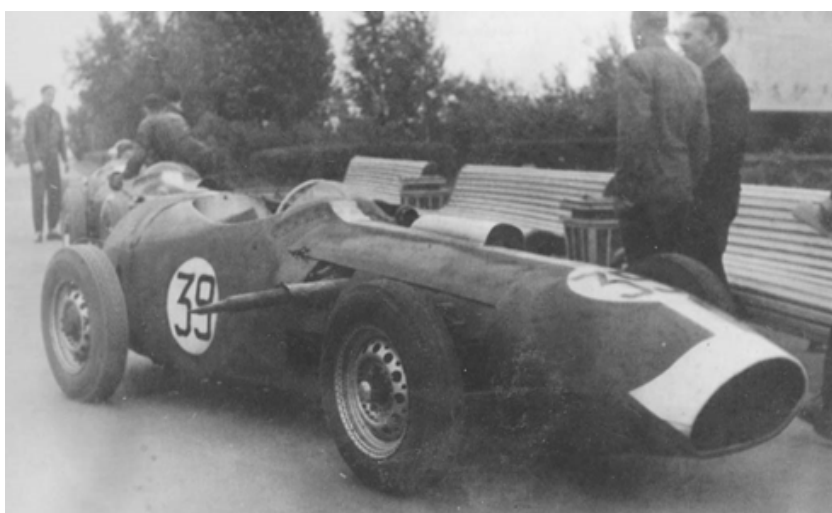
А что представляли собой наши гоночные автомобили? Все они, как и спортивные самоделки, были изготовлены в кустарных условиях. Пять из шести автомобилей этого типа, которым предстояло принять участие в международных гонках, являлись конструкциями уже упомянутого выше Валерия Шахвердова. Три из них были модели ГА-22, на которой сам Шахвердов дважды (в 1958 и 1960 гг.) выиграл чемпионат СССР. Как и спортивные самоделки, они базировались на серийных агрегатах от «Победы» и «Волги»: двигателе, трехступенчатой коробке передач, подвеске (спереди – независимой пружинной, сзади – зависимой рессорной) и т. д. – и имели традиционную переднемоторную компоновку. В основе шасси лежала пространственная ферма из труб, а двигатель располагался под углом к продольной оси и был положен чуть ли не набок, чтобы пропустить карданный вал справа от места гонщика. Такие конструкции в Европе

в то время уже были почти вытеснены из гонок новыми заднемоторными автомобилями, однако для советского автоспорта конца пятидесятых (ГА-22 появились в 1958 г.) они были еще в новинку и вызвали массу подражаний со стороны других конструкторов-любителей.

Изначально планировалось, что на ГА-22 поедут те же самые гонщики, что и в чемпионате СССР: Шахвердов, Владимир Новожилов и Юрий Гаевский. Но случилось так, что еще в мае во время первого этапа чемпионата на Неманском кольце под Каунасом Шахвердов попал в тяжелую аварию и получил перелом ноги. Об участии в гонках по крайней мере до начала следующего сезона теперь, разумеется, и речи быть не могло. Оставшийся без водителя ГА-22 решили отдать таллинцу Людвигу Кырге, зарекомендовавшему себя очень быстрым и талантливым спортсменом. Выступая на необычного вида среднемоторной самоделке под названием «Старый Тоомас», он в 1960 г. занял во всесоюзном чемпионате третье место, а в нынешнем стал четвертым. Кырге, конечно же, не стал отказываться от представившейся ему возможности и охотно пересел за руль чемпионского ГА-22.



Людвиг Кырге осваивается за рулем ГА-22. Несмотря на наличие стартера, здесь автомобиль для запуска двигателя почему-то собираются толкать



ГА-22 Людвиг Кырге; на заднем плане виден еще один автомобиль этой модели, на котором стартовал Владимир Новожилов. Обратите внимание на грубо сработанную насадку с дефлектором на выхлопной трубе: Кырге обнаружил, что за рулем ему время от времени приходится дышать выхлопными газами, и решил принять меры

На старт предстояло выйти также одному автомобилю предыдущей модели, разработанной Шахвердовым в 1957 г., – ГМ-20. Ее основными отличиями от ГА-22 были лонжеронная рама и карданный вал, проходивший под местом гонщика. Естественно, ГМ-20 (всего их изготовили четыре) были заметно выше ГА-22 и обладали меньшей устойчивостью в поворотах. Изначально на них стояли устаревшие двигатели от «Победы», но затем их заменили на ГАЗ-21. Еще один автомобиль изготовил по чертежам ГМ-20 работник тбилисского таксопарка Шота Зардиашвили; его творение отличалось от своего ленинградского прототипа только внешне. Впервые Зардиашвили вывел свой автомобиль на старт в 1958 г., а в 1961, за три недели до описываемых событий, стал чемпионом страны в свободной формуле. Наконец, шестая гоночная самоделка была, как и автомобили Шахвердова, построена в спортивном клубе Ленинградского военного округа. Ее создателем был молодой спортсмен Юрий Вишняков, ранее занимавшийся

мотоциклетным и водномоторным спортом и впервые севший за руль гоночного автомобиля двумя годами ранее. Принципиальных отличий от других самоделок конструкция Вишнякова не имела.

Все перечисленные выше автомобили имели двигатели ГАЗ-21, форсированные до 90–100 л. с. при 4000 об/мин, а их сухая масса составляла 850–900 кг. Несмотря на такие более чем скромные по мировым меркам характеристики, в то время это были самые быстрые гоночные автомобили в стране.

Компанию нашим самоделкам на старте должны были составить две польские. Одна, изготовленная в 1959 г., была сконструирована по такой же схеме, как и ГА-22: пространственная рама из труб, переднемоторная компоновка, расположенный наклонно двигатель, карданный вал справа от места водителя. Двигатель использовался от английского спортивного автомобиля «Триумф-TR2» – при рабочем объеме 1991 см³ он развивал 90 л. с. Так как первого владельца этого автомобиля Михала Нахорского тогда уже не было в живых (он погиб в 1959 г. во время ралли), на его бывшей машине выступал ветеран польского автоспорта Эдвард Вроцлавский. Гораздо более интересным был другой автомобиль – «Рак-1300», старая (1957 г.) конструкция Ежи Янковского, капитально переделанная в 1960 г. Это был автомобиль очень легкий (280 кг), с обтекаемым кузовом, закрывавшим колеса, и имевший два мотоциклетных двигателя той же марки «Триумф». Вообще-то «Рак-1300» попадал по суммарному рабочему объему (2×649 см³) в советскую формулу «Юниор», однако не соответствовал ее лимиту минимальной массы: он, напомним, был установлен равным 500 кг. Из-за этого «Рак» пришлось вынужденно заявить в свободной формуле. Общая мощность двух его двигателей составляла около 100 л. с., а стартовать на нем должен был коллега Янковского Лонгин Беляк.



Автомобили польской команды в Ленинграде. На переднем плане – «Рак» формулы «Юниор», за ним – автомобиль Вроцлавского, далее – «Рак-1300»



«Рак-1300». По обеим сторонам от места водителя видны воздухозаборники двух мотоциклетных двигателей воздушного охлаждения

Исходя из характеристик автомобилей, следовало ожидать, что поляки поведут с нашими гонщиками борьбу за второе и третье места, в то время как Хиетаринта сразу же умчится далеко вперед, как это только что сделал в предыдущем заезде Линкольн. Однако именно заезд сво-

бодной формулы оказался единственным, где отставание советских гонщиков от победителя составило менее круга. Что же, наши гоночные самоделки могли сравниться с изделием знаменитой британской фирмы? Увы, нет. «Ягуар» был создан для скоростных западноевропейских трасс с их широкими длинными прямыми и быстрыми поворотами – там он мог идти в полную меру своих возможностей. А на Невском кольце, где сколько-нибудь длинных прямых не было вовсе, ему было попросту негде развить ту скорость, на которую он был способен. А главное, в непосредственном окружении кустов, деревьев и трибун Хиетаринта просто старался беречь доверенный ему автомобиль – было бы совершенно ни к чему попасть в аварию из-за слишком высокого темпа, взятого без особой на то надобности. Так что двадцать четыре круга гонки он прошел безо всяких усилий и напряжения, стремясь просто держаться впереди с комфортным отрывом, а не гнаться за рекордом трассы.



Старт заезда свободной формулы. Под номером 36 – Шота Зардиашвили, на переднем плане – ГА-22 Людвиг Кьрге. Позади Зардиашвили – Юрий Протасов на ГМ-20. «Ягуар» Хеймо Хиетаринты уже вырвался вперед и в кадр поэтому не попал

Наши гонщики, наоборот, шли на пределе своих возможностей. В начале августа Зардиашвили в погоне за золотой медалью прошел свой лучший круг по Невскому кольцу за 1 мин 49,0 с. Тогда этот его результат – на тот момент абсолютный рекорд трассы – назвали выдающимся достижением. Теперь же Кьрге и Вишняков сумели еще улучшить его, а сам Зардиашвили – повторить. Немалую роль тут сыграла острая борьба, которую они вели между собой всю первую половину гонки. Сначала на втором месте шел Вишняков, затем его опередил Зардиашвили. Ленинградец, впрочем, быстро отыгрался, и Зардиашвили, не выдержав взятого им темпа, стал отставать все дальше и дальше. Теперь его позициям стал угрожать Кьрге, который быстро освоился за рулем ГА-22 и сумел выдержать на первых кругах конкуренцию со стороны Владимира Новожилова на другом таком же автомобиле. Очень скоро эстонцу удалось опередить действующего чемпиона. Вишняков еще не успел уехать далеко, и Кьрге бросился за ним в погоню. Еще пара кругов, и он вышел на второе место. Воодушевленный Людвиг попытался было настигнуть и Хиетаринту, но чуть только расстояние между ними стало сокращаться, тот без особых усилий прибавил скорости, и *status quo* был восстановлен. На этом борьба завершилась, и участники начали растягиваться по дистанции. Красный «Ягуар» Хиетаринты пересек финишную черту первым, в минуту с лишним впереди Кьрге. Третьим стал Вишняков, который отстал от Кьрге на семь секунд, а еще через шесть секунд завершил гонку Зардиашвили. Последний, всегда умевший не только побеждать, но и достойно проигрывать, подарил Кьрге после этой гонки фотографию своего гоночного автомобиля с подписью: «Самому строгому и сильнейшему противнику Людвигу Кьрге от м. с. [мастера спорта – прим. авт.] Ш. Г. Зардиашвили». Кьрге бережно сохранил подарок: как известно, нет высшего признания своих заслуг, чем похвала со стороны соперника.

Помимо Хиетаринты и упомянутой выше тройки соперников, до финиша доехал только один только Юрий Протасов, отставший на круг. Польским гонщикам, к сожалению, сыграть в этом заезде сколько-нибудь существенную роль не довелось: Вроцлавский сошел еще на первых кругах из-за поломки двигателя, а Беляк по той же самой причине вообще не смог принять участие в гонке (правда, у него вышел из строя только один двигатель из двух).



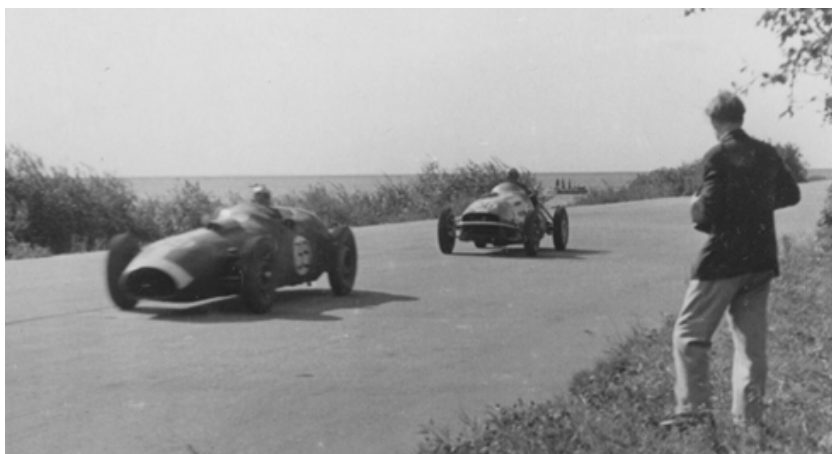
Первые круги: Зардиашвили пока на третьем месте, за ним держатся Кьрге и Новожилов. Чуть поодаль идет Вроцлавский, за которым тянется заметный дымный след. Еще немного – и польский гонщик покинет трассу



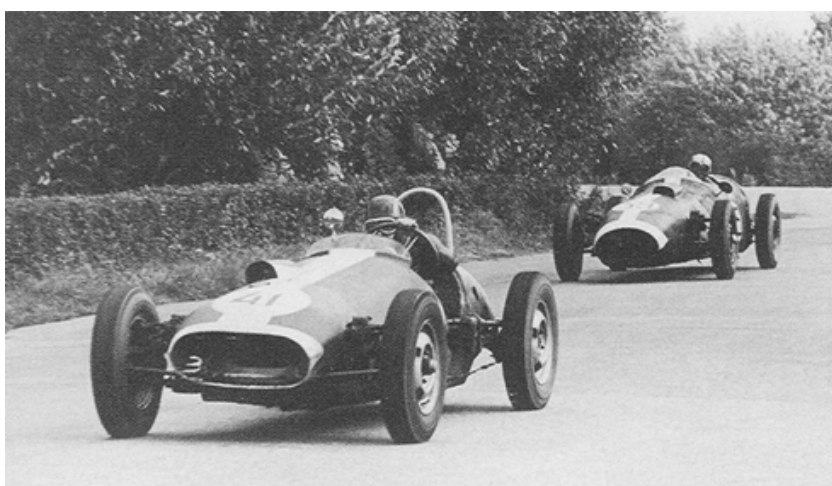
Два-три круга спустя: Зардиашвили догнал и обогнал Вишнякова, но оторваться не смог и теперь явно тормозит его, так как сзади на ленинградца уже вплотную насаждает Кьрге. Новожилов тем временем отстает все дальше, а Хиетаринта спокойно уезжает вперед



Ситуация вновь меняется в пользу Вишнякова: он возвращает себе второе место, Зардиашвили начинает отставать, и Кьрге приближается к нему



Зардиашвили прощается с надеждами на призовое место: Кырге обогнал его и начинает уходить в отрыв



Кырге догоняет Вишнякова, хотя тот в попытке уйти от упрямого эстонца выжимает из своей самоделки все возможное

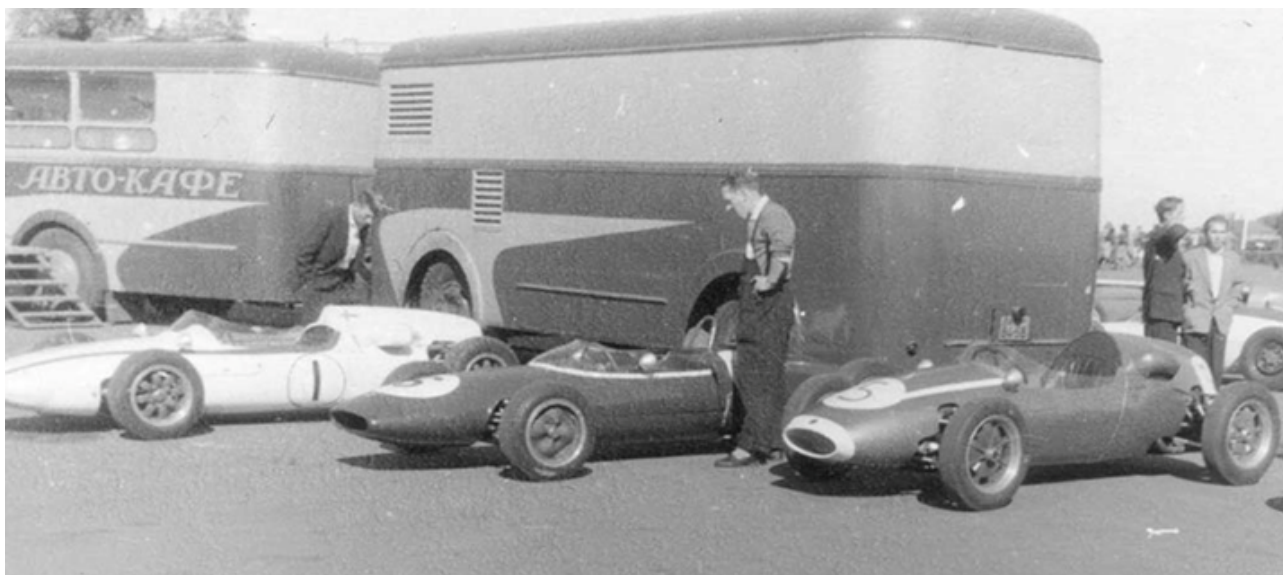
Результаты заезда свободной формулы

Дистанция гонки: 24 круга (79,200 км) Стартовали: 8 Получили зачет в итоговом протоколе: 5						
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч	Быстрейший круг
1	52	Х. Хиетаринта	24	42 мин 55,1 с	110,72	1 мин 44,7 с
2	39	Л. Кырге	24	44 мин 11,1 с	107,55	1 мин 48,2 с
3	41	Ю. Вишняков	24	44 мин 18,0 с	107,27	1 мин 48,6 с

Быстро, очень быстро, еще быстрее

«Гвоздем» соревнований стал, разумеется, заезд формулы «Юниор» – единственный, в котором были представлены все четыре страны-участницы. Именно он дал возможность наиболее объективно сравнить уровень развития кольцевых гонок в Западной Европе, в Восточной Европе и в СССР. Итоги предыдущих трех заездов все-таки еще оставляли место для вопросов: «пяtitсотки» за границей были уже фактически вымирающим классом, а в классе спортивных автомобилей и в свободной формуле были собраны конструкции, слишком сильно различавшиеся между собой. Но заключительный заезд в единой популярной международной формуле должен был окончательно расставить все по своим местам.

Конечно же, и здесь тон задавала финская команда. Для себя Линкольн привез в Ленинград новейший «Купер-Т56 Mk II» – модель текущего года, которую он приобрел лишь четырьмя месяцами ранее. На другом «Купере» – предыдущей модели «Т52 Mk I» 1959 г. – предстояло стартовать молодому гонщику Йоуко Норделлу. Оба «Купера» имели двигатели ВМС-А рабочим объемом 994 см³, развивавшие 85–90 л. с., а их масса составляла лишь немногим более установленного лимита в 360 кг. Не уступал им по своим характеристикам и «Лотос-20» Лео

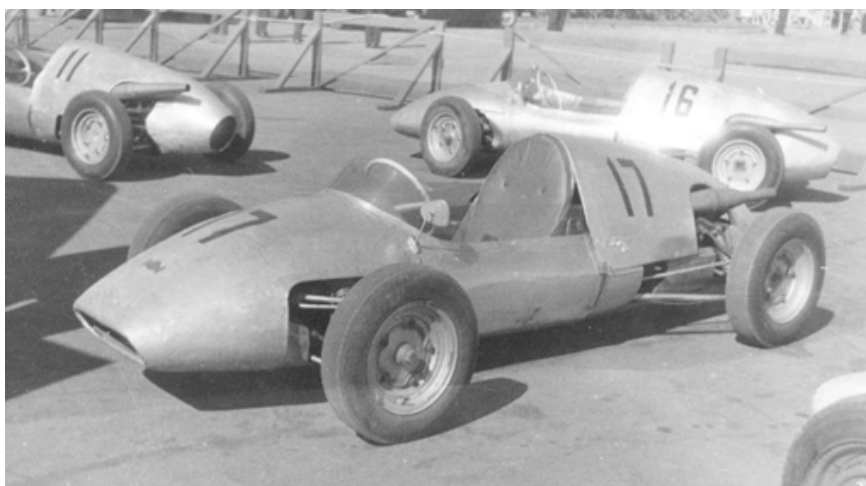


Автомобили формулы «Юниор» финской команды. Слева направо: «Купер-Т56 Mk II» Курта Линкольна, «Лотос-20» Лео Маттилы, «Купер-Т52 Mk I» Йоуко Норделла

Маттилы с двигателем «Форд-105Е» (998 см³, 80–85 л. с. при 7500 об/мин). Все три автомобиля были сконструированы по заднемоторной схеме, имели четырехступенчатые коробки передач, барабанные тормоза, главные передачи с возможностью быстрой смены передаточного числа, колеса из магниевых сплавов, независимую подвеску всех колес и (кроме «Купера» Норделла) стеклопластиковые кузова. Одним словом, это были наисовременнейшие образцы автомобилей тогдашней формулы «Юниор».

Перейдем теперь к рассмотрению тех, кто располагался ступенью ниже, то есть команд ГДР и Польши. Немецкая команда располагала тремя одинаковыми автомобилями конструкции Хайнца Мелькуса. По сравнению со стремительными очертаниями «Куперов» или «Лотоса» они смотрелись довольно неказисто и обладали курьезными техническими особенностями вроде цепной главной передачи (за которую получили прозвище *Ketten-Melkus* – «цепной Мелькус») и трехцилиндровых двухтактных двигателей «Вартбург», очень капризных и требовательных к настройкам. Масса «Мелькуса» модели 1961 г. равнялась примерно 400 кг, а двигатель развивал 75–80 л. с. Передняя подвеска была независимой, а задняя – типа «де Дион». Возможностью оперативной смены передаточных чисел «Мелькусы» также обладали, однако здесь из-за необычной конструкции трансмиссии это делалось путем замены зубчатых колес, приводивших цепи главной передачи, на обоих концах вторичного вала четырехступенчатой коробки передач (он располагался поперечно, выходя наружу с обеих сторон картера). Интересно отметить еще, что алюминиевые кузовные панели «Мелькусов» не окрашивались, за что блестящие полированным металлом немецкие «юниоры» получили еще одно характерное прозвище – *Vlechauto*, то есть «жестянка».

Из трех автомобилей польской команды два были однотипными – модели «Рак-Юниор I», первого опыта Ежи Янковского в новом международном классе. Как и Мелькус, Янковский



Три «Мелькуса» немецкой команды: номер 17 – Зигмара Бунка, 16 – Фридера Редляйна, 11 – Хайнца Мелькуса

использовал для своей конструкции двигатель «Вартбург» (хотя на первых порах всерьез рассматривал также возможность применения двигателя «Москвич-407» уменьшенного рабочего объема), однако, в отличие от своего немецкого коллеги и конкурента, создал более традиционный и вместе с тем современный автомобиль. «Рак» имел, например, пятиступенчатую коробку передач (чего не было даже у «Куперов» и «Лотоса»), сблокированную с главной передачей по общепринятой схеме без каких-либо экстравагантных решений. Двигатель был форсирован примерно до 78 л. с. при 5400 об/мин. Большим преимуществом «Раков» над «Мелькусами» являлась их меньшая масса – она практически точно соответствовала лимиту. Да и внешне «Раки» смотрелись намного более эстетично. Водителем одного из них был сам Янковский, другого – Антоний Вейнер.

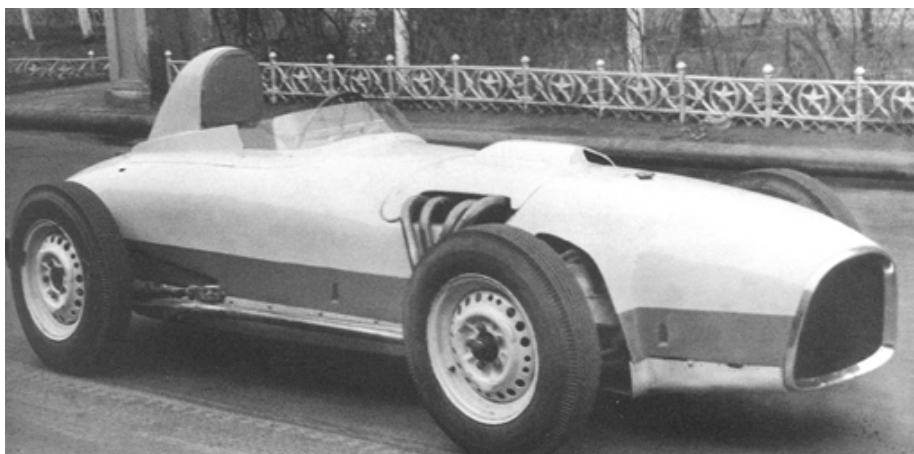
Третий автомобиль формулы «Юниор», который привезли с собой поляки, был сконструирован в 1959 г. Владиславом Шульчевским и после модернизации в следующем году получил название «Дельта-Юниор». Его особенностью было применение французского двигателя «Симка-Флеш» – изначально он имел рабочий объем 1290 см³, но ради возможности участвовать в гонках новой популярной формулы Шульчевский привел его к требуемому правилами значению. Двигатель охлаждали два радиатора, расположенные с обеих сторон за местом водителя; воздух подводился к ним через узкие отверстия по бокам кокпита. Таким образом, Шульчевский предвосхитил современную концепцию гоночного автомобиля, которая получила распространение только с десятков лет спустя. Разве что до клиновидного носового обтекателя он, конечно, додуматься тогда не мог и придал ему скругленную форму. В целом это был достойный соперник новым «Ракам», но на старт гонки Шульчевский так и не попал – по-видимому, из-за какой-то поломки в тренировочных или контрольных заездах.



Польские автомобили формулы «Юниор»: под номером 9 – «Дельта-Юниор» Владислава Шульчевского, под номером 7 – «Рак-Юниор I» Ежи Янковского. На носу последнего виден рисунок рака – это была эмблема Янковского, которую он наносил на все сконструированные им автомобили (отсюда и их название) и даже на собственный шлем

А что же наши? Среди них бесспорным фаворитом был водитель-испытатель Московского завода малолитражных автомобилей Юрий Чвиров, действующий чемпион СССР в формуле «Юниор». Он выступал на «Москвиче-ГЗ» конструкции И. А. Гладиллина и Л. М. Шугурова, который в том году впервые появился на гоночных трассах. «Москвич» был сконструирован по переднемоторной несимметричной схеме и был по меркам формулы «Юниор» чрезвычайно тяжел: сухая масса 605 кг! Вся конструкция «ГЗ» базировалась на узлах и агрегатах от серийных моделей «407» и «410»: двигателе, коробке передач (четырёхступенчатой), главной передаче, рулевом механизме, подвеске (задняя была зависимой, рессорной) и т. д. Помимо избыточной массы, не в пользу «Москвича» играла его слишком большая лобовая площадь. Так что выиграть чемпионат в борьбе с ленинградскими соперниками на куда более легких и низких «юниорах» Чвирову позволил в основном отлично подготовленный двигатель, форсированный до 70 л. с. при 4600 об/мин. В отличие от этапа чемпионата СССР, на этот раз Чвиров решил несколько увеличить передаточное число главной передачи – ему посоветовал так поступить Шугуров, считавший, что на Невском кольце важнее способность быстро разогнаться, чем максимальная скорость.

Далее, в формуле «Юниор» было заявлено сразу пять однотипных автомобилей КВН-1300Г, на одном из которых выступал их конструктор, Вячеслав Николаевич Косенков из ленинградского таксопарка № 1. Они были примерно на сотню килограммов легче «Москвича», вплотную подобравшись к допустимой минимальной массе, но каких-либо новшеств в их конструкции не было – та же самая переднемоторная компоновка с наклонно установленным дви-



«Москвич-ГЗ», 1961 г.

гателем и несимметричным положением карданного вала, трубчатая пространственная рама, алюминиевые кузовные панели, серийный двигатель, подвеска, тормозная система, колеса, рулевое управление от «Москвича-407». Двигатель по уровню подготовки не мог сравниться с заводской работой и развивал не более 65 л. с.

Последний, седьмой советский «юниор», представленный на международных гонках, прибыл из Таллина: его изготовил работник авторемонтной мастерской республиканского Министерства охраны общественного порядка Хенри Саарм с группой единомышленников на основе узлов и агрегатов «Москвича», которые специально для постройки гоночного автомобиля выделил республиканский комитет ДОСААФ. Это была в целом такая же традиционная конструкция, как и описанные выше.

Контрольные заезды выстроили четкую «иерархию»: впереди – финская команда, далее – «Мелькусы» и «Раки», а на трех последних рядах стартового поля – наши «юниоры» во главе с теми, кто недавно оспаривал друг у друга звание чемпиона страны, то есть Чвировым и Косенковым. Единственным исключением из столь четкого порядка стало третье время, показанное Мелькусом. Тем самым он добился права разделить первый ряд на старте с Линкольном и Маттилой, отправив Норделла во второй, где компанию тому составил Зигмар Бунк.

Стартовал Мелькус также весьма резво, наравне с финскими гонщиками, но вскоре стал отставать, а в середине дистанции и вовсе потерял целый круг для замены свечи одного из цилиндров. Еще раньше «отпали» наши участники, так что через круг-другой привычная зрителям в тот день «двухступенчатая» схема гонки превратилась в «трехступенчатую»: впереди неслись два «Купера» и «Лотос» финской команды, затем «Раки» и «Мелькусы», а далеко позади – советские «юниоры». Заметим кстати, что все участники этого заезда дошли до финиша, кроме Косенкова, который выбыл еще в самом начале.

Чвиров подтвердил выданные ему авансы: он улучшил свой результат на круге по сравнению со вторым этапом чемпионата СССР на секунду с лишним – до 1 мин 48,8 с, то есть сравнялся с Кырге и Вишняковым в свободной формуле. Других советских гонщиков, из которых быстрее оказался Михаил Ковалев на КВН-1300Г, он опередил как минимум на круг. Результат был поистине невероятным – Чвирову удалось «прыгнуть выше головы», выжав из сво-

Один из пяти автомобилей КВН-1300Г, участвовавших в международных гонках. На нем выступал Геннадий Заводчиков из автотреста Ленинградского совнархоза. На заднем плане – еще один КВН-1300Г Григория Зинина, коллеги Заводчикова по автотресту





Хенри Саарм на своем гоночном автомобиле (на переднем плане) на старте международных гонок. В ряду перед ним стоят «Москвич-ГЗ» Юрия Чвирова и КВН-1300Г Вячеслава Косенкова. Еще четыре КВН-1300Г (Григорий Зинин, Леонид Андреев, Геннадий Заводчиков, Михаил Ковалев) разместились на последних местах

его «Москвича» даже больше того, что он мог дать. Но что стоило это по сравнению даже со скоростями представителей ГДР и Польши? Три «Мелькуса» и один «Рак» заняли места с четвертого по седьмое, опередив «Москвич» Чвирова на круг. Единственным из этой компании, кого Юрий смог оставить позади, был Янковский, пришедший к финишу девятым с трехкруговым отставанием, но тот, подобно Мелькусу, столкнулся с неполадками и потерял из-за этого много времени.

А уж о финских гостях и говорить не приходится: только им троим и удалось пройти полную дистанцию. Линкольн был недостижим даже для своих товарищей по команде, выиграв у них более полуминуты. Старт он проиграл, однако быстро вернул себе первое место, «стряхнул с плеч» пытавшегося угнаться за ним Маттилу и принялся уходить в отрыв, выигрывая у него на каждом круге секунды по полторы. За его спиной Маттила почти всю гонку сражался за секунды с Норделлом и в конце концов взял в этой борьбе верх.



Старт заезда формулы «Юниор». Вперед вырывается Маттила (6), Мелькус (11) старается не отстать от него. Линкольн выпускает обоих вперед, но очень скоро вернет себе первое место



Линкольн возглавляет гонку, Маттила пока держится неподалеку

Результаты заезда формулы «Юниор»

Дистанция гонки: 24 круга (79,200 км)

Стартовали: 15

Получили зачет в итоговом протоколе: 14

Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч	Быстрейший круг
1	1	К. Линкольн	24	39 мин 19,0 с	120,86	1 мин 34,4 с
2	6	Л. Маттила	24	39 мин 54,4 с	119,08	1 мин 37,8 с
3	5	Й. Норделл	24	39 мин 56,0 с	119,00	1 мин 37,3 с

Сравним результаты всех трех групп в заезде формулы «Юниор» более подробно. Линкольн, Маттила и Норделл, как уже было сказано, стали единственными, кто прошел полную дистанцию гонки, показав среднюю скорость 119–120 км/ч, и единственными же, кому было под силу проходить круги быстрее 1 мин 40 с. «Второй эшелон» – представители ГДР и Польши почти в полном составе – отстал от победителя на круг, развив среднюю скорость 111–114 км/ч. Быстрейший круг в этой группе показал Мелькус (1 мин 40,2 с), немного уступил ему по этому показателю Янковский (1 мин 41,1 с).



Команда Курта Линкольна готовится к отъезду: «Купер» формулы «Юниор» уже водружен на прицеп, теперь очередь спортивного «Купера-Монако». Финны выиграли в Ленинграде все, что можно, за исключением двух потерянных призовых мест в заезде «пятисоток», но был ли сам Линкольн доволен столь легко доставшимся ему и его команде победами?



Курт Линкольн – герой дня и новый любимец ленинградских болельщиков

Отдельной «промежуточной ступенью» оказался Чвиров – он стал единственным из участников гонки, отставшим на два круга. Средняя скорость Юрия на дистанции составила 106,60 км/ч, а о времени его лучшего круга уже говорилось выше. Остальные же советские гонщики закончили заезд, имея кто три, а кто и четыре круга отставания от Линкольна. Их средние скорости находились в диапазоне от 100 до 104 км/ч, а свой лучший круг никому из них не удалось пройти быстрее 1 мин 50 с (именно такое время весьма неожиданно показал Саарм, хотя на финиш он пришел последним, четырнадцатым).

Теперь были получены ответы на все возможные вопросы. Пришло время для церемонии награждения. Внимание зрителей обратилось теперь к пьедесталу почета, к которому с флагами своих стран промаршировали и выстроились в каре все четыре команды. Трижды на верхнюю ступень поднялся Линкольн, которого трижды увенчали красными лентами победителя через плечо. Одну ленту получил за свою победу Хиетаринта. Разумеется, не обошлось без цветов, грамот, вымпелов, значков и памятных сувениров – что-нибудь из перечисленного получил каждый из участников соревнований вне зависимости от результата. Не остались обойденными и зрители: среди обладателей входных билетов провели лотерею, в которой разыгрывались, помимо прочего, весьма ценные призы вроде телевизоров и мотоциклов. В честь победителей прозвучал гимн Финляндии. «Стоящая в первом ряду финская команда усердно поет, ленинградская публика слушает стоя, с непокрытыми головами... Дстойное завершение праздника скорости!» – отмечал в своей статье [31] финский журналист Рауно Тойвонен. Флаг соревнований был спущен. Первые в Советском Союзе международные кольцевые автомобильные гонки завершились.

По поводу итогов остается добавить только, что велись также и зачеты среди национальных и клубных команд, результаты которых приведены ниже.

Результаты командных зачетов

Национальный зачет			Зачет клубных команд		
Место	Команда	Кол-во очков	Место	Команда	Кол-во очков
1	Финляндия	30	1	«Клуб водителей-спортсменов» (Финляндия)	16
2	СССР	21	2	«Клуб 500» (Финляндия)	14
3	ГДР	10	3	АМК ДОСААФ (Ленинград)	11
4	Польша	4,5			

Совершенно очевидно, что второе место советской сборной было завоевано одним лишь количеством: если бы на старте каждого из четырех заездов присутствовало по три-четыре представителя ГДР и Польши, ситуация была бы совершенно иной. Но даже и при фактическом положении дел немецким гонщикам в одном-единственном заезде формулы «Юниор» удалось втроем набрать для своей команды почти половину того количества очков, которое в четырех заездах смогла наскрести команда Советского Союза с ее вдесятеро большим количеством участников.

Почему мы проиграли?

Почему мы проиграли? – это, пожалуй, был единственный вопрос, который задавали себе после завершения первых международных гонок все, кто наблюдал за их ходом или хотя бы слышал или читал о них. Точнее, даже так: почему мы *столько* проиграли? Перед началом соревнований все хотя бы немного сведущие в автомобильном спорте на блестящие победы советских гонщиков в общем-то и не рассчитывали, ведь было понятно, что к дебютантам успех крайне редко приходит сразу. Но и проигрыша по четырнадцать-пятнадцать секунд на каждом круге, дающего в сумме три или четыре круга отставания на финише, все-таки тоже не ожидали. Никак невозможно было предположить, что пропасть, разделяющая советский и международный автоспорт, окажется столь велика. Теперь необходимо было понять, в чем же тут дело.

Прежде всего, конечно же, в технике. Главный тренер ЦАМКа по автомобильному спорту Ю. В. Гофман в официальном отчете о соревнованиях писал коротко и недвусмысленно: «Все без исключения отечественные автомобили, как кустарной, так и заводской постройки, значительно и во всех отношениях уступают иностранным автомобилям». В качестве причин Гофман называл слишком большую массу отечественных конструкций и недостаточную мощность двигателей. Действительно, приведенные выше при сравнении автомобилей всех четырех зачетных классов характеристики не оставляют в этом сомнений. Лев Михайлович Шугуров, вспоминая о выступлении Чвирова на «Москвиче-ГЗ» в тех соревнованиях, выразился так: «Машина работала идеально, двигатель работал идеально, редуктор подошел как надо, но мы просто не тянули против всех остальных».

Однако не все сводилось только к соотношению мощности и массы. Можно упомянуть, например, низко расположенный центр тяжести иностранных автомобилей, выгодные с точки зрения аэродинамики формы и отличные характеристики управляемости – все это в первую очередь благодаря заднемоторной компоновке. Когда рядом оказывались, к примеру, ЗИЛ-112/4 и «Купер-Монако» или «Москвич-ГЗ» и «Купер-Т56», не надо было быть знатоком или располагать точными числами, чтобы понять, какой автомобиль из каждой пары окажется быстрее. Наконец, вспомним, что очень многое на Невском кольце зависело от шин. Гости использовали специальные гоночные шины: финны – «Данлоп», немцы и поляки – «Пневмант» и «Риеса». Наши же автомобили оснащались самыми обыкновенными дорожными шинами Московского шинного завода для легковых автомобилей – высокопрофильными и узкими, не дававшими требуемого сцепления с поверхностью трассы и не рассчитанными на высокие радиальные и боковые (особенно боковые!) нагрузки. Несколько лет спустя, когда советские гонщики тоже стали получать в свое распоряжение шины «Пневмант» и «Данлоп», за счет одного только этого им удавалось улучшить свое время круга на Невском кольце на три-четыре секунды. Пока же им приходилось буквально в каждом повороте компенсировать недостатки шин собственным мастерством.

Здесь мы возвращаемся к отчету Гофмана: «Техника езды наших гонщиков содержит больше риска при прохождении поворотов, чем у гостей. Это вынужденный шаг при худшей динамике разгона наших автомобилей. В целом мастерство и волевые качества советских гонщиков позволяют предположить, при условии решительного улучшения ходовых качеств наших автомобилей и увеличения числа международных встреч, через три-четыре года завоевание твердых позиций в рядах лидеров международного класса».

Написано с точки зрения современного исследователя, пожалуй, чересчур оптимистично, однако здесь в любом случае опровергается распространенное мнение о том, что гости победили еще и потому, что их команды составляла в основном талантливая молодежь, а в нашей были чуть ли не пожилые люди, привыкшие ездить только по прямым шоссе по время линейных гонок. Прежде всего возраст: главному герою дня, Линкольну, было на тот момент сорок два года, а старейшим участником соревнований был пятидесятилетний Эдвард Вроцлавский из Польши. Конечно, и в нашей команде были участники возрастом за сорок: Борис Курбатов, Александр Суховей, Вячеслав Косенков и другие, – а среди гостей присутствовали представители молодого поколения гонщиков, многим из которых не было еще и тридцати. Но и наша команда в основном состояла из представителей того же самого поколения, которое уже почти не застало быстро отмиравшие линейные гонки и сразу начало привыкать к хитрым поворотам кольцевых трасс¹. Не занимать им было и настойчивого стремления добиться наилучшего результата – тех самых волевых качеств, упомянутых Гофманом. Вспомним, что почти всем им

¹ Простой подсчет среднего возраста участников по каждой команде дает следующие результаты: Польша – 39 лет, Финляндия – 37, СССР – 34, ГДР – 30. Это служит еще одним убедительным аргументом в пользу несостоятельности мнения о «стариках», из которых якобы состояла советская команда.

удалось улучшить свое время на круге по сравнению со вторым этапом чемпионата СССР – кому на полторы-две секунды, а кому и на все пять. Так как за прошедшие три недели их автомобили никаких существенных изменений не претерпели, это можно отнести на счет одних только упорных тренировок.

Но нашим участникам при всей их воле к победе и способности рисковать попросту недоставало опыта. Например, гонщики из ГДР в каждом сезоне выходили на старт примерно в полутора десятках соревнований, в том числе и на зарубежных трассах, а Линкольне и его команде, колесивших по всей Европе, и говорить не приходится. Для наших же спортсменов-автомобилистов сезон ограничивался тогда всего лишь четырьмя-пятью соревнованиями на двух-трех трассах; разумеется, о получении богатого спортивного опыта в такой обстановке не могло быть и речи.

Итак, вот две основные причины столь разгромного поражения советской команды: гигантская разница в уровне гоночной техники и недостаток спортивного опыта, проистекавший из малого числа проводимых соревнований и отсутствия встреч с зарубежными соперниками. Отмечая их, Гофман выдвигал два предложения, направленные на преодоление сложившейся ситуации: во-первых, ежегодно проводить на Невском кольце товарищеские встречи с участием спортсменов из нескольких стран; во-вторых, создать специализированное конструкторское бюро и производство гоночных автомобилей. Без этого, подчеркивал он, наше отставание сократить невозможно.

Не стоит думать, что критический анализ опыта первых международных гонок остался только на страницах процитированного здесь документа, доведенного до сведения только узкого круга официальных лиц, а затем навсегда осевшего на архивной полке. На страницах популярнейшего журнала «За рулем» появилась весьма живо написанная, острая и критическая статья [4] известного автомобильного журналиста Юлия Клейнермана (известного как Юрий Клеманов). В ней речь шла примерно о том же самом, однако основную ответственность за поражение Клеманов возлагал на предприятия автомобильной промышленности, не стремившиеся заниматься разработкой гоночной техники мирового уровня, а тем более обеспечивать ею кого-либо еще, кроме собственных команд. «Гонки в Ленинграде еще раз показали, – писал он, – что нельзя развивать этот вид спорта без живого, деятельного, творческого содействия со стороны автомобильных заводов. <...> И все-таки некоторые работники автомобильной промышленности еще склонны скептически оценивать практическую пользу автомобильных соревнований. Этим скептикам позволительно спросить: неужели им не дорог престиж нашего отечественного советского спорта? Неужели у них болью не сжимается сердце, когда они узнают, что наши гонщики, лучшие мастера автомобильного спорта, вынуждены уступать пальму первенства представителям стран, где автомобильная промышленность по общему уровню своего развития не идет даже в сравнение с могучей советской автомобильной индустрией?»

Ясно видна ошибочность исходного постулата в рассуждениях Клеманова: уровень развития автомобильной промышленности в стране в целом непосредственно не связан с уровнем ее успехов на гоночных трассах – можно отлично выступать и на покупных иностранных автомобилях, что и продемонстрировала в Ленинграде команда Курта Линкольна. А главное, крупным производителям автомобилей, как правило, тогда крайне редко удавалось надолго войти в мировой автоспорт, а тем более добраться в нем до вершин. Лучшая гоночная техника всегда являлась продукцией небольших специализированных предприятий. Это было верно даже для социалистических стран: «Мелькусы» разрабатывались и изготавливались в мастерских при школе практического вождения Хайнца Мелькуса в Дрездене, а «Раки» – в варшавском Техническом центре Польского моторного союза. В Советском Союзе такого предприятия (в будущем им станет Таллинский опытный авторемонтный завод) пока что не существовало, так что было вполне естественно, что Клеманов, как, впрочем, и остальные, полагал возможной базой для развития автомобильного спорта именно крупные заводы.

Впрочем, подобные ожидания были нереализуемы в принципе. Чтобы понять, почему, возьмем в качестве примера МЗМА, где в отделе главного конструктора на постоянной основе существовала конструкторская группа, занимавшаяся разработкой гоночных и спортивных автомобилей, – одним из ее творений как раз и являлся «Москвич-ГЗ». Однако победы при этом не были самоцелью: главный смысл заключался в испытаниях в условиях спортивных соревнований как экспериментальных и опытных образцов, так и серийной продукции завода. Таким образом, конструкторская группа была плотно и неразрывно связана с основным производством и тем самым ограничена в своих возможностях. Если бы речь зашла о создании гоночного автомобиля мирового уровня, о максимально широком использовании серийных узлов и агрегатов пришлось бы, естественно, забыть и создавать новые с чистого листа, а этого на крупном заводе позволить себе никто не мог. (Мы даже не берем здесь в расчет неизбежную на круп-

ных предприятиях бюрократическую волокиту, которая в одиночку способна погасить любое нестандартное начинание, и ограничиваемся техническими и технологическими вопросами.)

Но допустим даже, что при невероятно удачном стечении обстоятельств проект вполне неплохого на мировом уровне гоночного автомобиля был бы создан и по нему построены один-два образца. Если следовать логике статьи Клеманова, необходимо было бы как можно скорее наладить его мелкосерийный выпуск для снабжения автоклубов всей страны. Но как это можно было сделать? Организовать производство на базе самого ОГК? Там для этого не было никаких условий, да и задача отдела состояла не в этом. На базе основного производства? Но гоночный автомобиль – это не серийный «Москвич»: у них не было бы практически ни одной общей детали. Кроме того, его конструкция, естественно, была бы рассчитана на кропотливую и в высшей степени качественную ручную сборку в количестве не более нескольких десятков штук, а никак не на условия массового производства. Единственным выходом стала бы организация отдельного производства (в идеале – со своим конструкторским бюро). Именно это и предлагал в своем отчете Гофман, но не указывал, на базе чего должно быть это производство создано. А между тем вполне естественно, что любому заводу, задачей которого был массовый выпуск обыкновенных автомобилей, деятельность подобного рода была бы совершенно ни к чему. Не гарантировал бы успех даже официальный заказ на партию гоночных автомобилей от ДОСААФ: это была бы в любом случае внеплановая продукция, да к тому же весьма дорогостоящая, которую пришлось бы выпускать за собственные средства, – затея весьма рискованная даже для очень крупного предприятия. Чтобы избежать риска, потребовалось бы привлекать существенное дополнительное финансирование, а его-то как раз предоставлять никто не собирался.

Верхи не хотят

Говоря о последствиях, которые повлекли за собой первые международные гонки и их разочаровывающие итоги, мы можем выделить две совершенно различных тенденции: в «низах» и в «верхах». «Низы» – то есть конструкторы, гонщики, судьи, тренеры, – задавая себе вопрос о причинах поражения, о котором речь шла выше, рассуждали логически и беспристрастно, используя полученные во время соревнований впечатления и сведения. Они, к примеру, впервые получили возможность своими глазами увидеть современную зарубежную гоночную технику, экипировку, приемы вождения, работу механиков. Конечно, было сложно за те короткие два-три дня, на которые приоткрылось «окно в Европу», успеть справиться с потоком ошеломляюще новых впечатлений, разобраться в них и узнать по возможности больше нового². Но в любом случае их реакция была простой: чтобы в будущем не проигрывать по четыре круга, надо и нам все сделать у себя так же, как у зарубежных соперников! И появление в последующие годы таких автомобилей, как «Эстония-5», «Москвич-Г4» или «Эстония-8» («Тарту-1»), изменение правил соревнований, использование импортных свечей, контрольных приборов или шин – прямое следствие такого желания. В этом смысле международные гонки принесли отечественному скоростному автоспорту ощутимую пользу, хотя и очень узкую. Для реализации более масштабных замыслов вроде тех, которые предлагал Гофман в своем отчете, необходима была поддержка «сверху», то есть со стороны ЦК ДОСААФ. А там как раз реакция была совершенно иной. Неискушенным в автомобильном спорте досаафовским генералам было понятно только одно: о грядущих успехах в крупнейших международных автомобильных соревнованиях, громкие фразы о которых то и дело появлялись в печати или звучали в официальных докладах раньше, отныне можно было забыть. Хотя советский автоспорт сделал за предыдущие пять-шесть лет заметный шаг вперед, отныне прочно усвоив «европейский» облик, менять и поднимать на принципиально новую высоту требовалось еще очень многое. А для этого было не обойтись без огромных усилий и вложений средств, не обещавших притом немедленной отдачи в виде побед, рапортами о которых можно было бы украсить отчетные документы, и еще более важных для отчетности показателей массового охвата населения автомобильным спортом. Поэтому руководство ДОСААФ отнюдь не стремилось размещать на предприятиях промышленности дорогостоящие заказы на разработку гоночных и спортивных автомобилей мирового уровня, тратить драгоценные валютные средства на стартовые и призовые выплаты приглашенным зарубежным участникам или на оплату заграничных поездок наших гонщиков и заниматься многочисленными организационными хлопотами вообще. Еще одним фактором стала применяемая ДОСААФ политика

² Узнать от гостей что-нибудь новое, впрочем, было возможно далеко не всегда. Например, по воспоминаниям присутствовавшего на тех соревнованиях Шугурова, когда он попытался расспросить Хеймо Хиетаринту о технических особенностях и возможностях его «Ягуара», подошел Линкольн и произнес резким тоном только одно слово: «Хиетаринта!» Тот сразу замолчал, и беседа не состоялась.

самоограничения в виде так называемых «квот» – установленного предельного количества человеко-выездов на зарубежные соревнования. Количество это обычно задавалось минимально возможным – только чтобы хватало отчитаться о проделанной работе, – а страны выбирались, естественно, в основном восточноевропейские, социалистические. И хуже всего, что согласно тем же квотам невозможно было принять у себя больше иностранных спортсменов, чем выезжало за границу наших, – таким образом, квоты целиком выбирались ответными визитами делегаций из Польши, Чехословакии, ГДР и т. д., а на возможные встречи с гостями из Западной Европы не оставалось ничего.

Не все столь беспросветно было, пожалуй, только в ралли, так как коммерческие интересы «Автоэкспорта» заставляли его оплачивать участие советских раллистов в соревнованиях в самых разных уголках Земли от Южной Америки до Новой Зеландии. А вот кольцевые гонки не были способны дать «Автоэкспорту» ровным счетом никакого рекламного эффекта и оттого его поддержкой не пользовались. Тем немногочисленным членам ФАС и ЦК ДОСААФ, кто действительно болел душой за этот спорт, больше не удавалось, действуя в одиночку, пробить непроницаемую стену – разве что за единичными исключениями вроде товарищеской встречи с итальянцами в Монце. «Наверху» сделали вид, что на Западе кольцевых гонок не существует, – мериться силами отныне приходилось только с соперниками из социалистических стран, отставание от которых было не столь велико, а поражения – не столь обидны.

Таким образом, мы приходим к парадоксальному выводу о том, что первые международные соревнования по кольцевым гонкам в Советском Союзе, будучи попыткой «взять с места в карьер», принесли больше вреда, нежели пользы. Финны, одним из символов чьей страны является, как известно, бурый медведь, оказали советскому автоспорту действительно медвежьё услугу – сами того не желая и, более того, даже не подозревая ни о чем подобном. Они прибыли в Ленинград как друзья и коллеги, своим историческим визитом расширив горизонты не только для советского автомобильного спорта, но и свои собственные, а помимо этого, завоевав прочные симпатии нашей публики. Предугадать парадоксальную с точки зрения здравого смысла реакцию «высоких кругов» на их победы на Невском кольце они, конечно же, не могли.

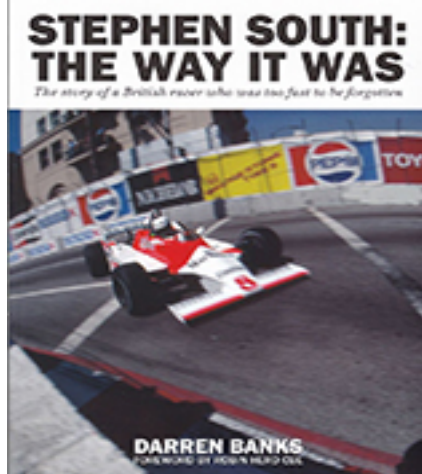
А что было бы, случись все наоборот? Сначала осторожные первые встречи с представителями Польши, ГДР, Чехословакии на «Раках», «Мелькусах» и «Шкодах», затем первые победы над ними, а затем уже проба сил в борьбе с гонщиками из Западной Европы на лучших современных автомобилях, – что могло бы произойти при таком варианте развития событий? Вполне возможно, что дела пошли бы тогда совершенно иначе. В ДОСААФ, не столкнувшись сразу с гигантским и пугающим отставанием, а увидев вместо этого череду не столь масштабных и оттого вполне посильных задач по ликвидации проигрыша все более и более сильным соперникам, занялись бы постепенным их решением. А тогда кольцевые гонки в СССР, понемногу прогрессируя, при должной поддержке смогли бы за десяток-полтора лет выйти на подлинно международный уровень. Увы, этого не случилось, и Кубок дружбы социалистических стран стал на следующие три десятилетия для наших гонщиков почти непреодолимым барьером.

Использованы фотографии из личных архивов Тинатин Зардиашвили, Владимира Киреева, Ояра Крейцберга, Людвига Кырге, Хенри Саарма, Аллы Травиной, Альфреда Усана, Георгия Шаронова, а также из архива Эстонского музея авто- и мотоспорта.

Литература:

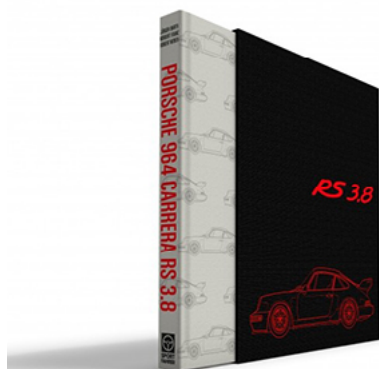
1. Бюлер И. В. Первая встреча / И. В. Бюлер, В. Горелов // Ленинградский автотранспорт. – 01.09.1961. – С. 4.
2. Гладилин И. А. Скоростные автомобили МЗМА / И. А. Гладилин, Л. М. Шутуров // За рулем. – 1961. – № 11. – С. 16–17.
3. Капустин А. А. Скоростные автомобили КВН / А. А. Капустин // Автомобильный транспорт. – 1985. – № 6. – С. 58–59.
4. Клеманов Ю. А. Начало положено / Ю. А. Клеманов // За рулем. – 1961. – № 11. – С. 12–14.
5. Первые международные автомобильные гонки в СССР // Автомобилист. Выпуск 2. – М.: Физкультура и спорт, 1962. – С. 33–34.
6. Разработка спортивных автомобилей [Текст] : отчет о НИОКР (промежут.): 51-60, 40-62 / Науч.-исслед. автомобильный и автотракторный ин-т; рук. Пельтцер А.; исполн.: Красин Ю. – М., 1962. – 34 с.
7. Рогачев А. А. Пятый блин комом / А. А. Рогачев // История мирового автоспорта. – 2015. – № 8. – С. 65–74. – Режим доступа: <http://motorsporthistory.ru/counter/counter.php?file=11>, свободный. – Загл. с экрана.

8. Рогачев А. А. Родом из Тарту. В 2 ч. Ч. 1 / А. А. Рогачев // История мирового автоспорта. – 2015. – № 11. – С. 67–76. – Режим доступа: <http://motorsporthistory.ru/counter/counter.php?file=14>, свободный. – Загл. с экрана.
9. Сабинин А. А. Для гонок, ралли, кроссов / А. А. Сабинин / / За рулем. – 1961. – № 3. – С. 24–25.
10. Сабинин А. А. Первые международные автомобильные гонки в СССР / А. А. Сабинин // Автомобильный транспорт. – 1961. – № 11. – С. 56–57.
11. Шахвердов В. Г. Гоночный автомобиль ГА-2500 / В. Г. Шахвердов // За рулем. – 1958. – № 11. – С. 15–16.
12. Шахвердов В. Г. Интернациональная формула «Юниор» / В. Г. Шахвердов // Автомобилист. Выпуск 2. – М.: Физкультура и спорт, 1962. – С. 40–43.
13. Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. В 2 ч. Ч. 2 / Л. М. Шугуров. – М.: ИЛБИ, 1994. – 160 с.
14. Шугуров Л. М. Автомобильный спорт в СССР / А. В. Курдзикаускас, Л. М. Шугуров. – Вильнюс: Минтис, 1976. – 240 с.
15. Шугуров Л. М. Биография быстрых колес / А. А. Долбиш, А. В. Ипатенко, Л. М. Шугуров. – М.: Прин-ди, 1993. – 142 с.
16. Шугуров Л. М. Девять секунд в год / Л. М. Шугуров // Автомотоспорт. – 1992. – № 4. – С. 18–20.
17. Шугуров Л. М. Проба сил / Л. М. Шугуров // Формула. – 2004. – № 5. – С. 90–92.
18. Aava U. Ants Seiler – mees, kes kihutas ajast ette / U. Aava. – Tallinn: Eesti Autosporidi Liit, Eesti Spordiselts Kalev, 2008. – 48 с.
19. Kaldma E. Looming + spordimeisterlikkus = kuldmedal / E. Kaldma // Spordileht. – 25.09.1964. – С. 3.
20. Lincolnille kaksi voittoa ja rataennätys Leningradissa // Helsingin Sanomat. – 28.08.1961. – С. 14.
21. Melenk W. Rennsportlegende Heinz Melkus / M. Jordan, W. Melenk. – Schneider Text, 2008. – 128 с.
22. Motorsport meldet // Illustrierter Motorsport. – 1961. – № 19. – С. 451.
23. Müller B. Wir waren in Leningrad / B. Müller // Illustrierter Motorsport. – 1961. – № 20. – С. 468–469.
24. Nye D. Cooper Cars / D. Nye. – St. Paul: Motorbooks International, 2003. – 392 с.
25. Nye D. Theme Lotus / D. Nye. – Croydon: Motor Racing Publications Ltd, 1986. – 288 с.
26. Riisenberg T. Neljarattaline Vana Toomas / T. Riisenberg // Auto Bild Eesti. – 2008. – № 10. – С. 66–68.
27. Sein J. Eesti vormelautod 1958–2013 / J. Sein. – Tallinn: 2014. – 122 с.
28. Steć R. Polskie samochody wyścigowe / R. Steć. – Opole: Studio conTEXT, 2011. – 231 с.
29. Suomalaisajajien esitys Leningradissa myytiin loppuun jo toukokuussa // Helsingin Sanomat. – 30.08.1961. – С. 18.
30. Szelichowski S. 120 lat sportu samochodowego w Polsce / R. Mucha, S. Szelichowski. – Warszawa: Axis Mundi, 2013. – 319 с.
31. Toivonen R. Leningradin Grand Prix ajot / R. Toivonen // Tekniikan Maailma. – 1961. – № 9. – С. 40–43.



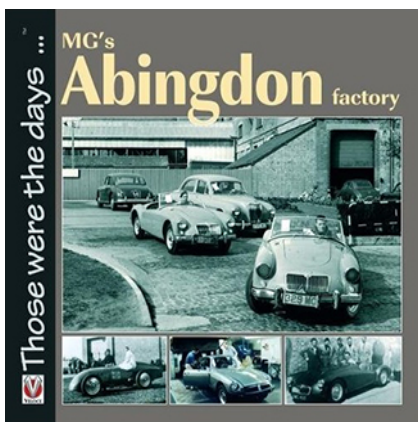
STEPHEN SOUTH: THE WAY IT WAS

Автор: Darren Banks
 Издательство: Performance Publishing
 Издание: февраль 2017
 Формат: 27 x 21 cm
 Страниц: 130
 Язык: английский
 Твёрдый переплет
 Ориентировочная стоимость 37 фунтов без доставки



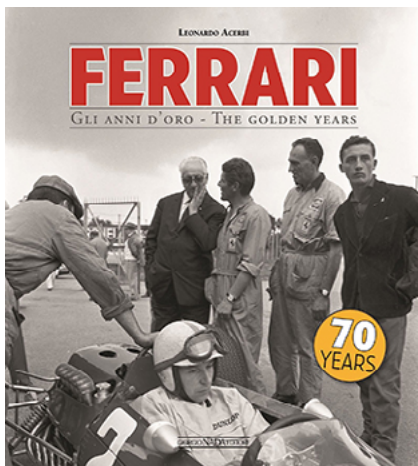
PORSCHE 964 CARRERA RS 3.8 ENGLISH EDITION

Автор: Jürgen Barth, Norbert Franz
 Издательство: Sportfahrer
 Издание: декабрь 2017
 Формат: 24x28 cm
 ISBN: 978394539000
 Страниц: 384
 Язык: английский
 Твёрдый переплет, футляр
 Ориентировочная стоимость 270 Евро без доставки



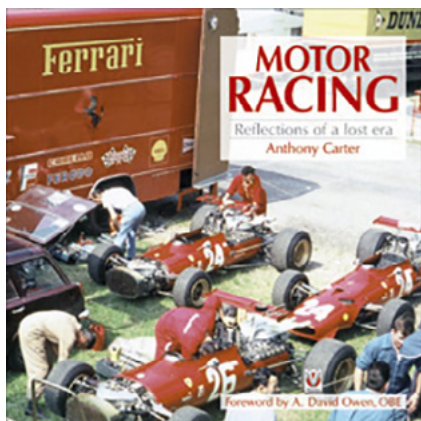
MG S ABINGDON FACTORY (THOSE WERE THE DAYS...)

Автор: Moylan
 Издательство: Veloce
 Издание: 2017
 ISBN: 9781787111158
 Страниц: 96
 Язык: английский
 Мягкий переплет
 Ориентировочная стоимость 20 Евро без доставки



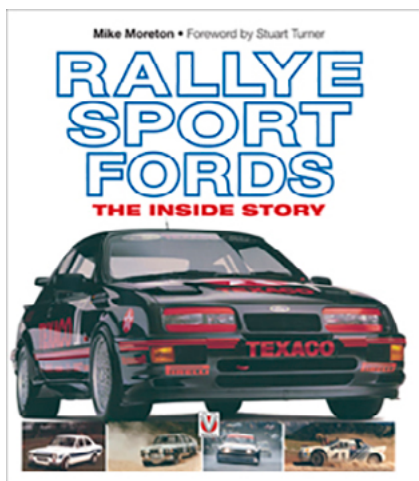
FORMULA 2 THE GLORY YEARS, 1967-84

Автор: Acerbi Leonardo
 Издательство: Giorgio Nada Editore
 Издание: апрель 2017
 Формат: 28 x 31 cm
 ISBN: 9788879116749
 Страниц: 320
 Язык: итальянский / английский
 Твёрдый переплет
 Ориентировочная стоимость 51 Евро без доставки



Motor Racing - Reflections of a lost era

Автор Anthony Carter
 Издательство Veloce
 Издание 2017
 Формат 25 x 25 cm
 ISBN 9781904788102
 Страниц 208
 Язык английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 40 фунтов без доставки



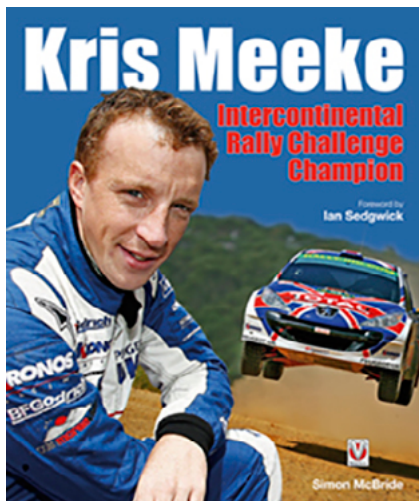
Rallye Sport Fords – The inside story

Автор Mike Moreton
 Издательство Veloce
 Издание 2017
 ISBN 9781845841157
 Страниц 160
 Язык английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 25 фунтов без доставки



Audi R8 (WSC Giants)

Автор Ian Wagstaff
 Издательство Veloce
 Издание 2016
 ISBN 978-1-845843-27-4
 Формат 21 x 19,5 cm
 Страниц 128
 Язык английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 16 фунтов без доставки

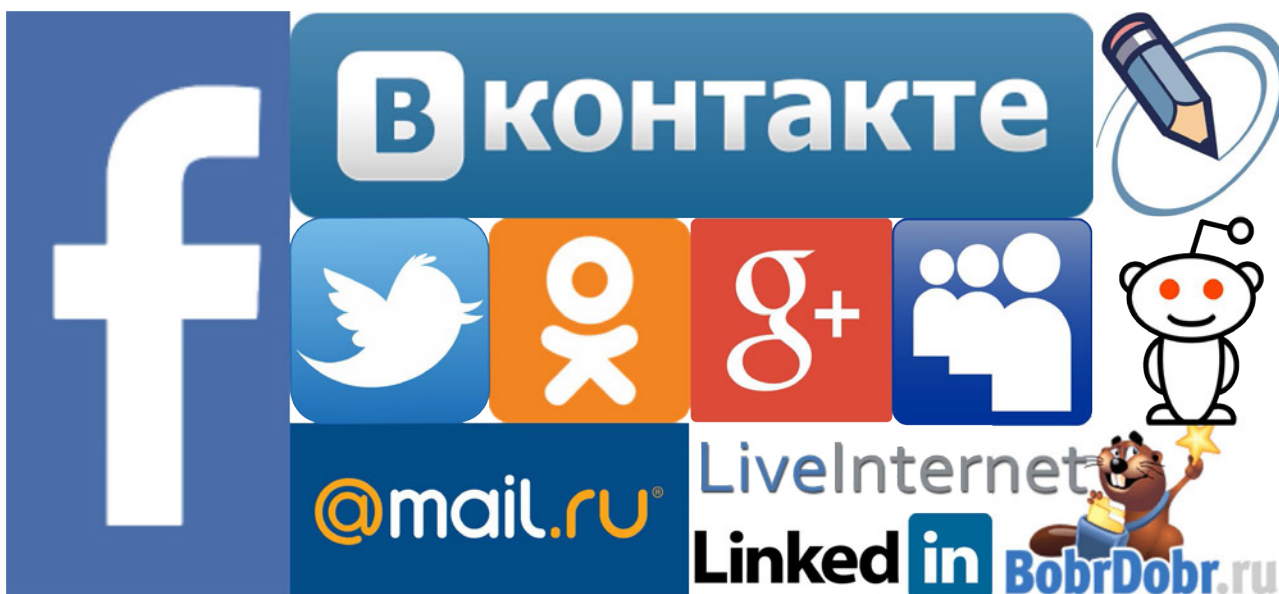


Kris Meeke - Intercontinental Rally Challenge Champion

Автор Simon McBride
 Издательство Veloce
 Издание 2017
 Формат 20,7 x 25 cm
 ISBN 978-1-845840-71-6
 Страниц 160
 Язык английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 20 фунтов без доставки

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.

PROGRAMME

SAT. SEPT. 26TH 1925

PRICE ONE SHILLING

200 MILES RACE

FOR LIGHT CARS UNDER 1500 c.c. AT BROOKLANDS.



ORGANISED BY THE JUNIOR CAR CLUB