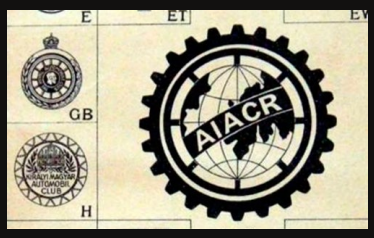
ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

Альманах Выпуск 2, февраль 2015

Жан-Пьер Бельтуаз, 1937-2015

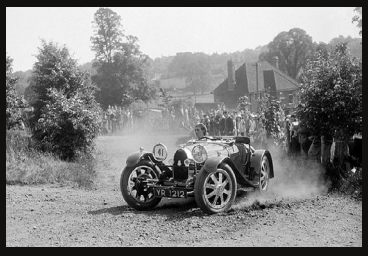
Читайте в выпуске:



Сергей МИНГАЗОВ «Гранд-эпрёв»

Владимир КОВАЛЕНКО «Бразилия-2003»

Николай БЕЛОУСОВ «Le pur sang de l'automobile» (окончание)



Алексей ГРУШКО «Первая «гонка моторов» в России»

Содержание:

1. Сергей Мингазов. «Гранд-эпрёв»....3
2. Алексей Грушко. «Первая «гонка моторов» в России»....40
3. Алексей Грушко. «Владимир Рашевский»....47
4. Николай Белоусов. «Le pur sang de l'Automobile. Часть II»....52
5. Владислав Шайхнуров. «Alfa Romeo 158. Часть II»....74
6. Владислав Шайхнуров. «Большой приз Стокгольма» 1948 года....85
7. Книжные новинки....95
8. Владимир Коваленко. «Большой приз Бразилии» 2003 года....97
9. Алексей Грушко. «Жан-Пьер Бельтуаз. 1937-2015»....121
10. Сергей Мингазов. «Дело Бельтуаза»....128

Положение об авторских правах

1. 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.

2. 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.

A
AR
B
BG
BR
C
CH
CS
D
DK
Сергей Мингазов
«Гранд-эпрёв»
E
F
GB
GR
H
J
L
LR
LT
MC
N
NL
P
PL
RM
S
SE
SF
SHS
U
US

Сергей Мингазов

«Гранд-эпрёв»

Высшие гонки мира

Введение.

Современный международный автоспорт организован Международной автомобильной федерацией довольно удобно для понимания. Если говорить упрощенно, он состоит из того, что, по сути, следует называть гоночными сериями — то есть из многоэтапных соревнований, в рамках которых гонки, участники гонок, коммерческие структуры, а часто и производители техники объединены в единое общество. В этом смысле очень просто понять, что такое, например, Гран-при Хьюстона: это гонка серии «Индикар». Кто такой Том Кристенсен? Гонщик чемпионата мира в гонках на выносливость. Кто такой Бруно Мишель? Коммерческий руководитель гоночной серии «ГП-2». Комментатор «ДТМ» в телетрансляции «ДТМ» сообщает нам, что выигранная поул-позиция — десятая для Гэри Паффетта в его карьере в «ДТМ». У каждой гоночной машины есть принадлежность, у каждого человека — место работы, которые можно легко определить. Существуют не только гонщики или инженеры определенных серий, но и журналисты, освещающие только гонки определенных серий, и болельщики только определенных серий. В современном автоспорте очень мало событий, которые не являлись бы частью какой-либо гоночной серии. Как правило, каждая серия является отдельной коммерческой организацией, заключающей отдельные договора услуг, предлагающей на рынке рекламы и спортивных телешоу свой особенный продукт.

Любая гоночная серия имеет свои особенности, и в глазах болельщиков гоночные серии обычно имеют некую иерархию. Наверх этой иерархии чаще всего ставят чемпионат «Формула-1», а ниже — гоночные серии «ГП-2», «Мировая серия "Рено"», «Формула-3», «ГП-3», «Рено 2,0» и так далее; особняком стоят чемпионаты кузовных автомобилей и чемпионаты от-дельных стран, такие как «Индикар», «НАСКАР», «ДТМ», «V8 Суперкарс» и прочие. Но попытки болельщиков, да и самой Международной автомобильной федерации (ФИА), придумать более обширную систему иерархии соревнований, включающую весь автоспорт, или классификацию с четкими критериями, очень затруднены. Даже если ограничиться только соревнованиями машин с открытыми колесами («формул»), и базироваться на каком-нибудь очевидном критерии, напри-мер, объеме двигателя, то разнообразие конструкций и правил все равно вызывает большие трудности.

Но еще более затруднены попытки понять иерархию соревнований, давно ставших историей. Большинство гоночных серий существуют с 1980-х–90-х годов, а до этого каждая гонка, каждая машина, каждый гонщик или руководитель существовали отдельно и не были ограничены рамками серий. Машины одних видов автоспорта часто могли участвовать в других, переходить из класса в класс, гонщики вразнобой участвовали в десятках соревнований разных классов и чемпионатов, инженеры одновременно конструировали машины «формулы-1» и серийные, а гонки имели свободные правила, легко меняя классы машин.

Как при этом определить, какие гонки были более важными, а какие — менее важными? Какие имели значение, какие — нет? Можно придумать несколько подходов:

1) Наиболее простой путь — экстраполировать современную систему соревнований на исторические соревнования. Например, очень часто встречается попытка выделить из множества существовавших соревнований те, которые учитывались при подсчете очков Личного чемпионата мира. При этом чемпионат мира называется «Формулой-1», отождествляется с современным

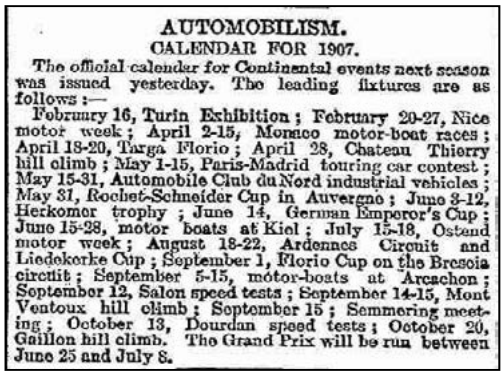
чемпионатом «Формула-1», и ведется сквозная статистика побед, поул-позиций, быстрейших кругов, очков, заработанных гонщиками и командами, и так далее. Это приводит к целому вороху ошибок и несоответствий, разбор которых — тема отдельного разговора. В качестве простых примеров можно заметить, что: а) этот подход игнорирует все гонки, проходившие до начала личного чемпионата мира (13 мая 1950 г.), совершенно исключая из рассмотрения достижения довоенных гонщиков и марок; и б) он игнорирует гонки, проходившие в 1950–1983 гг., но не входившие в зачет чемпионата, хотя среди них были соревнования и более значимые. То есть, этот подход очень упрощен и не учитывает исторических реалий; если помнить о его допущениях, то он пригоден как вариант статистической обработки данных, но не более того.

2) Базироваться на техническом классе машин, участвовавших в соревнованиях, то есть считать, что гонки на машинах с большим объемом двигателя по статусу выше, чем с меньшим. Можно также различать машины по типу их кузова или уровню модернизации. Этот подход отчасти совпадает с подходом Международной спортивной комиссии (МСК), управлявшей автоспортом с 1923 по 1979 годы: в 1926 году ей была принята классификация автомобилей на основе типа их кузова (серийный, спортивный, гоночный) и объема двигателя. С большими изменениями эта классификация дожила до наших дней, и сегодня ФИА (в статье 251 приложения «J» к Международному спортивному кодексу) по-прежнему различает машины по группам согласно типу кузова, массовости выпуска, внесенным изменениям, и по классу, в зависимости от объема двигателя. Этот подход к классификации исторических соревнований верен, но у него имеются недостатки. Во-первых, он учитывает только технический класс, но не спортивный уровень соревнования, не значимость и статус — так, гонки «Формулы-5000» оказались бы выше «Формулы-1». Во-вторых, реализация его затруднена тем, что для каждого рассматриваемого соревнования необходимо знать его технический регламент, зачастую (особенно для довоенных гонок) являющийся сложным, неоднозначным или утерянным. В-третьих, существовали соревнования, проводимые в нескольких технических классах одновременно, со смешением даже гоночных «формул» и серийных автомобилей.

3) Попытаться найти критерии, согласно которым иерархия гонок выстраивалась во времена их проведения. Легко предположить, что международные соревнования (количество которых к 1930 году перевалило за 50 в год, а к 1960 — за 300), должны были разделяться не только на соревнования разных технических классов или разных видов автоспорта, но и иметь иерархию, выделение более и менее важных, статусных — иначе в международном автоспорте воцарился бы хаос. Подтвердить это предположение нелегко, это требует приличной исследовательской работы, но осмелюсь утверждать, что такая система действительно официально существовала и использовалась МСК и её преемницей ФИСА, по меньшей мере, в период с 1926 по 1985 годы. Начавшись с относительно простого выделения нескольких наиболее важных гонок, она позже превратилась в сложную систему статусов, свидетельствующих о репутации и организационном уровне соревнования. Частично она существует и сегодня, но ее вершина, система статусов высших гонок, не выдержала коммерциализации автоспорта и сегодня не существует — она заменена системой гоночных серий, которую я упрощенно описал в начале статьи. Следствием этого является почти полное отсутствие современной информации об иерархии гонок в истории, что осложняет поиски; при реализации этого, третьего, подхода, необходимо опираться почти исключительно на исторические источники — книги, периодику и документы ФИА.

Предметом данной статьи стала не вся система иерархии гонок в истории — она весьма обширна и (особенно в части национальных соревнований) не столь интересна для болельщиков — а лишь ее верхняя часть. Это те гонки, которые считались высшими в мире, и именно они составляли основу мирового автоспорта на протяжении почти всей его истории. Это те гонки, которые дают возможность говорить об эволюции высшего автоспорта на протяжении всей его

истории, без разрывов, без умолчаний; это те гонки, которые продолжаются около ста лет, и видели в ранге победителя и Нуволари, и Фанхио, и Лауду, и Шумахера. Эти гонки известны в истории под названием **«Гранд-эпрёв»**.



AUTOMOBILISM.
CALENDAR FOR 1907.

The official calendar for Continental events next season was issued yesterday. The leading fixtures are as follows :—

February 16, Turin Exhibition ; February 20-27, Nice motor week ; April 2-15, Monaco motor-boat races ; April 18-20, Targa Florio ; April 28, Chateau Thierry hill climb ; May 1-15, Paris-Madrid touring car contest ; May 15-31, Automobile Club du Nord industrial vehicles ; May 31, Rochet-Schneider Cup in Auvergne ; June 3-12, Herkomer trophy ; June 14, German Emperor's Cup ; June 15-28, motor boats at Kiel ; July 15-18, Ostend motor week ; August 18-22, Ardennes Circuit and Liedekerke Cup ; September 1, Florio Cup on the Brescia circuit ; September 5-15, motor-boats at Arcachon ; September 12, Salon speed tests ; September 14-15, Mont Ventoux hill climb ; September 15 ; Semmering meeting ; October 13, Dourdan speed tests ; October 20, Gaillon hill climb. The Grand Prix will be run between June 25 and July 8.

Рис. 1 - «Таймс» 15.12.1906, попытка журналистов ознакомить читателей с проводимыми в следующем году моторными соревнованиями.

1. Появление иерархии соревнований в международном автоспорте (1921–1939).

Безусловно, неопределенная иерархия гонок существовала с самого их появления. Такие гонки, как гонка Париж-Мадрид 1903 г., гонки на кубок Гордона-Беннетта, Гран-при Автоклуба Франции (АКФ) и приз Кайзера, пользовались большой популярностью у зрителей и участников, а потому справедливо расценивались как высшие. Когда в 1904–1914 годах журналисты делали первые попытки сообщить о гонках, запланированных на следующий год, они выбирали важнейшие из них (рис. 1).

В 1921 году автоклуб Милана провёл Гран-при Италии — гонку, созданную по образцу Гран-при АКФ и давшую начало появлению гонок Гран-при и в других странах. В 1922 году автоклуб запланировал на строящейся трассе в Монце проведение гонки, которая должна была стать уже высшей в Европе — Гран-при Европы; но титул Гран-при Европы, уже при поддержке только что созданной Международной спортивной комиссии, получила только гонка 1923 года. В дальнейшем титул Гран-при Европы давался различным национальным Гран-при ежегодно, по очереди, до 1930 года.

Ну а 8 октября 1923 года, на собрании Международной спортивной комиссии, посвященном итогам первого Гран-при Европы, впервые состоялась попытка организованно собрать основные международные гонки в один список. Члены Международной спортивной комиссии (делегаты национальных автоклубов) собрали и объединили информацию о своих соревнованиях; этот список был утвержден членами АИАКР 3 ноября и с тех пор именуется международным спортивным календарем, утверждается и публикуется ежегодно до наших дней. В первый международный календарь вошло 31 событие; поскольку в 1924 году ни виды автоспорта, ни классы машин еще не были отделены друг от друга, то календарь был сплошным, без выделения отдельных событий (рис. 2). Осенью 1924 года АИАКР был учрежден первый **чемпионат мира**, и в его правилах («Аутомобил-ревью цайтунг» от 14.11.1924, «Аллгемайне аутомобил цайтунг» от 15.02.1925) описывались гонки, из которых он будет состоять («500 миль Индианаполиса», Гран-при Европы, Гран-при АКФ,

KALENDARIUM.

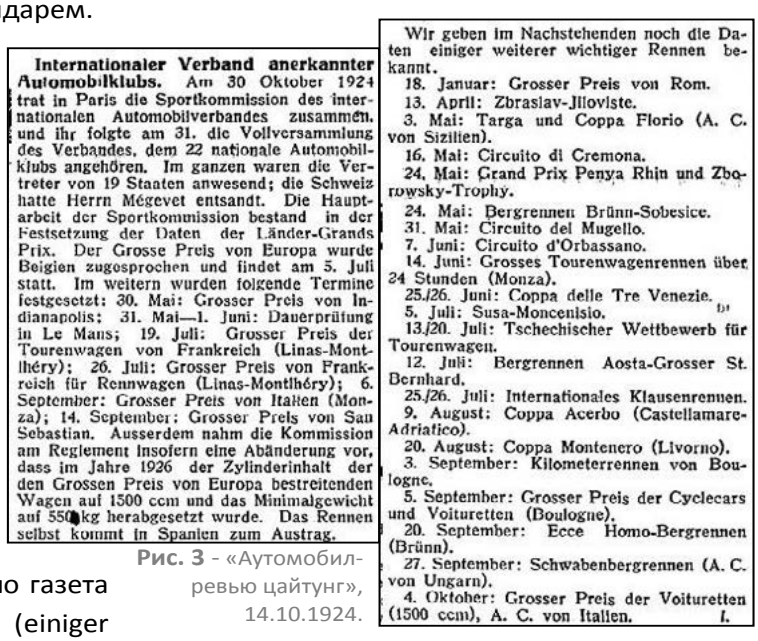
Der Verband der international anerkannten Automobilklubs hat den Automobilsport-Kalender 1924 in folgender Form definitiv festgelegt:

16. bis 17. Februar: Norwegen, Geschwindigkeitsrennen auf dem Eissee „Giersjoen".
16. März: Schweiz, Kilometerrennen mit fl. St., Genf.
20. April: Tschechoslowakei, Adules internationales Bergrennen Königsaal—Jilowischt (A.-Cl. der tschechoslow. Rep.).
27. April: Tschechoslowakei, Bergrennen bei Brünn (A.-Cl. der tschechoslowakischen Rep.).
11. Mai: Oesterreich, Ries-Rennen (Steierm. A.-Cl.).
18. Mai: Polen, Zweites intern. Rennen bei Struga.
24. und 25. Mai: Tschechoslowakei, internationaler Dauerwettbewerb von Motorrädern, Beiwagenrädern und Cyclecars (A.-Cl. der tschechoslow. Rep.).
30. Mai: Amerika, Indianapolis-Rennen.
1. Juni: Italien, Grand Prix der Cyclecars zu Bologna.
16. bis 23. Juni: Oesterreich und Ungarn, internationale Wertungsfahrt.
23. bis 27. Juni: Polen, internationaler Tourenwettbewerb.
23. bis 29. Juni: Tschechoslowakei, Vierter internationaler Dauerwettbewerb für Tourenautomobile (A.-Cl. der tschechoslowakischen Rep.).
1. bis 6. Juli: Schweiz, Alpenfahrt.
6. Juli: Tschechoslowakei, Schöberberg-Rennen.
7. Juli: Belgien, Grand Prix.
20. Juli: Italien, Bergrennen Susa—Mont Cenis.
20. Juli: Tschechoslowakei, internationales Kurorterennen Karlsbad—Marienbad (Egerländer Automobilklub).
27. Juli: Tschechoslowakei, internationales Rennen zu Karlsbad (Egerländer A.-Cl.).
Erste Augustwoche: Frankreich, Großer Preis von Europa, Grand Prix der Tourenwagen.
3. August: Oesterreich, Hollenburg-Rennen (Kärntner A.-Cl.).
9. und 10. August: Norwegen, Regularitätswettbewerb.
16. und 17. August: Schweiz, Klausenpaß-Rennen.
10. bis 20. August: Italien, Coppa delle Alpi.
23. und 24. August: Dänemark, Fanoe-Rennen.
27. August: Belgien, Rekordversuche zu Oostmalle.
7. September: Tschechoslowakei, II. internationales Rennen zu Lochotin bei Tremosna (Automobilklub Pilsen).
7. September: Grand Prix von Italien zu Monza.
14. September: Oesterreich, internationales Semmering-Rennen.
21. September: Tschechoslowakei, IV. internationales Ecce Homo-Rennen (Mähr.-Schles. A.-Cl.).
28. September: Ungarn, internationales Schwabenberg-Rennen.
7. Oktober: Norwegen, Frognersaeteren-Bergrennen.

Рис. 2 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг», 15.01.1924, первый международный спортивный календарь.

гонка на «Бруклендсе» и Гран-при Италии); но они были лишь частью регламента чемпионата, не назывались и не являлись никаким календарем.

Именно в это время появляются и первые упоминания о каком-то особо выделяемом типе гонок. Швейцарская газета «Аутомобил-ревью цайтунг» (Automobil-Revue Zeitung) от 14 ноября 1924 года (рис. 3) упоминает, что главной задачей МСК на заседании 30 октября 1924 года было определение дат Гран-при стран (Länder-Grands Prix), и были установлены даты Гран-при Европы, Гран-при Индианаполиса, гонки на выносливость в Ле-Мане, Гран-при Франции для кузовных и для гоночных машин, Гран-при Италии и Гран-при Сан-Себастьяна. И уже отдельно газета сообщает даты «других важных гонок» (einiger weiterer wichtiger Rennen). Зачем МСК в 1924 году выделяла ограниченный круг высших гонок стран — членов АИАКР, и почему считала согласование их дат одной из своих важных задач?



Internationaler Verband anerkannter Automobilklubs. Am 30 Oktober 1924 trat in Paris die Sportkommission des internationalen Automobilverbandes zusammen, und ihr folgte am 31. die Vollversammlung des Verbandes, dem 22 nationale Automobilklubs angehören. Im ganzen waren die Vertreter von 19 Staaten anwesend; die Schweiz hatte Herrn Mégevet entsandt. Die Hauptarbeit der Sportkommission bestand in der Festsetzung der Daten der Länder-Grands Prix. Der Grosse Preis von Europa wurde Belgien zugesprochen und findet am 5. Juli statt. Im weitern wurden folgende Termine festgesetzt: 30. Mai: Grosser Preis von Indianapolis; 31. Mai—1. Juni: Dauerprüfung in Le Mans; 19. Juli: Grosser Preis der Tourenwagen von Frankreich (Linas-Montlhéry); 26. Juli: Grosser Preis von Frankreich für Rennwagen (Linas-Montlhéry); 6. September: Grosser Preis von Italien (Monza); 14. September: Grosser Preis von San Sebastian. Ausserdem nahm die Kommission am Reglement insofern eine Abänderung vor, dass im Jahre 1926 der Zylinderinhalt der den Grossen Preis von Europa bestreitenden Wagen auf 1500 ccm und das Minimalgewicht auf 550 kg herabgesetzt wurde. Das Rennen selbst kommt in Spanien zum Austrag.

Wir geben im Nachstehenden noch die Daten einiger weiterer wichtiger Rennen bekannt.

18. Januar: Grosser Preis von Rom.
13. April: Zbraslav-Jiloviste.
3. Mai: Targa und Coppa Florio (A. C. von Sizilien).
16. Mai: Circuito di Cremona.
24. Mai: Grand Prix Penya Rhin und Zborowsky-Trophy.
24. Mai: Bergrennen Brünn-Sobesice.
31. Mai: Circuito del Mugello.
7. Juni: Circuito d'Orbassano.
14. Juni: Grosses Tourenwagenrennen über 24 Stunden (Monza).
25./26. Juni: Coppa delle Tre Venezie.
5. Juli: Susa-Moncenisio.
13./20. Juli: Tschechischer Wettbewerb für Tourenwagen.
12. Juli: Bergrennen Aosta-Grosser St. Bernhard.
25./26. Juli: Internationales Klausenrennen.
9. August: Coppa Acerbo (Castellamare-Adriatico).
20. August: Coppa Montenero (Livorno).
3. September: Kilometerrennen von Boulogne.
5. September: Grosser Preis der Cyclecars und Voituretten (Boulogne).
20. September: Ecce Homo-Bergrennen (Brünn).
27. September: Schwabenbergrennen (A. C. von Ungarn).
4. Oktober: Grosser Preis der Voituretten (1500 ccm), A. C. von Italien.

Рис. 3 - «Аутомобил-ревью цайтунг», 14.10.1924.

Похожее выделение появляется в той же газете год спустя (рис. 4), и под названием «grosser Preise» перечисляются гонка в Индианаполисе, Гран-при Франции, Гран-при Европы (в Сан-Себастьяне), Гран-при Великобритании и Гран-при Италии. А через месяц нечто подобное появляется и в австрийской газете «Аллгемайне аутомобил цайтунг» (Allgemeine Automobil-Zeitung) от 1 декабря 1925 года (рис. 5). Газета, описывая положения только что принятого первого Международного спортивного кодекса, упоминает о том, что в последнем приложении к нему регламентируется промежуток в 15 дней между **«Гранд-эпрёв»** («Grandes Epreuves») и в 5 дней между «Гранд-эпрёв» и другими соревнованиями. Затем газета перечисляет эти «Гранд-эпрёв»:

Aus der internat. Sportkommission.
Schweiz und Klausen.

Vergangenen Mittwoch trat in Paris die Sportkommission der A. I. A. C. R. zusammen. Ueber die Verhandlungen können wir folgendes berichten:

Der Generalversammlung der A. I. A. C. R. wird vorgeschlagen, der Schweiz eine Vertretung in der Sportskommission zu gewähren, wobei sie einstweilen jedoch bloss beratende Stimme hätte.

Im Mittelpunkt der Beratungen stand die Festsetzung des Reglementes. So werden fünf grosse Preise zum Austrag gelangen, deren Daten sind:

Indianapolis, 30. Mai.
Grosser Preis von Frankreich, 27. Juni.
Grosser Preis von Europa (in San Sebastian), 25. Juli.
Grosser Preis von England (in Brooklands), 2. Aug.
Grosser Preis von Italien, 5. September.

Рис. 4 - «Аутомобил-ревью цайтунг», 30.10.1925.

Рис. 5 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.12.1925, одно из первых упоминаний названия «Гранд-эпрёв»

darf kein nationaler Klub in seinem Land eine internationale offene Sportveranstaltung für ein Datum genehmigen, das bereits für eine andere Sportveranstaltung vorgesehen ist. Immerhin steht es dem nationalen Klub frei, für ein Datum, das im internationalen Sportkalender schon beansprucht erscheint, eine Sportveranstaltung zu genehmigen, die ausschließlich für die Konkurrenten des eigenen Landes reserviert bleibt. Als eine Kollision der Zeitpunkte von Sportveranstaltungen wird es nicht angesehen, wenn die Fahrzeuge in den beiden Veranstaltungen verschiedenen Klassen angehören. Um eine Terminkollision zu vermeiden, muß bei den „Grandes Epreuves" ein Zwischenraum von wenigstens fünfzehn Tagen zwischen den Daten liegen, bei den übrigen internationalen Veranstaltungen ein Zwischenraum von mindestens fünf Tagen.

* *

Als „Grandes Epreuves" des Jahres 1926 wurden, wie von uns schon berichtet, folgende fünf Rennen bezeichnet: Der Grand Prix von Europa, der Grand Prix des Französischen Automobil-Club, der Grand Prix des Italienischen Automobil-Club, der Große Preis des Königlich Englischen Automobil-Club (500-Meilen-Rennen, Brooklandsbahn) und das Indianapolis-Rennen.

Das ist in großen Zügen ein Ueberblick über die Normen des internationalen Rennreglements. Außer dem internationalen Rennreglement, das die Bestimmungen der A. I. enthält, gelangt demnächst auch das allgemeine Rennreglement der Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes (FICM.) zur Veröffentlichung. Sobald dieses Rennreglement, sowie das österreichische Rennreglement fertiggestellt und anerkannt sind, werden wir nicht verfehlen, auch hier die Hauptpunkte in gleicher Form zusammenzufassen.

Легко заметить, что здесь перечислены абсолютно те же гонки, что и в «Аутомобил-ревью цайтунг». Почему эти гонки перечисляются отдельно от общего календаря? Почему они названы странным термином «Grandes Epreuves», а не привычными Großer Preis (нем. «Гран-при») или Grand Prix (фр. «Гран-при»)? Из контекста следует, что они противопоставляются «другим международным событиям», то есть сами являются международными событиями, но не такими, как другие. А название «Гранд-эпрёв» (фр. «важные события») дает возможность предположить,

что под этим термином автор статьи понимает какие-то особенно важные гонки.

> *Коснемся вопроса терминологии. Фраза «Grande Epreuve» (мн. ч. «Grandes Epreuves») дословно переводится с французского как «большое событие»; в данном случае скорее подходит перевод «важное мероприятие, соревнование». Изначально, в документах АИАКР, использовался термин «Grande Épreuve», поэтому он является первичным термином. По-немецки гонки «Grandes Epreuves» называли терминами «Großer Preis», «Grand Prix» и «Grosse Preise»; по-итальянски — «Grande Premio» и «Grande Prova»; по-испански — «Gran Prueba»; по-английски — «Grand Prix», в ранних источниках «important races» и «principal events» (с вариациями), в поздних появились специальные термины «Major Grand Prix» и «Classic Events». Но эти термины не смогли устояться в языках, поэтому часто применялись с пояснениями или в качестве синонимов к «Grandes Epreuves». Только термин «Classic Events» долгое время использовался в английском языке, но одновременно с «Grandes Epreuves», а сейчас практически вытеснен первоначальным термином. На русский язык «Grandes Epreuves» перевести трудно, поскольку дословный перевод имеет широкое значение, а термин означает очень узкое специальное понятие, которого не существует в русском. Возможно создание нового термина («большие гонки», «большие призы»), но среди специалистов нет единства в этом вопросе, так же как нет и устоявшегося выражения. Поэтому в данной статье этот термин будет переведен при помощи транскрипции: «Гранд-эпрёв» — через дефис, в кавычках, с первой прописной буквы, среднего рода, несклоняемый.*

Termine der Grandes Epreuves:

Die Daten für die Grandes Epreuves 1927 werden nunmehr wie folgt endgültig festgesetzt:

30. Mai: Indianapolis-Rennen;
3. Juli: Französischer Grand Prix;
31. Juli: Großer Preis von Spanien.
4. September: Großer Preis von Europa (Monzabahn).
1. Oktober: Großer Preis von England.

Die Veranstaltung der Automobil-Weltmeisterschaft 1927 wurde Italien anvertraut.

Der Weltmeisterschaftstitel pro 1926 wurde der Firma Bugatti zuerkannt.

Рис. 6 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг», 15.11.1926.

Grand Prix de l'A.C.F. 1928.

„Nachdem der Automobile Club de France die französischen Konstrukteure befragt und deren Mehrheit die Absicht ausgesprochen hatte, sich in diesem Jahre zu absentieren, hat die Commission Sportive beschlossen, den Grand Prix de l'A.C.F. 1928 nicht zu veranstalten.

Die Commission Sportive organisiert die ‚Coupe de la Commission Sportive', die demnach im Jahre 1928 die ‚Grand Epreuve Internationale' des A.C.F. sein wird.

Der Sekretär der Commission Sportive
Ch. Fourcau."

Рис. 7 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг», 15.12.1927.

MOTOR-RACING FIXTURES.

The list of International motor sporting events for 1929 has been arranged by the International Association of Recognized Automobile Clubs, and a total of 57 fixtures has been approved. Five dates have been allotted to Great Britain, the R.A.C. Tourist Trophy race being fixed for August 17 and the remainder being Brooklands meetings on April 1, May 20, August 5, and September 21. Ireland has also been allotted July 12 and 13 for an International Car race.

Other important fixtures are the French Grand Prix (June 30), Belgian Grand Prix (July 6-7), Grand Prix des Nations in Germany (July 14), Spanish Grand Prix (July 31), Grand Prix d'Europe in Italy (September 8), and the Grand Prix d'Endurance de 24 heures, in France (June 15-16).

Рис. 8 - «Таймс», 02.11.1928.

15 декабря 1927 года «Аллгемайне аутомобил цайтунг» публикует статью под названием «Отмена Гран-при АКФ 1928. Кубок спортивной комиссии будет международным «Гранд-эпрёв» АКФ в 1928 году» (рис. 7). В статье приводится выдержка из коммюнике автоклуба Франции от 8 декабря:

«После того, как автомобильный клуб Франции опросил французских конструкторов, и большинство из них выразили намерение отсутствовать в гонке следующего года, спортивная комиссия решила, что Гран-при АКФ в 1928 не будет проведен.

Спортивная комиссия организует «Кубок спортивной комиссии», который в 1928 году станет «международным «Гранд-эпрёв» АКФ.

Секретарь спортивной комиссии Шарль Фару».

Del calendario automovilista de 1927

La serie de anomalías que se notaban en el esbozo del calendario, han desaparecido del definitivo que ha sido aprobado por la Comisión deportiva internacional

La serie de anomalías que presentaba el calendario automovilista que para 1927 había acordado la A. I. de A. C. Reconocidos han desaparecido en el calendario definitivo que ha aprobado la comisión deportiva internacional en la reunión que ha celebrado en el local del A. C. Francia y a la que han asistido los delegados de Alemania, Austria, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Suiza y España que estaba representada por el señor Resines.

Dicha comisión acordó las fechas definitivas de las grandes pruebas para 1927, a saber:

Gran Premio de Indianópolis: 30 de mayo.
Gran Premio del A. C. de Francia: 3 de julio.
Gran Premio de España (San Sebastián): 31 de julio.
Gran Premio de Europa (Italia): 4 de septiembre.
Gran Premio de la Gran Bretaña: 1 de octubre.
El Campeonato del Mundo de 1927 se atribuyó a Italia.
Sobre la fórmula para 1927, se tomó el

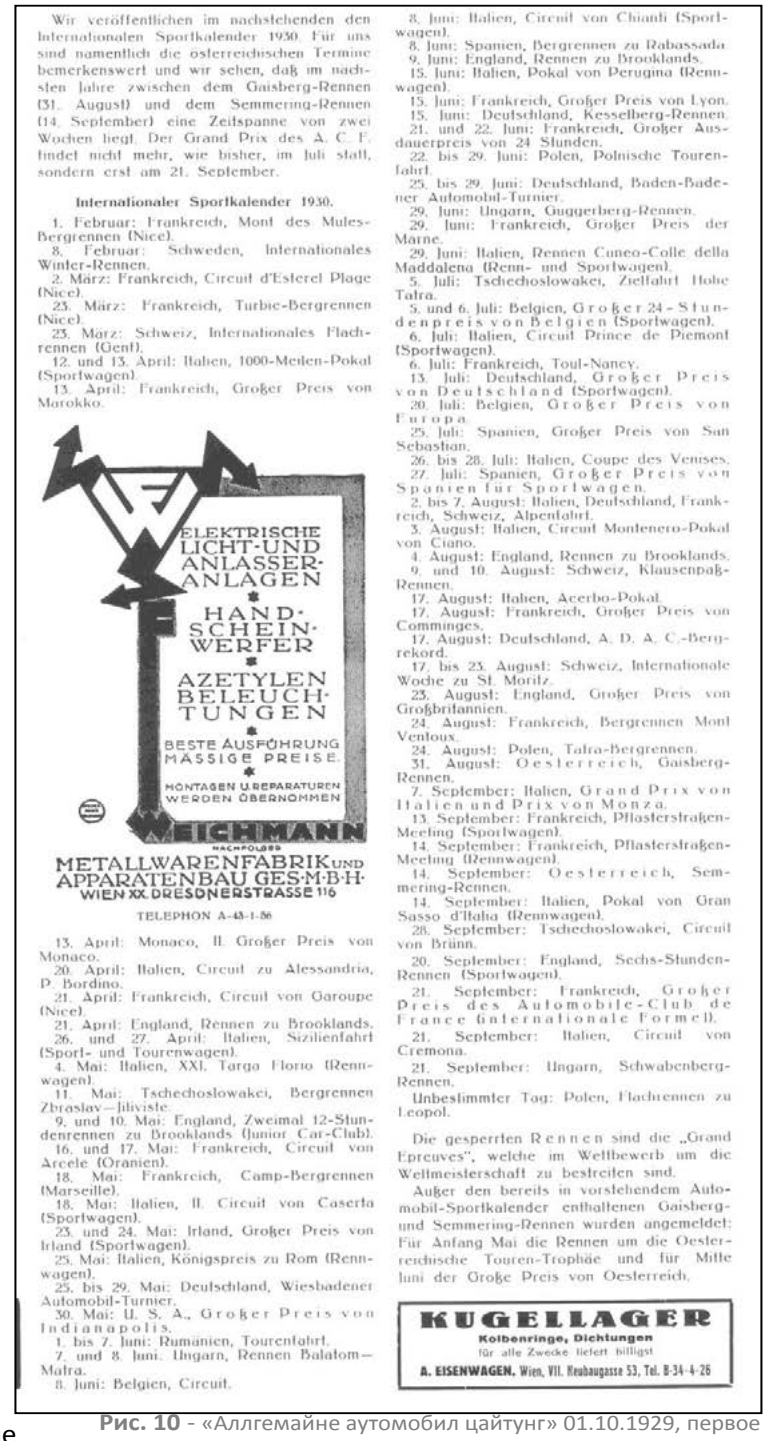
Рис. 9 - «Эль мундо депортиво», 26.10.1926.

Текст заявления дает возможность предположить, что «Гранд-эпрёв» — это не гонка и не регламент, а некий статус, которым национальный автомобильный клуб снабжал проводимую им гонку. В данном случае глава спортивной комиссии автоклуба выступил с заявлением о передаче этого статуса другой гонке. «Кубок спортивной комиссии» действительно был проведен (в классе спортивных машин), и в наше время даже иногда постфактум называется «Гран-при АКФ». В дальнейшем тексте статьи выражается сомнение в реальности получения гонкой статуса «Гранд-эпрёв» от АИАКР, и неизвестно, действительно ли гонка имела этот статус.

В следующие несколько лет довольно много примеров выделения гонок статуса «Гранд-

эпрёв» в отдельный список. Источниками информации служат газеты «Таймс», «Эль мундо депортиво», «Аллгемайне аутомобил цайтунг», «Автомобил-ревью цайтунг», журналы «Мотор», «Моторспорт» и «Аутокар» (см. список источников). Первая из них публиковала календари в наибольшем объеме: как правило, отдельно, в статье о собрании АИАКР — список из пяти-семи «Гранд-эпрёв», и отдельной статьей — полный календарь из 30-50 событий. В короткий список главных гонок почти все издания включали одни и те же события: Гран-при Франции, Бельгии, Германии, Италии, Испании, Великобритании и «500 миль Индианаполиса». Часто к этому списку добавлялись такие популярные гонки, как «24 часа Ле-Мана», «Милле милья» и «Тарга Флорио». Отдельно, а иногда и вместе с главными мировыми гонками, газеты отмечали важнейшие национальные соревнования.

Наконец, появляется общий календарь, в котором выделены особо значимые гонки: 1 октября 1929 года в «Аллгемайне аутомобил цайтунг» (рис. 10), в списке из 69 международных гонок выделены разрядкой, и ниже подписаны как «Гранд-эпрёв», семь гонок: Гран-при Индианаполиса, Большой 24-часовой приз Бельгии, Гран-при Германии, Гран-при Европы в Бельгии, Гран-при Испании, Гран-при Италии и Гран-при Франции.



Wir veröffentlichen im nachstehenden den internationalen Sportkalender 1930. Für uns sind namentlich die österreichischen Termine bemerkenswert und wir sehen, daß im nächsten Jahre zwischen dem Gaisberg-Rennen (31. August) und dem Semmering-Rennen (14. September) eine Zeitspanne von zwei Wochen liegt. Der Grand Prix des A. C. F. findet nicht mehr, wie bisher, im Juli statt, sondern erst am 21. September.

Internationaler Sportkalender 1930.

1. Februar: Frankreich, Mont des Mules-Bergrennen (Nice).
8. Februar: Schweden, Internationales Winter-Rennen.
2. März: Frankreich, Circuit d'Esterel Plage (Nice).
23. März: Frankreich, Turbie-Bergrennen (Nice).
23. März: Schweiz, Internationales Flachrennen (Genf).
12. und 13. April: Italien, 1000-Meilen-Pokal (Sportwagen).
13. April: Frankreich, Großer Preis von Marokko.

ELEKTRISCHE LICHT-UND ANLASSER-ANLAGEN
HAND-SCHEIN-WERFER
AZETYLEN BELEUCHTUNGEN
BESTE AUSFÜHRUNG MÄSSIGE PREISE
MONTAGEN U. REPARATUREN WERDEN ÜBERNOMMEN
NACHFOLGER
METALLWARENFABRIK UND APPARATENBAU GES·M·B·H·
WIEN XX. DRESDNERSTRASSE 116
TELEPHON A-43-1-56

13. April: Monaco, II. Großer Preis von Monaco.
20. April: Italien, Circuit zu Alessandria, P. Bordino.
21. April: Frankreich, Circuit von Garoupe (Nice).
21. April: England, Rennen zu Brooklands.
26. und 27. April: Italien, Sizilienfahrt (Sport- und Tourenwagen).
4. Mai: Italien, XXI. Targa Florio (Rennwagen).
11. Mai: Tschechoslowakei, Bergrennen Zbraslav—Jiliviste.
9. und 10. Mai: England, Zweimal 12-Stundenrennen zu Brooklands (Junior Car-Club).
16. und 17. Mai: Frankreich, Circuit von Arcele (Oranien).
18. Mai: Frankreich, Camp-Bergrennen (Marseille).
18. Mai: Italien, II. Circuit von Caserta (Sportwagen).
23. und 24. Mai: Irland, Großer Preis von Irland (Sportwagen).
25. Mai: Italien, Königspreis zu Rom (Rennwagen).
25. bis 29. Mai: Deutschland, Wiesbadener Automobil-Turnier.
30. Mai: U. S. A., Großer Preis von Indianapolis.
1. bis 7. Juni: Rumänien, Tourenfahrt.
7. und 8. Juni: Ungarn, Rennen Balaton—Mafra.
8. Juni: Belgien, Circuit.
8. Juni: Italien, Circuit von Chianti (Sportwagen).
8. Juni: Spanien, Bergrennen zu Rabassada.
9. Juni: England, Rennen zu Brooklands.
15. Juni: Italien, Pokal von Perugina (Rennwagen).
15. Juni: Frankreich, Großer Preis von Lyon.
15. Juni: Deutschland, Kesselberg-Rennen.
21. und 22. Juni: Frankreich, Großer Ausdauerpreis von 24 Stunden.
22. bis 29. Juni: Polen, Polnische Tourenfahrt.
25. bis 29. Juni: Deutschland, Baden-Badener Automobil-Turnier.
29. Juni: Ungarn, Guggerberg-Rennen.
29. Juni: Frankreich, Großer Preis der Marne.
29. Juni: Italien, Rennen Cuneo-Colle della Maddalena (Renn- und Sportwagen).
5. Juli: Tschechoslowakei, Zielfahrt Hohe Tatra.
5. und 6. Juli: Belgien, Großer 24-Stundenpreis von Belgien (Sportwagen).
6. Juli: Italien, Circuit Prince de Piemont (Sportwagen).
6. Juli: Frankreich, Toul-Nancy.
13. Juli: Deutschland, Großer Preis von Deutschland (Sportwagen).
20. Juli: Belgien, Großer Preis von Europa.
25. Juli: Spanien, Großer Preis von San Sebastian.
26. bis 28. Juli: Italien, Coupe des Veuves.
27. Juli: Spanien, Großer Preis von Spanien für Sportwagen.
2. bis 7. August: Italien, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Alpenfahrt.
3. August: Italien, Circuit Montenero-Pokal von Ciano.
4. August: England, Rennen zu Brooklands.
9. und 10. August: Schweiz, Klausenpaß-Rennen.
17. August: Italien, Acerbo-Pokal.
17. August: Frankreich, Großer Preis von Comminges.
17. August: Deutschland, A. D. A. C.-Bergrekord.
17. bis 25. August: Schweiz, Internationale Woche zu St. Moritz.
23. August: England, Großer Preis von Großbritannien.
24. August: Frankreich, Bergrennen Mont Ventoux.
24. August: Polen, Tatra-Bergrennen.
31. August: Oesterreich, Gaisberg-Rennen.
7. September: Italien, Grand Prix von Italien und Prix von Monza.
13. September: Frankreich, Pflasterstraßen-Meeting (Sportwagen).
14. September: Frankreich, Pflasterstraßen-Meeting (Rennwagen).
14. September: Oesterreich, Semmering-Rennen.
14. September: Italien, Pokal von Gran Sasso d'Italia (Rennwagen).
28. September: Tschechoslowakei, Circuit von Brünn.
20. September: England, Sechs-Stunden-Rennen (Sportwagen).
21. September: Frankreich, Großer Preis des Automobile-Club de France (Internationale Formel).
21. September: Italien, Circuit von Cremona.
21. September: Ungarn, Schwabenberg-Rennen.
Unbestimmter Tag: Polen, Flachrennen zu Leopol.

Die gesperrten Rennen sind die „Grand Epreuves", welche im Wettbewerb um die Weltmeisterschaft zu bestreiten sind.

Außer den bereits in vorstehendem Automobil-Sportkalender enthaltenen Gaisberg- und Semmering-Rennen wurden angemeldet: Für Anfang Mai die Rennen um die Oesterreichische Touren-Trophäe und für Mitte Juni der Große Preis von Oesterreich.

KUGELLAGER
Kolbenringe, Dichtungen
für alle Zwecke liefert billigst
A. EISENWAGEN, Wien, VII. Neubaugasse 53, Tel. B-34-4-26

Рис. 10 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.10.1929, первое выделение «Гранд-эпрёв» из общего списка международных гонок.

В то время как континентальные газеты довольно четко соблюдали правило выделения «Гранд-эпрёв», английские источники отличались некоторой хаотичностью. В газете «Таймс», журналах «Аутокар», «Мотор» и «Моторспорт» публиковались календари международных гонок, в которых выделялись отдельные соревнования: как правило, это «500 миль Индианаполиса», Гран-при Германии, Бельгии, Испании, Италии, Франции. Но в то же время, часто вместе с ними выделялись гонки другого формата и статуса, такие как «24 часа Ле-Мана», «24 часа Спа», «Тарга Флорио», «Милле милья» и даже заезды на установление мирового рекорда скорости в Дейтоне. Иногда сюда же относились и «Дважды двенадцать часов» на Бруклендсе, и гонка мотоклуба из Лондона в Эдинбург, и гонка мотоклуба в Лондоне. Очевидно,

что в этом случае авторы списка поступали по собственному желанию, приравнивая английские гонки к важнейшим международным.

Нужно помнить, что 1928–1933 годы ознаменовались кризисом высших международных гонок. Причины этого принято искать в политике АИАКР, установившей непопулярную международную гоночную формулу, основанную на контроле расхода топлива, и требовавшей соблюдения этой формулы высшими гонками. В результате многие мелкие международные гонки, не скованные требованиями АИАКР, иногда получали популярность большую, чем гонки, проводимые крупнейшими национальными автоклубами. Кроме того, АИАКР ревностно относилась к допуску на заседания посторонних, и в результате журналисты получали лишь обрывки информации. Возможно, с этим (а также с национальными мотивами) и связан некоторый беспорядок в определении «важных гонок».

Итальянский журнал «Тутти ин аутомобиле» (Tutti in automobile) в январе 1930 года опубликовал интересную заметку под названием «Чемпионат мира 1930» (рис. 11):

Il Campionato del Mondo nel 1930.

L'A. I. A. ha indetto, per il 1930, il Campionato automobilistico del mondo che sarà retto dal seguente regolamento:

1. – L'A. I. A. organizza per il 1930 un Campionato del Mondo dell'Automobile, riservato ai Costruttori, secondo i risultati ottenuti nelle 7 corse seguenti:

Gran Premio d'Europa (Belgio); Gran Premio di Germania; Gran Premio di Spagna; Gran Premio dell'A. C. di Francia; Gran Premio di Gran Bretagna; Gran Premio d'Indianopolis; Gran Premio d'Italia.

Questi Grandi Premi, però, non conteranno per la classifica del Campionato del Mondo che se essi saranno disputati secondo la formula internazionale dell'A. I. A. in vigore per il 1930.

2. – Per aver diritto alla classifica nel Campionato del Mondo, le Marche concorrenti dovranno obbligatoriamente prendere parte al Gran Premio d'Europa e ad una delle altre corse innanzi indicate.

3. – Il titolo di Campione del Mondo 1930 non sarà assegnato che se due almeno delle corse a formula internazionale, tra cui il Gran Premio d'Europa, avranno luogo.

4. – La classifica sarà fatta nel modo seguente:

I concorrenti si vedranno attribuire un numero di punti eguale

Рис. 11 - «Тутти ин аутомобиле» 01.1930.

АИАКР объявляет, что в 1930 году чемпионат мира будет проходить по следующим правилам:

1. АИАКР в 1930 году организует автомобильный чемпионат мира среди производителей автомобилей, в соответствии с результатами, полученными ими в 7 следующих гонках: Гран-при Европы (Бельгия); Гран-при Германии; Гран-при Испании; Гран-при автоклуба Франции; Гран-при Великобритании; Гран-при Индианаполиса; Гран-при Италии.

Эти Гран-при, однако, не будут учитываться в чемпионате мира, если они не будут проведены в соответствии с международной формулой АИАКР, действующей в 1930 году.

Официальный стиль её текста, нумерация параграфов и характер приводимых данных дают возможность предположить, что перед нами перевод официального регламента чемпионата мира, полученного от АИАКР. Важно отметить, что в этом регламенте нет ни слова о «Гранд-эпрёв», а дается лишь перечисление гонок чемпионата мира, хотя фактически это (за исключением Гран-при Великобритании, см. рис. 10) одни и те же гонки.

Венгерский журнал «Аутомобил Моторшпорт» (Automobil Motorsport) 5 ноября 1930 года (рис. 12) публикует интервью с секретарем венгерского автоклуба, в котором он характеризует «Гранд-эпрёв» как высшие соревнования и упоминает о появлении «Гранд-эпрёв» на выносливость для спортивных машин.

A minap felkerestük Petrovics Vidort, a KMAC sporttitkárát, aki mint tudjuk, a KMAC-ot a közelmultban lezajlott AIACR konferenciákon Párisban képviselte. Petrovics Vidor a következőkben volt szíves megadni észleleteit a jövő esztendő sporteseményeit illetőleg:

„A gyárak jövő évi programja: Jó túrakocsik, gyors sportkocsik és még gyorsabb versenykocsik piacrahozása. Versenyek szempontjából a gyárakat csak a hosszútávu Grand Prix és egyéb nagyjelentőségü Circuitek, Tourist Trophyk és a 24 órás versenyek érdeklik. Ezekben a versenyekben domborodik ki ugyanis a jó anyag és a jó konstrukció. Az itt nyert tapasztalatokat azután átvive a túrakocsikra, képesek a gyárak jó és igazán megbizható közhasználati járműveket gyártani. A szigoruan versenykocsikat illetőleg a jövőben csak az úgynevezett „Grand Épreuve"-ök jönnek számításba. Ezek a Francia Grand Prix, a Német, Spanyol, Belga és Olasz Grand Prix, valamint az újvilágban rendezett Indianapolisi Nagy Dij és a Targa Florio. Mellettük erősen fogják favorizálni a kisebb jelentőségü, de ugyancsak versenykocsik számára kiírt Circuit-versenyeket, melyeknek távja minimum 300 kilométer. Miután a versenykocsi-formula teljesen szabaddá lett téve, az összes versenyek egyenlő elbirálás alá esnek. A „Grand Épreuve" mellé újabban kifejlődött egy másik igen fontos versenyzési ág, a sportkocsik számára kiírt hosszútávu versenyek. Ezek a 24 órás Le Mans, a 24 órás Belga Grand Prix, az Ir Grand Prix, a Coppa Mille Miglia, a Tour de Sicile és mások. Ezeket a franciák „Grand Epreuve d'Endurance pour Voiture Sport" néven foglalják össze. Ez a két versenynem képezi a jövő programját.

Рис. 12 - «Аутомобил Моторшпорт» 5.11.1930.

Английский журнал «Моторспорт» 1 декабря 1933 года (рис. 13) сообщает об изменениях, внесенных АИАКР в Международный спортивный кодекс, и упоминает о «важнейших национальных соревнованиях» (great National Competitions), которые должны вноситься в международный спортивный календарь прежде остальных:

«276. ФОРМИРОВАНИЕ КАЛЕНДАРЯ. Каждый год, на ежегодном главном собрании, АИАКР будет подготавливать календарь международных соревнований, которые пройдут в следующем году в странах — ее членах.

Каждый национальный автоклуб будет иметь приоритетное право на одно соревнования в

календаре, дата которого не пересекается с другими датами.

Но до утверждения любых дат будут установлены даты важнейших национальных соревнований, перечисленных в статье 277. Когда первый каркас календаря будет готов, каждый национальный автоклуб сможет получить дату в календаре для других международных соревнований при следующих условиях: <...> »

Судя по приведенным номерам пунктов, этот фрагмент текста напрямую перепечатан из приложения «G» к Международному спортивному кодексу. Во всяком случае, точно такой же текст, за исключением нескольких формулировок, содержится в более поздних приложениях «G». Этот обрывок текста дает нам представление, чем «важнейшие национальные соревнования», они же «Гранд-эпрёв», отличались от обычных международных гонок: они имели приоритет при составлении календаря. Также становится понятно, как они утверждались: АИАКР ежегодно вносила их список в международный спортивный календарь, в пункт 277 приложения «G». И именно этот список публиковался в газетах, которые мы видели выше. Из газетных вырезок хорошо видно, что этот список был ограничен и состоял из важнейших гонок самых авторитетных членов АИАКР: автоклубов Франции, Бельгии, Великобритании, Италии, Германии, Испании и США.

INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR.

The following amendments have been made in the Rules for the formation and adherence to the International Sporting Calendar in the Appendix G of the Sporting Code.

276. FORMATION OF THE CALENDAR.

Each year at its Annual General Meeting, the A.I.A.C.R. will prepare the Calendar for International Competitions to be held during the following year in its constituent countries.

Each A.C.N. will have the prior claim to one competition on the Calendar, the date of which does not clash with other dates.

Before any dates are settled, however, the dates of the great National Competitions enumerated in Rule 277 will be settled.

When the first skeleton of the Calendar has been made as above, each A.C.N. may obtain a date on the Calendar for other International Competitions under the following conditions :—

(a) that the Competitions are organised by the A.C.N. itself or that they are recommended by the A.C.N. and have been held at least once previously.

(b) that the dates of the competitions do not clash with other dates or that they are acceptable to the delegates assembled to draw up the Calendar.

Each request for an inscription on the Calendar must be accompanied by a fee of francs 1,000. Half this sum will be retained by the A.I.A.C.R., the other half will be returned if the event takes place or if it has been prevented from

Рис. 13 - «Моторспорт», 01.12.1933, цитата из Международного спортивного кодекса.

«Аутомобил-ревью цайтунг» от 3 октября 1933 года (рис. 14):

Как было написано в предпоследнем выпуске, предварительное расписание Гран-при следующего года было утверждено на недавней встрече Международной спортивной комиссии в Париже. Швейцарские спортивные круги, вероятно, удивило, что планируемый Гран-при Швейцарии не упомянут в списке. Но это не означает, что проведение нашего Гран-при отменено или не будет признано. В Международном спортивном кодексе именно восемь Гран-при — Франции, Германии, Бельгии, Испании, Италии, «Турист трофи» в Англии, 500-мильная гонка в Индианаполисе — названы приоритетными международными событиями, так называемыми «Гранд-эпрёв», которые имеют определенные привилегии в назначении дат. В этом году к их списку был добавлен Гран-при Монако. Если Гран-при Швейцарии пройдет несколько раз, он будет отнесен к регулярным соревнованиям, а если будут предоставлены доказательства, что он является международным мероприятием, то национальная спортивная комиссия получит право подать заявку на признание нашего Гран-при в качестве «Гранд-эпрёв».

Der nächstjährige Kalender der Grossen Preise.

Wie in der vorletzten Ausgabe mitgeteilt wurde, ist anlässlich der kürzlich stattgehabten Sitzung der internationalen Sportkommission in Paris der vorläufige Kalender für die nächstjährigen Grossen Preise festgelegt worden. Es mag in schweizerischen Sportkreisen überrascht haben, dass der geplante Grosse Preis der Schweiz in der Liste nicht erwähnt wurde. Dies bedeutet nun keineswegs, dass entweder eine Anmeldung unseres Grossen Preises nicht erfolgt wäre oder nicht berücksichtigt würde. Im internationalen Sportcodex sind nämlich die acht Grossen Preise von Frankreich, Deutschland, Belgien, Spanien, Italien, die Tourist Trophy von England, das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis als bevorzugte internationale Veranstaltungen, sogenannte «Grandes Epreuves», bezeichnet, welche in bezug auf die Datenfestsetzung ein gewisses Vorrecht geniessen. Zu dieser Liste ist dieses Jahr noch der Grosse Preis von Monaco dazugekommen. Wenn der schweizerische Grosse Preis auf einige Wiederholungen zurückblicken kann und sich damit als regelmässige Veranstaltung ausgewiesen hat, anderseits durch die Beteiligung auch der Beleg erbracht wurde, dass es sich um eine internationale Veranstaltung handelt, so wird die nationale Sportkommission die Möglichkeit haben, Anerkennung unseres Grossen Preises als eine solche «Grande Epreuve» zu beantragen.

Im übrigen erweist es sich als zweckmässig, vorderhand von der Eintragung des Grossen Preises in die Liste der bevorzugten internationalen Rennen noch abzusehen. Bekanntlich müssen diese ab nächstes Jahr unter der neuen Gewichtsformel von 750 kg ausgetragen werden, wodurch die Beteiligung ganz wesentlich eingeschränkt, ja praktisch auf besonders gebaute Rennwagen beschränkt wird. Ob die Schweiz unter diesen Umständen schon im ersten oder zweiten Jahr ihres Grossen Preises auf die notwendige Beteiligung rechnen könnte, bleibt dahingestellt. Es ist daher für den Erfolg des Rennens viel aussichtsreicher, wenn es nach der freien Formel ausgetragen werden kann. Um die Ehre, das Rennen als «Grande Epreuve» bezeichnet zu sehen, brauchen wir uns vorläufig noch nicht allzuviel Sorge zu machen. Viel

Рис. 14 - «Аутомобил-ревью цайтунг», 03.10.1933.

Далее газета упоминает, что статус «Гранд-эпрёв» и не нужен Гран-при Швейцарии, поскольку в этом случае гонка должна будет проводиться по новой 750-килограммовой гоночной формуле, а это минус, так как круг участников будет ограничен количеством автомобилей, построенных в соответствии с этой формулой.

Итак, добравшись до 1933 года, мы можем определить несколько признаков «Гранд-эпрёв»:

– Это гонки, выделяемые национальными автоклубами из гонок, проводимых в их странах. Каждый национальный автоклуб мог иметь только одну такую гонку в год и должен был контролировать ее проведение. Поскольку автоклубы полностью контролировали проведение автогонок в своих странах, то

выделяемая ими гонка формально являлась высшей гонкой страны.

– Однако, не каждая гонка, выделенная национальным автоклубом, получала статус «Гранд-эпрёв»: его получали только соревнования виднейших членов АИАКР — автоклубов Франции, Италии, Бельгии, Великобритании, Германии, Испании и США. Несмотря на проведение в 1920-е–30-е годы своих высших гонок автоклубами Австрии, Бразилии, Швеции, Туниса и Венгрии, они получали статус национальных Гран-при, но не «Гранд-эпрёв». Гран-при Швейцарии получил статус «Гранд-эпрёв» только на третий год проведения, Гран-при Монако — на пятый.

– Это гонки, которые вносились в международный спортивный календарь АИАКР прежде всех остальных гонок и, таким образом, имели приоритет в утверждении даты проведения. Другие международные гонки вынуждены были выбирать дату не менее чем в 5 днях от «Гранд-эпрёв».

– Правила выделения «Гранд-эпрёв» были закреплены АИАКР в тексте высшего устава международного автоспорта — Международного спортивного кодекса. Список гонок, которым давался статус «Гранд-эпрёв», также публиковался в Международном спортивном кодексе, ежегодно заново.

– «Гранд-эпрёв», согласно требованию АИАКР, должны были проводиться по международной гоночной формуле. Но это правило часто нарушалось.

Таким образом, можно заключить, что в 1926 году, в первом Международном спортивном кодексе, АИАКР, по представлению национальных автоклубов, был выделен ограниченный круг гонок, которым был дан **официальный статус высших гонок в мире**. Этот статус и эти гонки известны под термином «Гранд-эпрёв».

Если же говорить о неофициальном статусе, о популярности гонок в глазах болельщиков и участников, то в период 1926–1939 гг., за исключением периода кризиса 1928–1930 гг., гонки «Гранд-эпрёв», в общем, обладали наибольшей популярностью среди всех мировых автогонок. Так, Гран-при Европы 1923 года в Монце собрал 400 тыс. зрителей, Гран-при Германии 1934 г. — 300 тыс., а эти цифры недостижимы даже для современных Гран-при «Формулы-1». Призовой фонд, который в послекризисные 1930-е годы в европейских гонках составлял менее 10 тыс. долл., в «Гранд-эпрёв» достигал 30 тыс., а в гонке «500 миль Индианаполиса» (во все времена отличавшейся высокими призовыми) доходил до 100 тыс. долл. Собственно, о том, что гонки, перечисленные выше в списках «Гранд-эпрёв», такие как Гран-при АКФ (Франции), Италии, Германии, Великобритании, Бельгии, «500 миль Индианаполиса», во все времена входили в число важнейших гонок мира, известно любому, даже современному, болельщику.

> *Говоря о развитии «Гранд-эпрёв» в историческом аспекте, нужно сказать, что в начале своего существования они представляли собой первые гонки высшего уровня организации. Все они были учреждены в начале 1920-х годов по примеру Гран-при АКФ, и вначале, аналогично ему, назывались термином «Гран-при» (Grand Prix). Уже во второй половине 1920-х появились многочисленные гонки более низкого уровня организации, копирующие формат Гран-при (хотя и не всегда имевшие слово «Гран-при» в названии) — такие как Гран-при По, Рима, Триполи, Прованса, Болоньи. Возможно, именно в связи с этим создатели МСК АИАКР — которыми были национальные автоклубы стран, фактически и являвшихся организаторами классических Гран-при — попытались принять директивные меры для того, чтобы сохранить высокий статус своих гонок. АИАКР решила сначала создать для классических Гран-при отдельный статус, «Гранд-эпрёв», дававший преимущество в назначении даты проведения; а затем попыталась даже запретить использование слов «Гран-при» гонками, призовой фонд которых составлял менее 10 тыс. долл. Однако, ни то, ни другое не получилось должным образом: в условиях общего кризиса гонок Гран-при, кризиса перепроизводства автомобилей и Великой депрессии более мелкие гонки могли более гибко подходить к организации, иногда имели большую популярность и не меньшие призовые фонды. Поэтому, строго говоря, «Гранд-эпрёв» не всегда можно противопоставлять другим Гран-при, выделять в отдельный класс или уровень — скорее эти гонки следует считать первыми среди равных. Ну а среди самих «Гранд-эпрёв» до 1930 года также существовала первая среди равных гонка — Гран-при Европы.*

В целом, положение гонок «Гранд-эпрёв», устоявшееся в международных календарях к 1933 году, оставалось неизменным до начала второй мировой войны. Из-за недостатка официальных источников по-прежнему приходится пользоваться сообщениями в прессе. Вот некоторые из них:

Der Internationale Automobil-Sportkalender 1934.

Jänner: 20. bis 26: Monaco: XIII. Sternfahrt nach Monte Carlo.

Februar: 16. bis 18.: Italien: III. Winterfahrt in die italienischen Alpen; 18.: Frankreich: III. Großer Preis von Pau; 25.: Schweden: IV. Großer Winterpreis.

März: 24. bis 29.: Frankreich: XIII. Paris—Nice.; 29.: Frankreich: XX. Internationales Turbie-Bergrennen.

April: 2.: Monaco: Großer Preis von Monaco; 2.: Großbritannien: Brooklands Automobil-Renn-Club-Rennen; 7. und 8.: Italien: VIII. Pokal der 1000 Meilen (Sp.); 22.: Italien: X. Circuit von Alessandria (P. Bordino) (R.); 28: Großbritannien: II. Junior-Car-Club-Rennen; 29.: Frankreich: Großer Preis von Tunis.

Mai: 5. bis 11.: Frankreich: III. Sternfahrt nach Marokko; 6.: Italien: VIII. Großer Preis von Tripoli (R.); 20.: Frankreich: Großer Preis von Casablanca; 20. und 21.: Frankreich: III. Großer Preis von Nimes; 20.: Italien: XXV. Targa Florio (R.); 20.: Belgien: IX. Großer Preis der Grenzen; 21.: Ungarn: Großer Preis von Budapest; 21.: Großbritannien: B. A. R. C.-Rennen; 26. bis 31.: Italien: I. Italientour (Sp.); 27.: Deutschland: Avus-Rennen; 30.: USA.: Großer Preis von Indianapolis; 30. bis 1. Juni: Großbritannien: II. Rennen Insel Man.

Juni: 3.: Frankreich: Sézanne - Bergrennen; 3.: Deutschland: Eifel-Rennen; 5.: Polen: Großer Preis von Lemberg; 9.: Großbritannien: Shelsley-Walsh-Bergrennen (Midland A. C.); 10.: Italien: IX. Königspreis zu Rom (R.); 16. und 17.: Frankreich: Großer 24-Stunden-Preis Le Mans; 16. und 17.: Oesterreich: II. Oesterreichische Alpen-Rundfahrt; 17.: Deutschland: Kesselberg-Rennen; 17.: Spanien: V. Großer Preis von Pena-Rhin; 17.: Italien: XI. Pontedecimo-Giovi (Sp. u. R.); 23.: Großbritannien: B. R. D. C. Großbritann. Königspreis-Meeting; 24.: Italien: Großer Preis von Monza (R.); 24.: Frankreich: III. Circuit de Lorraine.

Juli: 1.: Frankreich: Großer Preis des A. C. de France; 8.: Belgien: XI. Rennen für Serienwagen; 8.: Frankreich: IX. Großer Preis der Marne; 15.: Deutschland: Großer Preis von Deutschland; 21. und 22.: Deutschland: 2000-km-Fahrt; 22.: Oesterreich: Gaisberg-Rennen; 22.: Frankreich: VI. Circuit von Dieppe; 22.: Italien: XIII. Circuit von Montenero, Ciano-Pokal (R.); 29.: Belgien: Großer Preis von Belgien; 29.: Oesterreich: Pötschenpaß-Rennen.

August: 5.: Schweiz: X. Klausenpaß-Rennen; 5.: Schweden: Großer Sommer-Preis; 5.: Luxemburg: Großer Preis von Luxemburg; 6.: Großbritannien: B. A. R. C.-Rennen zu Brooklands; 7. bis 12.: Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, Schweiz: VI. Internationale Alpenfahrt; 12.: Frankreich: Großer Preis von Nice; 12.: Frankreich: Großer Preis von La Baule; 12.: Italien: Targa Abruzzo (Sp.); 15.: Italien: X. Acerbo-Pokal (R.); 19.: Deutschland: Großer Bergpreis von Deutschland; 19.: Frankreich: Großer Preis von Marseille; 26.: Schweiz: Großer Preis der Schweiz; 26.: Italien: III. Stilfserjoch-Rennen; 26.: Frankreich: Großer Preis von Comminges; 26. bis 1. September: Frankreich: Elsaß-Zielfahrt; 31. und 1. September: Großbritannien: Internationales Tourist-Trophy-Rennen.

September: 2.: Rumänien: Feleac-Bergrennen; 9.: Italien: XII. Großer Preis von Italien; 9.: Frankreich: La-Baule-Pornichel-Sternfahrt; 16.: Oesterreich: Rundrennen zu Wien; 16.: Frankreich: XXVI. Mont-Ventoux-Bergrennen; 22.: Großbritannien: B. R. D. C.-500-Meilen-Rennen; 23.: Spanien: Großer Preis von Spanien; 29.: Großbritannien: XIII. Shelsley-Walsh-Bergrennen; 30.: Tschechoslowakei: V. Masaryk-Rennen.

Oktober: 6.: Großbritannien: II. Derby u. D. M. C. Ltd.-Dornington-Park-Rennen; 7.: Oesterreich: Zirlerberg-Rennen.

Der Internationale Sportkalender 1934 für den Motorradsport.

Februar oder März: 18.: Schweden: Eisrennen.

März: 25.: Deutschland: Eilenrieder Rennen.

April: 22.: Italien: Targa Florio; 22.: Spanien: Großer Preis von Barcelona.

Mai: 6.: Belgien: Großer Preis von „Maurice Defoin"; 12.: Irland: Nord-West 200; 20.: Italien: Großer Preis von Italien; 20.: Belgien: Großer Preis von Chimay; 27.: Schweden: Schwedische T. T.

Juni: 3.: Deutschland: Eifel-Rennen; 3.: Tschechoslowakei: Schlackenbahnrennen zu Pardubitz; 3.: Belgien: Großer Preis von Namur; 10.: Tschechoslowakei: Schlackenbahn-Rennen zu Brünn; 11., 13. und 15.: Großbritannien: Internat. Autocycle T. T.-Rennen; 15.: Belgien: Liege—Chamonix—Liege; 16. und 17.: Oesterreich: II. Oesterr. Alpenrundfahrt; 17.: Deutschland: Kesselberg-Rennen; 23.: Holland: Großer Preis der F. I. C. M. (Holl. T. T.); 24.: Frankreich: Circuit von Lorraine.

Juli: 1.: Deutschland: Großer Preis von Deutschland; 7. u. 8.: Schweiz: Großer Preis der Schweiz; 15.: Belgien: Großer Preis von Belgien; 22.: Frankreich: Circuit von Dieppe; 22.: Polen: Polnische T. T.; 21. u. 22.: Deutschland: Zweitausend-Kilometer-Fahrt; 22.: Oesterreich: Gaisberg-Rennen; 29.: Italien: Coppa del Mare; 29.: Oesterreich: Pötschenpaß-Rennen.

August: 5.: Frankreich: Großer Preis der U. M. F.; 5.: Schweiz: Klausenpaß-Rennen; 12.: Italien: Großer Acerbo-Preis; 18.: Irland: Ulster Grand Prix; 19.: Frankreich: Trophée Motocycliste de Provence; 19.: Deutschland: Freiberger Bergrekord; 26.: Frankreich: Großer Preis von Comminges; 27. bis 1. September: Deutschland: Internat. Sechstagefahrt.

September: 2.: Schweden: Großer Preis von Schweden; 2.: Tschechoslowakei: Gold. Sturzhelm der C. S. R.; 8. u. 9.: Spanien: Spanische T. T.; 16.: Tschechoslowakei: Rennen im Stadion zu Prag; 16.: Deutschland: Schleizer Dreieck.

Oktober: 7.: Oesterreich: Zirlerberg-Rennen.

Рис. 15 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.11.1933, полный международный спортивный календарь с выделенными в нем «Гранд-эпрёв».

Der Internationale Automobil-Sportkalender 1935.

Jänner: 19. bis 24.: Monaco: Sternfahrt nach Monte Carlo.

März: 31. März bis 7. April: Italien: II. Rundfahrt durch Italien (Coppa d'Oro del Littorio).

April: 13. bis 18.: Frankreich: XIV. Tourenprüfungsfahrt Paris—Nizza. 14.: Italien: IX. Tausend-Meilen-Rennen. 15. und 16.: Frankreich: Rennen in Nizza. 18.: Frankreich: XXI. Turbie-Bergrennen. 22.: Monaco: Großer Preis von Monaco. 22.: England: Rennen in Brooklands. 24. April bis 11. Mai: Frankreich: Sternfahrt nach Marokko. 28.: Italien: Madonie-Rundstreckenrennen und Targa Siciliana.

Mai: 5.: Frankreich: VII. Großer Preis von Tunis. 6.: England: Rennen in Brooklands. 9.: Italien: Sternfahrt nach Tripolis. 12.: Italien: Großer Preis von Tripolis. 12.: Ungarn: Großer Preis von Ungarn. 18.: England: Shelsley-Walsh-Bergrennen. 18. und 19.: Frankreich: V. Großer Preis von Algier. 19.: Oesterreich: Ries-Bergrennen. 26.: Frankreich: X. Großer Preis der Picardie. 26.: Deutschland: Avusrennen, 29. bis 31.: England: Mannin Race auf der Insel Man. 30.: Amerika: Großer Preis von Amerika (500 Meilen von Indianapolis).

Juni: 1. und 2.: Oesterreich: III. Oesterreichische Alpenfahrt. 2. Italien: XI. Rundstreckenrennen von Alessandria (Großer Preis Pietro Bordino). 2.: Schweiz: II. Großer Preis von Montreux. 2.: Spanien: Großer Preis von Penya Rin. 9.: Frankreich: Vogesen-Zuverlässigkeitsfahrt. 9.: Italien: IX. Königspreis von Rom. 9.: Belgien: Großer Grenzpreis von Belgien. 10.: England: Rennen in Brooklands. 15. und 16.: Frankreich: 24-Stunden-Rennen von Le Mans. 15. und 16.: Tschechoslowakei: 1000-Meilen-Rennen der Tschechoslowakei. 16.: Italien: II. Rundstreckenrennen von Biella. 16.: Deutschland: Eifel-Rennen. 16.: Frankreich: VI. Bergrennen von Sézanne. 22.: England: Straßenrennen in England (County Down Trophy Road Race). 23.: Frankreich: Großer Preis von Frankreich. 30.: Deutschland: Kesselberg-Rennen. 30.: Frankreich: III. Meeting von Lothringen.

Juli: 6.: England: Rennen um den Pokal des Britischen Kaiserreiches (British Empire Trophy Race). 6. und 7.: Deutschland: 2000-Kilometer-Fahrt von Deutschland. 7.: Italien: Bergrennen Susa-Moncenisio. 7.: Frankreich: X. Großer Preis der Marne.

Рис. 16 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.11.1934.

Die Großen Preise im nächsten Jahr.

Anläßlich der kürzlich in Paris abgehaltenen, traditionellen Sitzung der Internationalen Sportkommission wurden Bestimmungen hinsichtlich der nächsten Großen Preise festgelegt. Vor allem wurde auch erklärt, daß die Formel in ihrem jetzigen Wortlaut bis einschließlich 1937 beibehalten wird und die andere, im Mai 1935 in Erwägung gezogene Rennformel nicht zur Annahme gelangt. Das Reglement für die Sportwagen wird einer Ueberprüfung unterzogen. Neu aufgenommen wurde auch der Große Preis der Schweiz. Die Termine pro 1936 lauten: 13. April, Großer Preis von Monaco; 30. Mai, Großer Preis von Amerika (Indianapolis); 28. Juni, Grand Prix de France; 12. Juli, Großer Preis

STERNHOLZ
(Autoholz)
in Säcken à 10 kg
Autofertig
Betriebssicher
Höchste
Spezialität
bei
FRITZ & MASCHKE
Kohlengroßhandlung
Wien, XX., Treustraße 63

von Belgien; 26. Juli, Großer Preis von Deutschland; 23. August, Großer Preis der Schweiz; 5. September, Englische Tourist Trophy (Wagen); 13. September, Großer Preis von Italien; 27. September, Großer Preis von Spanien. Weiterhin hat die Internationale Sportkommission folgende Daten, bzw. Renntermine für jene Länder vorgesehen, die kein Rennen zur Abhaltung bringen, das der Bedeutung der obenangeführten Großen Preise entspricht. Diese Daten lauten: 1. Jänner, Großer Preis von Südafrika; 23. Februar, Großer Winterpreis von Schweden; 10. Mai, Großer Preis von Ungarn; 7. Juni, Großer Preis von Rio de Janeiro; 3. August, Großer Preis von Dublin; 17. Mai oder 4. Oktober, Großer Masaryk-Preis; 4. Oktober, Feleac-Bergrennen (Rumänien).

Рис. 17 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.10.1935.

Сделаем еще одно отступление и коротко разберем вопрос общей иерархии соревнований так, как её понимала Международная спортивная комиссия при АИАКР (позже ФИА). Все соревнования в мире делились на международные и национальные. Национальные соревнования, то есть гонки, проходившие внутри одной страны, контролировались только сетью автоклубов; существовали мелкие гонки (клубного, или местного, уровня), организованные мелкими автоклубами районов, и более крупные, организованные крупными автоклубами областей и городов. И те, и другие изредка могли быть открытыми, то есть с возможностью участия зарубежных спортсменов. Каждый автоклуб-организатор гонки согласовывал ее проведение с автоклубом, которому подчинялся, и обязан был соблюдать его правила. Вся информация о планируемых в стране гонках стекалась в национальный автоклуб, который формировал национальный календарь соревнований. Наиболее крупные гонки, собиравшие наибольшее количество участников и зрителей, находились под прямым контролем национального автоклуба. И тем из них, в которых изначально планировалось участие иностранных спортсменов, национальный автоклуб придавал статус международных. Информацию о них представители автоклуба передавали в секретариат АИАКР (ФИА), с тем, чтобы в октябре, на заседании Международной спортивной комиссии, сформировать всеобъемлющий календарь международных гонок на следующий год, а в ноябре-декабре, на Генеральной ассамблее АИАКР (ФИА), утвердить его. Таким образом, международный спортивный календарь — важнейший документ, в котором перечислены все официально планируемые на следующий год гонки международного уровня.

Но и среди международных гонок, количество которых в 1920-е годы быстро возрастало, сформировалось три уровня соревнований. Во-первых, каждый национальный автоклуб выбирал одну, важнейшую из проводимых в стране международных гонок, и придавал ей статус гонки нации, обычно сопровождаемый титулом «Гран-при страны». Такая гонка, как правило, организовывалась самим национальным автоклубом и считалась самым престижным соревнованием страны. Список этих «национальных Гран-при» также составлялся на заседании МСК, и нескольким (шести-девяти) наиболее престижным из них АИАКР (ФИА) придавала статус «Гранд-эпрёв». Ну а одному из «Гранд-эпрёв», по желанию национального автоклуба, АИАКР (ФИА) ежегодно, по очереди, давала также титул «Гран-при Европы».

Такой принцип организации был логичен, но болельщики о нем знали мало: информация о принципах организации АИАКР просачивалась в прессу буквально по капле. Например, те гонки, которые автоклубами считались национальными Гран-при их стран, но не получали статуса «Гранд-эпрёв», не имели названия даже в самой АИАКР, а пресса изобретала названия: «более низкие Гран-при» (рис. 17), «неофициальные Гран-при» (рис. 18), «приоритетные Гран-при».

Die Grand-Prix-Rennen 1937.

Offizielle Grand-Prix-Rennen 1937:
30. Mai: Großer Preis von Indianapolis (USA.).
4. Juli: Großer Preis von Frankreich.
11. Juli: Großer Preis von Belgien in Spa-Francorchamps.
25. Juli: Großer Preis von Deutschland.
8. August: Großer Preis von Monaco in Monte Carlo.
22. August: Großer Preis der Schweiz in Bern.
4. September: Englische Tourist Trophy für Wagen.
13. September: Großer Preis von Italien in Monza-Mailand.
19. oder 26. September: Großer Preis von Spanien.

Inoffizielle Große Preise 1937:
1. Jänner: Großer Preis von Südafrika in East London.
Im Mai: Großer Preis von Finnland in Helsingfors.
6. Juni: Großer Preis von Brasilien in Rio de Janeiro.
27. Juni: Großer Preis von Ungarn in Budapest.
2. August: Großer Preis von Irland in Limerick.
19. oder 26. September: Masaryk-Rennen in Brünn (Tschechoslowakei).
3. Oktober: Großer Preis von Oesterreich in Wien.

Рис. 18 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.10.1936.

Интересно сопоставить «Гранд-эпрёв» с гонками, входившими в чемпионаты АИАКР.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Гран-при Франции (АКФ)	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Г Ч	Г	Г	Г Ч	Г	Г	Г Ч	Г Ч
«500 миль Индианаполиса»	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Г Ч	Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г
Гран-при Италии	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г	Г	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч
Гран-при Бельгии	Г Ч	Г		Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Г	Г	Г Ч	Г	Г Ч	Г	Г Ч
Гран-при Великобритании		Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч									
Гран-при Германии				Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г	Г Ч	Г	Г	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч
Гран-при Испании	Г	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г	Г	Г	Г	Г Ч	Г	Г		Г
Гран-при Монако									Г	Г	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г	Г
Гран-при Швейцарии											Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч
«Турист трофи»							Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г	Г
«24 часа Ле-Мана»	Г					Г		Г							

Буква Г означает принадлежность к «Гранд-эпрёв», буква Ч — к чемпионатам мира и Европы. В обеих случаях даны предварительные списки, утверждаемые АИАКР, без учета последующих отмен и изменений; список «Гранд-эпрёв» приводится по наиболее достоверным сообщениям прессы, список этапов чемпионатов — по статьям Ханса Эцродта. В 1925 г., вероятно, статус «Гранд-эпрёв» не имел названия. Титул Гран-при Европы здесь не учитывается. Чемпионаты 1928–1930 гг. объявлялись, но по их результатам не было присвоено чемпионского титула. В 1933–1934 гг. чемпионаты не проводились. С 1930 г. Гран-при Великобритании не проводился, его место заняла гонка «Турист трофи».

Нетрудно заметить, что, за несколькими исключениями, гонки «Гранд-эпрёв» совпадают с этапами чемпионата мира 1925–1930 гг., также часты совпадения с гонками чемпионата Европы 1931-39 гг. Это совпадение имеет очень простое объяснение: «Гранд-эпрёв», как высшие гонки мира, служили основой для формирования общего календаря; а для проведения чемпионата из уже сформированного календаря выбирались высшие гонки — в число которых чаще всего и попадали те же «Гранд-эпрёв». Отклонения из этого правила могут объясняться разницей в источниках, изменениями или отменами гонок. Важно, что полностью отождествлять понятия «Гранд-эпрёв» и «этап чемпионата» нельзя. Во-первых, были случаи, когда гонка постоянно являлась «Гранд-эпрёв», но при этом не входила в чемпионат — например, гонки «500 миль Индианаполиса», «24 часа Ле-Мана», «Турист трофи», часто Гран-при Испании. Во-вторых, были случаи, когда гонка входила в чемпионат, не являясь «Гранд-эпрёв» — например, Гран-при Испании 1926 г., Великобритании 1929-30 гг., Швейцарии 1935 г. В-третьих, «Гранд-эпрёв» указывались в статье 277 Международного спортивного кодекса, а список этапов чемпионата — в регламенте чемпионата, и прямой связи между их формированием не прослеживается.

Одно из первых английских свидетельств о гонках «Гранд-эпрёв» — упоминание этого термина в статье журнала «Моторспорт» «Гонки Гран-при в 1938» от 1 декабря 1938 года (рис. 19). Рассказывая читателям о прошедшем гоночном сезоне, автор по очереди перечисляет события основных международных гонок.

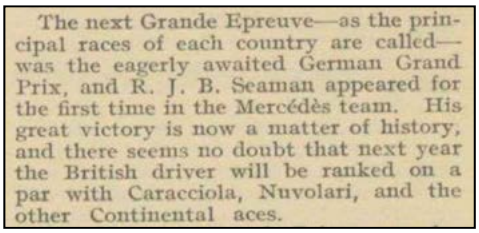
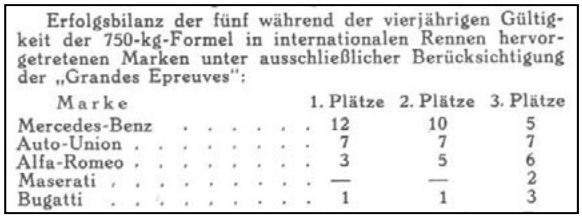

The next Grande Epreuve—as the principal races of each country are called—was the eagerly awaited German Grand Prix, and R. J. B. Seaman appeared for the first time in the Mercédès team. His great victory is now a matter of history, and there seems no doubt that next year the British driver will be ranked on a par with Caracciola, Nuvolari, and the other Continental aces.

Рис. 19 - «Моторспорт» 01.12.1938

«Следующим «Гранд-эпрёв» — как называют главную гонку каждой страны — был долгожданный Гран-при Германии, и Ричард Симэн впервые появился в команде «Мерседес»».

Однако в тексте присутствуют описания не только «Гранд-эпрёв», но также и других важных гонок, таких как Гран-при По и «Кубок Ачербо». Автор использует популярное в дальнейшем понятие «гонки Гран-при», фактически объединяя под ним и гонки «Гранд-эпрёв», и Гран-при наций, и даже простые международные гонки.

В предвоенные годы встречаются даже первые попытки журналистов подсчитать статистику (рис. 20). Они происходят из естественного стремления обобщить информацию и выяснить, какой из производителей гоночных машин добился наибольшего успеха на наивысшем уровне. Интересно то, что в довоенной прессе не встречается попыток подсчитать статистику гонок чемпионатов (а в наше время предпринимаются именно такие попытки): нет, первым и наиболее естественным показателем был подсчет количества призовых мест в «Гранд-эпрёв».


Erfolgsbilanz der fünf während der vierjährigen Gültigkeit der 750-kg-Formel in internationalen Rennen hervorgetretenen Marken unter ausschließlicher Berücksichtigung der „Grandes Epreuves":

Marke	1. Plätze	2. Plätze	3. Plätze
Mercedes-Benz	12	10	5
Auto-Union	7	7	7
Alfa-Romeo	3	5	6
Maserati	—	—	2
Bugatti	1	1	3

Рис. 20 - «Аллгемайне аутомобил цайтунг» 01.01.1938 — одна из первых попыток статистических подсчетов. Автор использует выборку по гонкам «Гранд-эпрёв» за период действия «750-килограммовой формулы», то есть с 1934 по 1937 гг.

2. Развитие иерархии международных автоспортивных соревнований (1946–1970).

26 июня 1946 года, на втором послевоенном собрании АИАКР, ассоциация была преобразована в ФИА; принципы организации международных соревнований при этом не изменились, Международный спортивный кодекс не переписывался, МСК сохранила свои функции. Первый послевоенный международный календарь был принят 7 октября 1946 года, а вместе с ним были возрождены и «Гранд-эпрёв», и Гран-при Европы (рис. 18). Вот календари послевоенных лет, и в них всё так же включены все международные соревнования года, среди которых — как правило, но не всегда — выделены «Гранд-эпрёв»:

NB: Гонки Гран-при были восстановлены в течение года после войны — такими же, как и до нее.

(R-IF = Rennen nach der int. Formel; R = Rennwagen; S = Sportwagen; T = Tourenwagen; Versalien = Grande épreuve; Sperrdruck = Prioritätsveranstaltung.)

Februar

23. Schweden: Rennen für Rennwagen (R).

März

21.—23. Frankreich: Internationale Sternfahrt nach Lyon-Charbonnières-les-Bains (ST).
30. Frankreich: Grosser Preis von Nîmes (R).

April

1.—7. Frankreich: Sternfahrt zur 50-Jahrfeier des AC von Nizza.
5.—8. Grossbritannien: Ireland Trial.
6. Frankreich: Internat. Turbie-Bergrennen.
7. Frankreich: Grosser Preis von Pau.
13. Italien: Rundrennen von San Remo (R).
20. Frankreich: Drei-Städte-Rundrennen Lille — Roubaix—Tourcoing.
27. Italien: Mille Miglia.

Mai

4. Frankreich: Grosser Preis der Picardie.
8. Grossbritannien: Rundrennen von St-Hélier (Jersey).
11. Frankreich: Rundrennen um den Preis von Paris (evtl. 5. Oktober).
17. Grossbritannien: Bergrennen von Bo'ness.
17.—18. Frankreich: Grosser Preis von Marseille.
24. Grossbritannien: Bergrennen von Shelsley Walsh.
25. Belgien: Grosser Grenzpreis in Chimay.
25. Italien: Grosser Preis von Rom (R).
25.—26. Frankreich: Bol d'Or-Rennen.
26. Grossbritannien: Rennen des Junior Car Club und des British Racing Driver Club.
30. USA: 500 - MEILEN - RENNEN VON INDIANAPOLIS.

Juni

1. L u x e m b u r g : G r o s s e r P r e i s v o n L u x e m b u r g.
8. SCHWEIZ: GROSSER PREIS DER SCHWEIZ (R-IF).
15. Frankreich: Circuit des Remparts.
15. Italien: Grosser Preis von Turin (R-IF).
15.—22. P o l e n : 13. I n t e r n a t i o n a l e r W e t t b e w e r b d e s p o l n i s c h e n AC.
21.—22. Frankreich: 24-Stunden-Rennen v. Le Mans.
29. BELGIEN: GROSSER PREIS VON EUROPA.

Juli

6. Frankreich: Grosser Preis der Marne (R).
6. Schweiz: Internationales Maloja - Bergrennen (RS).
11.—15. Frankreich: Internationale Alpen - Sternfahrt (S).
12. I r l a n d : R e n n e n d e s I r i s h M o t o r R a c i n g C a r C l u b.
12.—14. Frankreich: Internationale Sternfahrt nach La Baule.
13. Italien: Rundrennen von Bari (R).
13.—14. Frankreich: Grosser Preis von Albi (R).
20. Frankreich: Grosser Preis von Nizza (R).
20. Schweiz: Internationales Bergrennen Develier—Les Rangiers (RST).
20.—25. T s c h e c h o s l o w a k e i : S t e r n f a h r t n a c h S t. C h r i s t o f (ST).
27. Frankreich: Internationales Mont Ventoux-Bergrennen (RS).
27. Belgien: Rundrennen von Lüttich (R).
27. Italien: Lido-Rundrennen in Venedig (S).

August

3. Frankreich: Rundrennen von Strassburg.
3. Italien: Stilfserjoch-Bergrennen (RS).
4. Grossbritannien: Rennen des Junior Car Club.
5.—10. Italien: Sternfahrt Stella Alpina (ST).
9. Grossbritannien: Ulster Trophy Race (R).
10. Frankreich: Grosser Preis von Comminges (R).
15. Italien: Rundrennen von Pescara (R).
23. GROSSBRITANNIEN: TOURIST TROPHY RACE.
30. Holland: Grosser Preis von Zandvoort (R).
30. Grossbritannien: Bergrennen von Graigantlet (RS).
31. Schweiz: Internationales Bergrennen Montreux —Caux (RS).

September

1. Grossbritannien: Rennen in Brighton.
7. Frankreich: Internationale Sternfahrt Genf— La Baule.
7. ITALIEN: GROSSER PREIS VON ITALIEN (R).
13. Irland: Rennen des Irish Motor Racing Club.
14. Grossbritannien: Prescott-Bergrennen.
20. Grossbritannien: Bergrennen von Bo'ness.
21. FRANKREICH: GROSSER PREIS VON FRANKREICH (R-IF).
27. Grossbritannien: Bergrennen von Shelsley Walsh.
28. Schweiz: Grosser Preis von Zürich (R-IF).

Oktober

4. Grossbritannien: Grosser Preis von Donington.
5. Schweiz: Grosser Preis von Luzern (R-IF).
11. Grossbritannien: Rennen des British Racing Drivers Club.

Dezember

21. Schweiz: Weihnachts-Bergrennen Sierre—Montana—Crans.

Рис. 21 - «Аллгемайне автомобил цайтунг» 16.10.1946, первый послевоенный международный спортивный календарь. В нем выделены «Гранд-эпрёв» и указаны классы машин.

Рис. 22 - «Эль мундо депортиво», 18.11.1948. Изредка указаны классы, статус гонок не указан.

Рис. 23 - «Моторспорт» 26.10.1949, международный спортивный календарь на 1950 год. Календарь разделен по классам машин, выделены «Гранд-эпрёв»; новый чемпионат мира проигнорирован.

EL CALENDARIO INTERNACIONAL

De momento 93 pruebas de automóviles para 1949

En el curso de la reunión de otoño que se ha celebrado en París durante los días 7 al 12 de octubre, la F. I. A. ha establecido el calendario internacional de pruebas, para 1949 con las siguientes reservas.

ENERO
6, Argentina: Gran Premio de Buenos Aires.
21-30, Mónaco: XIX Rallye Automóvil de Montecarlo.
28, Argentina: Gran Premio del Mar del Plata.

FEBRERO
6, Argentina: Gran Premio de Rosario.
20, Argentina: Gran Premio de la Argentina.

MARZO
19, Suiza: Rallye de las Nieves.
21, Italia: Targa Florio.

ABRIL
1-2-3, Francia: Rallye Lyon - Charbonnieres.
3, Italia: Gran Premio de San Remo.
13-16, Francia: Rallye del Sol, París-Cannes.
18, Francia: Gran Premio de Pau.
19, Inglaterra: Meeting de Goodwood.
24, Italia: Copa de las Mil Millas (XVI).
24, Francia: Gran Premio de París.
28, Inglaterra: Circuito de Jersey.
28-1.º mayo, Holanda: Rallye de los Tulipas.

MAYO
8, Finlandia: Gran Premio de Finlandia.
8, Francia: Circuito de Perpiñán.
14, Inglaterra: Gran Premio de Inglaterra.
22, Bélgica: Carrera para coches de 2 litros.
22, Francia: Gran Premio de Velocidad de Marsella.
26, Inglaterra: Pruebas de la Isla de Man.
26, Luxemburgo: Gran Premio de Luxemburgo, para coches de 1.100 c. c.
26-29, Portugal: Rallye a Lisboa.
28 ó 29, Holanda: Prueba para coches de carrera.
29, Suecia: Prueba de velocidad.
29, Italia: Gran Premio del Autódromo de Monza (III).
30, Estados Unidos: 500 millas de Indianápolis.

JUNIO
5, Mónaco: Gran Premio de Mónaco (XI).
5, Bélgica: Circuito de las Fronteras a Chimay.
5-6, Francia: Circuito del Bol d'Or.
10-11-12, Francia: Rallye del Delfinado.
11, Inglaterra: Carrera en cuesta de Shelsley Walsh.
12, Francia: Circuit des Remparts a Angulemas (IV).
12, Italia: Gran Premio de Bari (III).
12, Italia: Circuito Copa Flora Padova.
18-19, Italia: Gran Premio de Nápoles.
19, Bélgica: Gran Premio de Bélgica de velocidad.
19, Francia: Circuito de Medoc.
19, Francia, Carrera a Aix les Bains.
25, Inglaterra: Carrera en cuesta del Bolness.
25-26, Francia: 24 horas de Le Mans.
25-26, Suiza: Rallye de Autocars a Montreux.
26, Italia: Copa Intereuropea a Milán.
29, Italia: Vuelta de Umbría (II).
27-4 julio, Polonia: XV Concurso automóvil.

JULIO
1 a 30, Francia: Rallye Vuelta a Francia.
3, Suiza: Gran Premio de Suiza y Premio de Berna (1.100 c. c.).
8-9-10, Francia: Concurso del Bidón de 5 litros de la Ferté-Bernard (XXIV).
9, Irlanda: Carrera del Leinster Trophy.
9-10, Bélgica: Gran Premio de las 24 horas.
10, Francia: Gran Premio de Reims y III Copa de las pequeñas cilindradas.
10, Italia: Gran Premio de Roma.
14-20, Francia: XII Rallye de los Alpes.
17, Francia: Gran Premio de Albi.
17, Suiza: Prueba en cuesta Develier - Les Rangiers.
17, Italia: Copa de las Dolomitas.
21, Inglaterra: Carrera en cuesta de Bouley - Bay.
24, Francia: Prueba de velocidad y de resistencia del Automóvil Club de la Isla de Francia.
24, Italia: Gran Premio de Florencia.
31, Italia: XV Susa-Mont Denís.
30 ó 31, Holanda: Gran Premio de Zandvoort.
30-31, Francia: Rallye París-Evian.
31, Francia: Prueba en cuesta del Monte Ventoux.

AGOSTO
1, Inglaterra: Circuito de Goodwood para coches de categoría sport.
4-7, Italia: Stella Alpina (III).
7, Francia: Gran Premio del Automóvil Club de Francia (coches sport).
13, Inglaterra: Ulster-Trophy-Race.
14, Austria: Circuito internacional de coches sport en Innsbruck.
14-15, Italia: Circuito de Pescara.
20, Inglaterra: Gran Premio de Silverstone.
21, Suiza: Carrera en cuesta de la Maloja.
27, Inglaterra: Tourist Trophy Race.
27-28, Austria: Rallye de los Alpes (Vuelta a Austria).
28, Italia: Carrera en cuesta de Aosta-Gran San Bernardo.
28, Suiza: Gran Premio de Lausana y Premio de Lausana.

SEPTIEMBRE
3, Inglaterra: Carreras de Brighton.
4, Francia: Circuito de Aviñón.
10, Irlanda: Wakefield Trophy Race.
11, Italia: Gran Premio de Europa y de Italia.
18, Italia: Prueba en cuesta de Pontedecimo - Giovi.
25, Checoeslovaquia: Gran Premio de Checoeslovaquia.
25, Finlandia: Carrera internacional de velocidad.
27, Inglaterra: Prueba en cuesta de Shelsley Walsh.

OCTUBRE
1, Inglaterra, Gran Premio de Donnington.
9, Francia: Copa del Salón Automóvil.
16, Italia: Circuito de Salerno.

DICIEMBRE
16, Africa del Sur: Carrera a Durban.
26, Africa del Sur: Carrera de East London.

EL X GRAN PREMIO PEÑA RHIN PARA EL 16 DE OCTUBRE DE 1949

En la larga lista de fechas reservadas en este calendario internacional, que antecede estas líneas, los aficionados españoles encontrarán a faltar la correspondiente a la X edición del Gran Premio de Peña Rhin, el éxito del cual, en su última versión, está todavía reciente y con fuerza para no dejar en blanco la repetición para el año que viene.

En realidad Peña Rhin, ha solicitado fecha. Pero por premura de tiempo no figura todavía homologada en este calendario, que debe ir sufriendo los retoques y las ampliaciones a medida que el organismo director de estas pruebas, la Federación Automovilista Internacional, vaya previendo las fechas a solicitud.

Peña Rhin, ha solicitado la del 16 de octubre de 1949 para su Gran Premio. La petición está en regla, y todo hace esperar que será debidamente oficializada por aquel organismo controlador.

INTERNATIONAL EVENTS—1950

FORMULA A RACES (up to 1½-litres supercharged and up to 4½-litres unsupercharged, fuel optional)

April
10.—Pau Grand Prix, France.
16.—San Remo Grand Prix, Italy.
30.—Paris Grand Prix, Montlhéry.

May
13.—**R.A.C. Grand Prix of Europe** and Second British Grand Prix, Silverstone Circuit.
21.—**Grand Prix of Monaco.**
28.—Grand Prix of Monza Autodrome (also Formula B event).

June
4.—**Swiss Grand Prix,** Bremgarten circuit, Berne (also Formula B event)
18.—**Belgian Grand Prix,** Spa circuit

July
2.—**Grand Prix of the Automobile Club de France,** Rheims circuit (also Formula B event).
9.—Bari Grand Prix, Italy
13.—Jersey Road Races (also Formula B event).
16.—Albi Grand Prix, France (also Formula B event).
23.—**Grand Prix of Holland,** Zandvoort.
30.—Grand Prix of the Nations, Geneva, Switzerland (also Formula B event).

August
6.—Comminges Grand Prix, St. Gaudens circuit, France.
15.—Circuit of Pescara, Italy.
20.—**German Grand Prix,** Nurburgring.
26.—B.R.D.C. Meeting, Silverstone (including sports-car event)

September
3.—**Monza Grand Prix,** Italy.
10.—Circuit of Modena, Italy.
17.—Penya Rhin Grand Prix and Barcelona Cup, Spain (also Formula B event).
24.—**Grand Prix of Czechoslovakia,** Brno

October
8.—Grand Prix du Salon (and sports-car events), Monthlhéry.

November
12.—Grand Prix of Morocco, Casablanca circuit, French North Africa.

FORMULA B RACES (up to 500 c.c. supercharged and up to 2-litres unsupercharged)

May
7.—Modena Grand Prix, Italy.
7.—Grand Prix of the Jubilee of the Automobile Club du Nord, France.
7.—Circuit of Erlen, Switzerland.
14.—Circuit of Mons, Belgium.
18.—Grand Prix of Luxembourg (for sports cars).
28.—Circuit of Aix les Bains.
28.—Grand Prix des Frontieres, Chimay, Belgium
28.—Grand Prix of Monza Autodrome (and Formula A race).

June
4.—Prix de Bremgarten (and Formula A race), Switzerland.
11.—Circuit des Remparts, Angoulcme, France.
11.—Prix de Rome

July
2.—Prix des Petites Cylindrees, Rheims circuit (and Grand Prix, Formula A).
13.—Jersey Road Races (and Formula A race).
16.—Albi Grand Prix (and Formula A race).
23.—Circuit of Possilipo, Naples, Italy.
30.—Grand Prix of Geneva, Switzerland (and Grand Prix des Nations, Formula A).

August
26.—Circuit of la Baule, France.

September
10.—Circuit of Mettet, Belgium.
17.—Penya Rhin Grand Prix meeting (including Formula A race), Spain.

October
15.—Circuit of Lake Garda, Italy.

OPEN FORMULA or Races for Which the Type of Racing Car Has Not Yet Been Defined

January
6.—Circuit of Mar del Plata (open formula), Argentina.
16.—Circuit of Rosario (open formula), Argentina.

April
10.—B.A.R.C. meeting, Goodwood circuit (racing and sports cars).

May
27.—Ulster Trophy of the Ulster A.C. (racing and sports cars)
30.—Indianapolis 500 Miles Race (up to 3-litres supercharged and up to 4½-litres unsupercharged).

June
4.—Bol d'Or 24-hour race (racing and sports cars of small capacity).
22.—B.R.D.C. Races, Isle of Man (including British Empire Trophy and other events for racing and sports cars)
25-29.—Opatija meeting, Jugoslavia.

July
8.—Irish Motor Racing Club Leinster Trophy (racing and sports cars).

September
9.—Irish Motor Racing Club Wakefield Trophy (racing and sports cars).

SPORTS AND TOURING-CAR RACES

March
26.—Inter-Europa Cup, Monza, Italy.
26.—Speed meeting, Montlhéry, France.

April
2.—**Targa Florio** (Tour of Sicily).
10.—B.A.R.C. Goodwood Meeting (with racing-car events).
10 or 16.—Speed meeting for production cars, Montlhéry
23.—Mille Miglia, Italy.

May
7.—Elaintarhanjo Djurdardsloppet, Finland.
18.—Luxembourg Grand Prix (or Formula B race).
27.—Ulster Trophy meeting (including racing-car event).

June
4.—Tuscany Cup, Florence, Italy.
4-5.—Bol d'Or 24-hour race, France (including racing-car event).
10-11.—Sports-car meeting, Zandvoort, Holland.
10-11.—Norwegian Grand Prix.
11.—Circuit of the Vosges, France.
22.—B.R.D.C. meeting, Isle of Man (including racing-car events).
24-25.—**Le Mans 24-hour race,** France.
25.—Circuit of Vila Real, Portugal.
29.—Tour of Umbria, Italy.

July
8.—Leinster Trophy, Eire (including racing-car event).
8-9.—**Belgian 24-hour race,** Spa.
16.—Dolomite Cup, Italy.
23.—Endurance race, Montlhéry.

August
20.—Stockholm meeting, Sweden.
26.—B.R.D.C. Silverstone meeting (including racing-car events).

September
9.—I.M.R.C. Wakefield Trophy meeting (including racing-car event), Eire.
16.—**R.A.C. Tourist Trophy,** Dundrod circuit, Belfast.
17.—Tour of Emilia Romagna, Italy.

October
1.—Jugoslav Grand Prix, Belgrade.
8.—Grand Prix du Salon, Montlhéry (including racing-car event).
22.—Portuguese Sports-car Grand Prix.

HILL-CLIMBS AND SPRINT EVENTS

June
10-11.—Vue des Alpes hill-climb (racing, sports and touring cars), Switzerland

July
2.—Sierra-Montana Crans hill-climb, Switzerland (racing, sports and touring cars)
9.—Mont Ventoux hill-climb, France.
30.—Susa-Monte Cenisio (Mont Cenis) hill-climb, Italy (Formula B racing cars and sports cars)

August
6.—Aosta-Grand St Bernard hill-climb, Italy (Formula B racing cars and sports cars).
6.—Freiburg hill-climb, Germany (racing and sports cars).
27.—Maloja hill-climb, Switzerland (racing, sports and touring cars)

September
24.—Pontedecimo-Giovi hill-climb, Genoa, Italy (sports cars).

RALLIES, ETC.

January
22-29.—**Monte Carlo Rally.**

February
11-12.—Sestrieres Rally, Italy.

March
18.—Rally des Neiges, Switzerland
24-26.—Rally Lyons-Charbonnieres, France.

April
4-10.—Rallye du Soleil, Cannes, France
16-22.—Tulip Rally, Holland
22-23.—Rallye des Floralies Gantoises.

May
6-7.—Motor-coach Rally, Montreux, Switzerland
18-21.—**Lisbon Rally,** Portugal.
27-June 4.—Atlas Mountains Rally, Morocco, French North Africa

June
10-20.—Gastronomic Rally, Jubilee of the Automobile, France
11-13.—Rally of Dauphine, France.
12-17.—Belgian Rally
21-25.—Alpine Rally of Austria, Italy and Switzerland (see also French Alpine Rally, July 12)
23-25.—Rally of the Rhone, France.

July
9.—Dax Rally, France.
12-21.—**French Alpine Rally** (may be merged with the Austro-Italian Swiss Alpine Trial—see June 21)
29-30.—Evian Rally, France.

August
16-20.—Rome-Liege-Rome Rally, Belgium.
19-20.—Iseran Rally, France.
24-27.—Stella Alpina trial, Italy.

September
7-12.—Interlaken Rally, Switzerland
5-12.—Polish Automobile Concours

n9

Int. Sportkalender 1950

F 1 = Formel 1; F 2 = Formel 2; FF = Freie Formel; R = Rennwagen; S = Sportwagen; T = Tourenwagen. «Grandes épreuves» sind halbfett wiedergegeben.

Januar

6. Argentinien: Rundrennen von Mar del Plata (FF)
16. Argentinien: Rundrennen von Rosario (FF)
22.—29. Monaco: Sternfahrt nach Monte Carlo

Februar

11.—12. Italien: Sternfahrt nach Sestriere

März

18. Schweiz: Schnee-Sternfahrt zum Genfer Salon
24.—26. Frankreich: Rallye Lyon—Charbonnière
26. Italien: Intereuropa-Pokal in Monza (ST)
26. Frankreich: Schnelligkeitsprüfung für Sportwagen

April

2. Italien: Targa Florio und Sizilienrundfahrt (ST)
4.—10. Frankreich: Sonnensternfahrt nach Cannes
10. England: Rennen in Goodwood (FF)
10. Frankreich: Grosser Preis von Pau (F 1)
10. oder 16. Frankreich: Rundrennen für Serienfahrzeuge
16. Italien: Grosser Preis v. San Remo (F 1)
16.—22. Holland: Tulpenrallye
22.—23. Belgien: Rallye des Floralies Gentoises
23. Italien: Mille Miglia (ST)
30. Frankreich: Grosser Preis v. Paris (F 1)

Mai

6.— 7. Schweiz: Sternfahrt für Autocars nach Montreux
7. Finnland: Grosser Preis v. Finnland (S)
7. Italien: Grosser Preis von Modena (F 2)
7. Frankreich: Grosser Preis aus Anlass der 50-Jahr-Feier des AC du Nord
7. Schweiz: Rundrennen in Erlen (F 2)
13. **England: Grosser Preis von Europa und England (F 1)**
14. Belgien: Rennen für Kleinwagen in Mons (F 2)
18. Luxemburg: Grosser Preis von Luxemburg (S oder F 2)
18.—21. Portugal: Sternfahrt nach Lissabon-Estoril
18.—21. Belgien: Benelux-Sternfahrt
21. **Monaco: Grosser Preis von Monaco (F 1)**
27. England: Ulster Trophy Race (FF)
27.— 4. Juni: Frankreich: Sternfahrt nach dem marokkanischen Atlas
28. Frankreich: Rundrennen in Aix-les-Bains (F 2)
28. Belgien: Grosser Grenzpreis von Chimay (F 2)
28. Italien: Grosser Preis des Autodroms in Monza (F 1 oder 2)
30. **USA: 500 Meilen von Indianapolis**

Juni

4. **Schweiz: Grosser Preis der Schweiz in Bern (F 1)**
4. Schweiz: Preis von Bern (F 2)
4. Italien: Toscana-Pokal in Florenz (ST)
4.— 5. Frankreich: Rennen um den Bol d'Or
10.—20. Frankreich: Rallye gastronomique «50 Jahre Automobil»
10.—11. Schweiz: Bergrennen Valangin—Vue des Alpes (RST)
10.—11. Holland: Rennen für Sportwagen
10.—11. Norwegen: Grosser Preis von Norwegen (S)
11. Frankreich: Rundrennen von Angoulême (F 2)
11. **Frankreich: Grand Prix des Vosges (ST)**
11. Italien: Grosser Preis von Rom (F 2)
11.—13. Frankreich: Dauphiné-Sternfahrt
12.—17. Belgien: Sternfahrt nach Belgien
18. **Belgien: Grosser Preis von Belgien (F 1)**
21.—25. Italien/Schweiz/Oesterreich: Internationale Alpenfahrt.
22. England: Rennen auf der Insel Man (FF)
23.—25. Frankreich: Rhone-Sternfahrt
24.—25. Frankreich: 24-Stunden-Rennen von Le Mans (S)
25. Portugal: Rundrennen von Villa Real
25.—29. Jugoslawien: Rundrennen in Opakja
29. Italien: Rundrennen von Perugia

Juli

2. **Frankreich: Grosser Preis des A. C. F. (F 1) und Kleinwagenrennen (F 2)**
2. Schweiz: Bergrennen Siders—Montana (RST)
8. Irland: Leinster Trophy Race
8.— 9. Belgien: 24-Stunden-Rennen v. Spa (ST)
9. Frankreich: Mont-Ventoux-Bergrennen (SR)
9. **Frankreich: Dax-Sternfahrt**
9. Italien: Grosser Preis von Bari (F 1)
12.—21. Frankreich: Alpensternfahrt (eventl. in Verbindung mit der internat. Alpenfahrt vom 21.—25. Juni)
13. England: Rundrennen auf Jersey (F 1 und F 2)
16. Frankreich: Grosser Preis von Albi (F 1 und F 2)
16. Italien: Dolomiten-Pokal (ST)
23. Holland: Grosser Preis von Holland (F 1)
23. Italien: Rundrennen von Neapel (F 2)
23. Frankreich: Dauerprüfung in Montlhéry
23. Frankreich: Sternfahrt nach Evian
30. Schweiz: Grosser Preis der Nationen in Genf (F 1) und Preis von Genf (F 2)
30. Italien: Bergrennen Susa—Moncenisio (F 2 und S)

August

6. Frankreich: Grosser Preis v. Comminges
6. Italien: Bergrennen Aosta—Gr. St. Bernhard (F 2 und S)
6. Deutschland: Grosser Bergpreis am Schauinsland
15. Italien: Rundrennen von Pescara (F 1)
16.—20. Belgien: Rallye Lüttich—Rom—Lüttich
19.—20. Frankreich: Iseran-Sternfahrt
20. Schweden: Schnelligkeitswettbewerb in Stockholm
20. **Deutschland: Grosser Preis von Deutschland (F 1)**
20. Frankreich: Rundrennen von La Baule
26. England: Grosser Preis von Siverstone (F. 1, ST)
24.—27. Italien: Stella Alpina (ST)
27. Schweiz: Maloja-Bergrennen

September

3. **Italien: Grosser Preis von Italien in Monza (F 1)**
7.—12. Schweiz: Sternfahrt nach Interlaken
9. Irland: Rundrennen des Irish Motor Racing Club
5.—12. Polen: Touristik-Wettbewerb
10. Belgien: Rennen für 2-l-Wagen in Mettet
10. Italien: Rundrennen in Modena (F 1)
15.—16. England: Tourist Trophy Race (ST)
17. Spanien: Grosser Preis von Peña Rhin in Barcelona
17. Italien: Rundrennen v. Emilia Romagna
24. Italien: Bergrennen von Pontedecimo-Giovi
24. Tschechoslowakei: Grosser Preis der Tschechoslowakei

Oktober

1. Jugoslawien: Grosser Preis von Jugoslawien in Belgrad
8. Frankreich: Grosser Preis des Salons (F 1 und F 2)
15. oder 22. Italien: Gardasee-Rundrennen (F 2)
22. Portugal: Grosser Preis von Portugal

November

12. Frankreich: Grosser Preis von Casablanca

Рис. 24 - «Аутомобил-ревью цайтунг», 12.10.1949, календарь на 1950 год. Выделены «Гранд-эпрёв», указаны классы машин, гонки чемпионата мира не указаны.

По отношению к 1950 году в истории автоспорта существуют широко распространенные заблуждения, связанные со стремлением делать выводы без изучения исторических источников, на основании статистики или источников третьего порядка достоверности. Ознакомившись с историческими источниками, хотя бы с несколькими приведенными выше календарями, эти заблуждения очень легко опротестовать:

– «Термин «Формула-1» означает гоночный чемпионат, начавшийся в 1950 году и продолжающийся по сей день». *Ни в одном печатном источнике до середины 1960-х название «Формула-1» не применяется к чемпионату. «Формулой-1» назывался только технический регламент, ранее известный как «международная гоночная формула», машины и гонки этого регламента. Чемпионат же носил название «чемпионат мира среди гонщиков» (фр. Championnat du Monde des Conducteurs, англ. World Drivers Championship). Чемпионат к «формуле» отношения не имел: в 1952-53 годах он прошел в гонках «формулы-2», и чемпионатом мира быть не перестал.*

– «Знаменательное событие в «Формуле-1» — ее первая гонка, Гран-при Великобритании 13 мая 1950 года». *На самом деле, и это видно из календарей, гонка называлась «Гран-при Европы», и ровным счетом ни один исторический источник (например, сравните вышеприведенные календари на 1950 год с календарем на 1949 год) не выделяет её, как начало чемпионата. Значимость её (в том числе и посещение королевской семьей) была связана с высоким статусом «Гран-при Европы».*

– «В 1950–1960 гг. Гран-при США входил в календарь «Формулы-1» из-за желания ФИА придать чемпионату статус мирового». *Гонка «500 миль Индианаполиса» никогда не называлась «Гран-при США», а иногда даже проходила в один год с настоящим Гран-при США. По ее результатам*

NB: в 1947 г. ФИА разработала младшую гоночную формулу. Так появились слова «формула-1» и «формула-2»

начислялись очки в зачет чемпионата мира, но лишь потому, что она традиционно входила в список «Гранд-эпрёв», важнейших гонок мира, составлявших основу чемпионатов мира.

– «Высшими гонками мира были гонки чемпионата «Формула-1»». *На самом деле чемпионат мира среди гонщиков был вторичен: он представлял собой всего лишь процедуру начисления очков за высшие гонки в мире — «Гранд-эпрёв», — которые являлись высшими, и формально, и морально, уже четверть века. В иерархии автоспорта, которая была описана выше (стр. 11), с учреждением в 1950 году нового чемпионата ничего не изменилось.*

До эпохи Балестра, когда в автоспорте началась централизация, каждая гонка имела свой собственный регламент. Вот цитата из регламента Гран-при Испании 1951 года (рис. 25):

«Ст. 1. Королевский автомобильный клуб Испании и Общество Пенья Рин организуют 28 октября 1951 года, в качестве международной гонки в соответствии со ст. 17 и 19 Международного спортивного кодекса Международной автомобильной федерации, и ст. 248 приложения «С» того же Кодекса, «Соревнование на скорость», которое будет проведено по часовой стрелке трассы Педральбес, длиной 6316 метров, под названием «Гран-при Испании — XI Гран-при Пенья Рин (VIII Кубок Барселоны)». Эта гонка будет зарегистрирована в Международном спортивном календаре как «Гранд-эпрёв», и очки, полученные в ней, могут быть учтены в «чемпионате мира водителей автомобилей 1951 года».

Definición y carácter de la carrera

Artículo 1.º El Real Automóvil Club de España y la Sociedad Peña Rhin organizan para el día 28 de octubre de 1951, con carácter de manifestación internacional, basada en los artículos 17 y 19 del Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil y el artículo 248 del anexo G. del mismo Código y el Reglamento Deportivo del Real automóvil Club de España, una carrera de velocidad que se correrá en el sentido de las agujas del reloj en el Circuito de Pedralbes, de una longitud de 6.316 metros, titulada: Gran Premio de España-XI Gran Premio Peña Rhin (VIII Copa Barcelona). Dicha carrera está inscrita en el Calendario Deportivo Internacional en calidad de «Gran Prueba» y es puntuable para el Campeonato del mundo de los conductores de automóviles para el año 1951.

Рис. 25 - Первый пункт регламента Гран-при Испании 1951 года.

А вот цитата из официального документа ФИА — приложения «G» к Международному спортивному кодексу 1954 года (рис. 26):

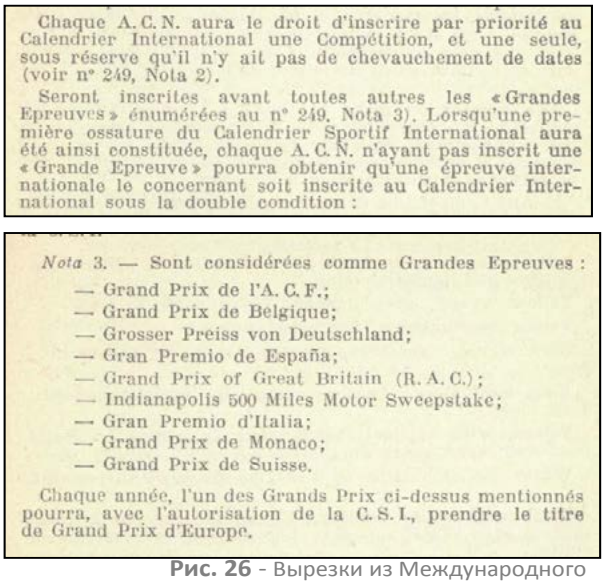
«Ст. 248. Каждый национальный автоклуб имеет приоритетное право на введение в календарь одного события, на дату, которая не конфликтует с датой любого другого события (ст. 249, прим. 2).

Прежде всего, должны быть введены «Гранд-эпрёв», перечисленные в примечании 3 статьи 249. Когда каркас международного спортивного календаря будет готов, каждому национальному автоклубу, не назначившему «Гранд-эпрёв», может быть предоставлена дата для другого международного конкурса при следующих двух условиях: <...>

Ст. 249 прим. 3. Следующие события считаются «Гранд-эпрёв»:

— Гран-при Автоклуба Франции;
— Гран-при Бельгии;
— Гран-при Германии;
— Гран-при Испании;
— Гран-при Великобритании;
— 500-мильная автогонка в Индианаполисе;
— Гран-при Италии;
— Гран-при Монако;
— Гран-при Швейцарии.

Каждый год одно из перечисленных выше соревнований может, с разрешения МСК, принимать титул Гран-при Европы».



Chaque A. C. N. aura le droit d'inscrire par priorité au Calendrier International une Compétition, et une seule, sous réserve qu'il n'y ait pas de chevauchement de dates (voir n° 249, Nota 2).

Seront inscrites avant toutes autres les « Grandes Epreuves » énumérées au n° 249, Nota 3). Lorsqu'une première ossature du Calendrier Sportif International aura été ainsi constituée, chaque A. C. N. n'ayant pas inscrit une « Grande Epreuve » pourra obtenir qu'une épreuve internationale le concernant soit inscrite au Calendrier International sous la double condition :

Nota 3. — Sont considérées comme Grandes Epreuves :

— Grand Prix de l'A. C. F.;
— Grand Prix de Belgique;
— Grosser Preiss von Deutschland;
— Gran Premio de España;
— Grand Prix of Great Britain (R. A. C.);
— Indianapolis 500 Miles Motor Sweepstake;
— Gran Premio d'Italia;
— Grand Prix de Monaco;
— Grand Prix de Suisse.

Chaque année, l'un des Grands Prix ci-dessus mentionnés pourra, avec l'autorisation de la C. S. I., prendre le titre de Grand Prix d'Europe.

Рис. 26 - Вырезки из Международного спортивного кодекса 1954 г.

Этот текст аналогичен текстам кодексов 1933 года (из «Моторспорт»), 1939 и 1950 годов.

В отличие от довоенных, послевоенные календари, как правило, имеют отметки о техническом классе, в котором будет проведена гонка. Мы видели такие отметки выше, уже в календаре на 1930 год, но после войны они становятся практически обязательными. Вероятно, это связано с обсуждением и появлением в 1948 году второй международной гоночной формулы, — которую сначала называли «новая формула вуатюрет» и «формула-Б», и которая впоследствии утвердится как «формула-2» — а затем, в 1950 году, регламента «формулы-3» и, впервые, подробного регламента для спортивных машин (в приложении «С»).

Хотя типичной для прессы того времени является публикация календарей либо полных (с выделением в них гонок «Гранд-эпрёв», национальных гонок и указанием технического класса машин), либо неполных (только списка «Гранд-эпрёв») — но встречаются и другие публикации.

ESAME ANALITICO DEL CALENDARIO INTERNAZIONALE

Le 29 corse di F.1 della stagione ventura

Iniziamo da oggi la pubblicazione del calendario automobilistico sportivo internazionale, approvato dalla FIA a Parigi, a seconda delle diverse formule stabilite.

Ecco il calendario delle competizioni iscritte con la formula n. 1 per la stagione 1952:

FEBBRAIO
24: Svezia - Corsa di velocità.

MARZO
16: Italia - Circuito di Siracusa.

APRILE
20: Italia - G. P. di San Remo.

MAGGIO
10: Inghilterra - Corsa di Silverstone.
11: Finlandia - Elaintarhanajo D.
11: Italia - G. P. del Valentino a Torino.
14: Finlandia - Corsa di velocità a Tampere.
*18: Svizzera - G. P. di Svizzera.
22: Italia - G. P. Aerautodromo di Modena.
25: Germania - Corsa dell'Eifel.

GIUGNO
1 Francia - G. P. di Albi.
14: Inghilterra - Corsa a Dundrod.
*22: Belgio - G. P. d'Europa.

LUGLIO
*9: Francia - G. P. A.C. Francia a Rouen.
12: Inghilterra - Corsa di St. Helier.
*19: Inghilterra - G. P. d'Inghilterra.

AGOSTO
*3: Germania - G. P. di Germania.
10: Germania - Corsa di Friburgo.
15: Svezia - Corsa di velocità a Stoccolma.
*17: Olanda - G. P. Paesi Bassi.
17: Finlandia - Corsa di velocità a Hivinkaa.
24: Finlandia - Corsa di velocità di Savonlinna.
30: Finlandia - Corsa di velocità di Kuopio.

SETTEMBRE
*7: Italia - G. P. D'Italia a Monza.
14: Svezia - Corsa di velocità a Stoccolma.
21: Norvegia - Corsa di velocità.
28: Germania - Corsa dell'Avus a Berlino.

OTTOBRE
*26: Spagna - G. P. di Spagna a Barcellona.

DICEMBRE
*14: Brasile - G. P. di Rio de Janeiro.

Con asterisco sono segnate le prove di Campionato mondiale. Sono in tutto cioè 29 manifestazioni iscritte con la formula n. 1.

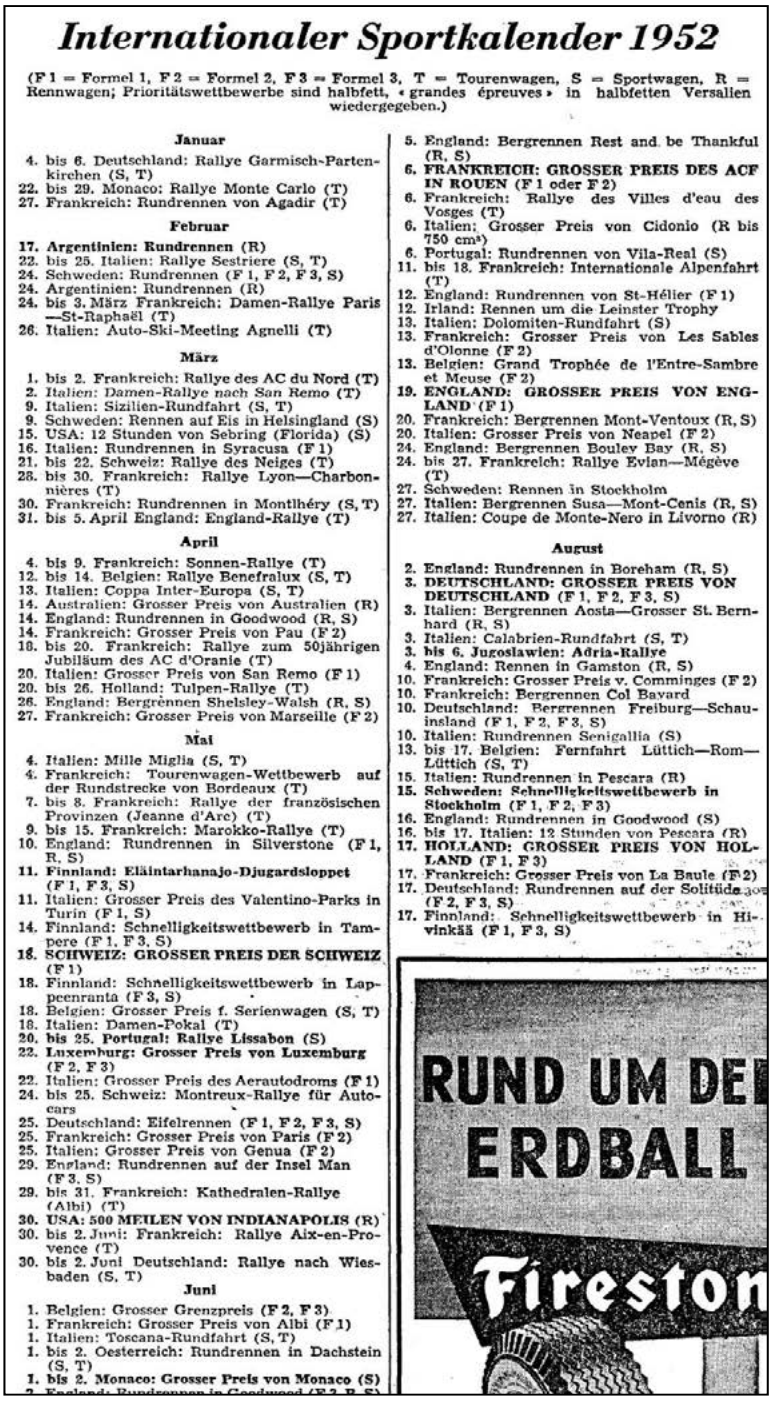
Da notare che nel 1950 le competizioni iscritte con la f. 1 furono in tutto 23 (6 Francia, 5 Italia, 3 Inghilterra, ecc.).

Nel calendario 1952 non sono state confermate con la f. 1 le seguenti corse già svolte nel 1951 con questa formula: G. P. di Pau, G. P. Bordeaux, G. P. di Parigi, Circuito di Pescara, G. P. di Bari e Circuito di Goodwood.

Non sono state disputate nel 1951 le seguenti corse già iscritte in calendario internazionale con la f. 1: Perpignano, Jersey Road Race, Corsa di Stoccolma, Corsa di Brighton, G. P. Salone di Parigi (formula sport).

PIONATO A MILANO

Рис. 27 - «Коррьере дело спорт» 17.10.1951.



Internationaler Sportkalender 1952

(F 1 = Formel 1, F 2 = Formel 2, F 3 = Formel 3, T = Tourenwagen, S = Sportwagen, R = Rennwagen; Prioritätswettbewerbe sind halbfett, « grandes épreuves » in halbfetten Versalien wiedergegeben.)

Januar
4. bis 6. Deutschland: Rallye Garmisch-Partenkirchen (S, T)
22. bis 29. Monaco: Rallye Monte Carlo (T)
27. Frankreich: Rundrennen von Agadir (T)

Februar
17. **Argentinien: Rundrennen** (R)
22. bis 25. Italien: Rallye Sestriere (S, T)
24. Schweden: Rundrennen (F 1, F 2, F 3, S)
24. Argentinien: Rundrennen (R)
24. bis 3. März Frankreich: Damen-Rallye Paris —St-Raphaël (T)
26. Italien: Auto-Ski-Meeting Agnelli (T)

März
1. bis 2. Frankreich: Rallye des AC du Nord (T)
2. Italien: Damen-Rallye nach San Remo (T)
9. Italien: Sizilien-Rundfahrt (S, T)
9. Schweden: Rennen auf Eis in Helsingland (S)
15. USA: 12 Stunden von Sebring (Florida) (S)
16. Italien: Rundrennen in Syracusa (F 1)
21. bis 22. Schweiz: Rallye des Neiges (T)
28. bis 30. Frankreich: Rallye Lyon—Charbonnières (T)
30. Frankreich: Rundrennen in Montlhéry (S, T)
31. bis 5. April England: England-Rallye (T)

April
4. bis 9. Frankreich: Sonnen-Rallye (T)
12. bis 14. Belgien: Rallye Benefralux (S, T)
13. Italien: Coppa Inter-Europa (S, T)
14. Australien: Grosser Preis von Australien (R)
14. England: Rundrennen in Goodwood (R, S)
14. Frankreich: Grosser Preis von Pau (F 2)
18. bis 20. Frankreich: Rallye zum 50jährigen Jubiläum des AC d'Oranie (T)
20. Italien: Grosser Preis von San Remo (F 1)
20. bis 26. Holland: Tulpen-Rallye (T)
26. England: Bergrennen Shelsley-Walsh (R, S)
27. Frankreich: Grosser Preis von Marseille (F 2)

Mai
4. Italien: Mille Miglia (S, T)
4. Frankreich: Tourenwagen-Wettbewerb auf der Rundstrecke von Bordeaux (T)
7. bis 8. Frankreich: Rallye der französischen Provinzen (Jeanne d'Arc) (T)
9. bis 15. Frankreich: Marokko-Rallye (T)
10. England: Rundrennen in Silverstone (F 1, R, S)
11. **Finnland: Eläintarhanajo-Djugardsloppet** (F 1, F 3, S)
11. Italien: Grosser Preis des Valentino-Parks in Turin (F 1, S)
14. Finnland: Schnelligkeitswettbewerb in Tampere (F 1, F 3, S)
18. **SCHWEIZ: GROSSER PREIS DER SCHWEIZ** (F 1)
18. Finnland: Schnelligkeitswettbewerb in Lappeenranta (F 3, S)
18. Belgien: Grosser Preis f. Serienwagen (S, T)
18. Italien: Damen-Pokal (T)
20. **bis 25. Portugal: Rallye Lissabon** (S)
22. **Luxemburg: Grosser Preis von Luxemburg** (F 2, F 3)
22. Italien: Grosser Preis des Aerautodroms (F 1)
24. bis 25. Schweiz: Montreux-Rallye für Autocars
25. Deutschland: Eifelrennen (F 1, F 2, F 3, S)
25. Frankreich: Grosser Preis von Paris (F 2)
25. Italien: Grosser Preis von Genua (F 2)
29. England: Rundrennen auf der Insel Man (F 3, S)
29. bis 31. Frankreich: Kathedralen-Rallye (Albi) (T)
30. **USA: 500 MEILEN VON INDIANAPOLIS** (R)
30. bis 2. Juni: Frankreich: Rallye Aix-en-Provence (T)
30. bis 2. Juni Deutschland: Rallye nach Wiesbaden (S, T)

Juni
1. Belgien: Grosser Grenzpreis (F 2, F 3)
1. Frankreich: Grosser Preis von Albi (F 1)
1. Italien: Toscana-Rundfahrt (S, T)
1. bis 2. Oesterreich: Rundrennen in Dachstein (S, T)
1. **bis 2. Monaco: Grosser Preis von Monaco** (S)

5. England: Bergrennen Rest and be Thankful (R, S)
6. **FRANKREICH: GROSSER PREIS DES ACF IN ROUEN** (F 1 oder F 2)
6. Frankreich: Rallye des Villes d'eau des Vosges (T)
6. Italien: Grosser Preis von Cidonio (R bis 750 cm³)
6. Portugal: Rundrennen von Vila-Real (S)
11. bis 18. Frankreich: Internationale Alpenfahrt (T)
12. England: Rundrennen von St-Hélier (F 1)
12. Irland: Rennen um die Leinster Trophy
13. Italien: Dolomiten-Rundfahrt (S)
13. Frankreich: Grosser Preis von Les Sables d'Olonne (F 2)
13. Belgien: Grand Trophée de l'Entre-Sambre et Meuse (F 2)
19. **ENGLAND: GROSSER PREIS VON ENGLAND** (F 1)
20. Frankreich: Bergrennen Mont-Ventoux (R, S)
20. Italien: Grosser Preis von Neapel (F 2)
24. England: Bergrennen Boulev Bay (R, S)
24. bis 27. Frankreich: Rallye Evian—Mégève (T)
27. Schweden: Rennen in Stockholm
27. Italien: Bergrennen Susa—Mont-Cenis (R, S)
27. Italien: Coupe de Monte-Nero in Livorno (R)

August
2. England: Rundrennen in Boreham (R, S)
3. **DEUTSCHLAND: GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND** (F 1, F 2, F 3, S)
3. Italien: Bergrennen Aosta—Grosser St. Bernhard (R, S)
3. Italien: Calabrien-Rundfahrt (S, T)
3. **bis 6. Jugoslawien: Adria-Rallye**
4. England: Rennen in Gamston (R, S)
10. Frankreich: Grosser Preis v. Comminges (F 2)
10. Frankreich: Bergrennen Col Bayard
10. Deutschland: Bergrennen Freiburg—Schauinsland (F 1, F 2, F 3, S)
10. Italien: Rundrennen Senigallia (S)
13. bis 17. Belgien: Fernfahrt Lüttich—Rom—Lüttich (S, T)
15. Italien: Rundrennen in Pescara (R)
15. **Schweden: Schnelligkeitswettbewerb in Stockholm** (F 1, F 2, F 3)
16. England: Rundrennen in Goodwood (S)
16. bis 17. Italien: 12 Stunden von Pescara (R)
17. **HOLLAND: GROSSER PREIS VON HOLLAND** (F 1, F 3)
17. Frankreich: Grosser Preis von La Baule (F 2)
17. Deutschland: Rundrennen auf der Solitude bei (F 2, F 3, S)
17. Finnland: Schnelligkeitswettbewerb in Hivinkää (F 1, F 3, S)

RUND UM DEI
ERDBALL
Firestor

Рис. 28 - «Аутомобил-ревью цайтунг» 10.10.1951, календарь на 1952 год (частично)

Особенно нетипичный календарь публикует осенью 1951 года итальянская газета «Коррьере дело спорт» (Corriere dello Sport) (рис. 27). Она разделяет календарь следующего года по техническому классу машин, и публикует его частями, в разных номерах. В календарях выделены жирным шрифтом итальянские соревнования, а гонки, входящие в чемпионат мира, отмечены звездочкой. Это одно из первых выделений гонок чемпионата мира в публикации международного календаря, и связано оно, вероятно, с повышением в Италии популярности чемпионата мира из-за успехов в нем итальянских гонщиков и машин. При этом в календаре никак не отмечены «Гранд-эпрёв».

Начиная примерно с 1957–1960 годов, в газетных статьях проявляется постепенное увеличение внимания к чемпионату мира. Вероятно, это связано с повышением его популярности, появлением стабильного регламента и интересной спортивной борьбой. Из календарей, по-прежнему публикуемых в газетах, почти пропадает выделение гонок «Гранд-эпрёв», но

появляется выделение гонок чемпионата мира. Английский «Моторспорт» начиная с 1957 г. полностью ассоциирует «Гранд-эпрёв» и гонки чемпионата мира: фактически он публикует списки гонок чемпионата, снабжая их заголовком «Гранд-эпрёв» — чемпионат мира». Но совсем термин «Гранд-эпрёв» не исчезает: время от времени он используется авторами статей до наших дней и

Рис. 29 - «Эль мундо депортиво» 23.10.1955. В список «Гранд-эпрёв» включен Гран-при Аргентины — то есть фактически опубликован календарь чемпионата мира.

• El calendario de las grandes pruebas internacionales ha quedado fijado como sigue:
Gran Premio de la República Argentina, 22 enero; Gran Premio de Mónaco, 13 de mayo; 500 millas de Indianápolis, 30 mayo; Gran Premio de Bélgica, 3 junio; Gran Premio de los Países Bajos, 17 junio; Gran Premio de A.C.F., 1 julio; Gran Premio Gran Bretaña, 14 julio; Gran Premio Alemania, 29 julio; Gran Premio de Suiza, 19 de agosto; Gran Premio Europa (Italia), 2 septiembre; Gran Premio de España, 28 octubre.
b) Campeonato internacional de coches sport: Mil kilómetros a Buenos Aires; Doce horas de Sebring, 25 marzo; Mil millas, 28-29 abril; 24 horas de Mans, 9-10 junio; Tourits Trophy Race, 15 septiembre; Panamericana, Méjico, 19-23 noviembre.

Рис. 30 - «Аутомобил-ревью цайтунг» 19.10.1955, календарь на 1956 год (частично)

Der internationale Sportkalender 1956

Legende: «Grandes épreuves» in grossen Buchstaben halbfett; Wettbewerbe mit Prioritätscharakter halbfett. R = Rennwagen; 1 = Formel 1; 3 = Formel 3; S = Sportwagen; T = Tourenwagen.

1. Rund- und Langdistanzrennen

JANUAR:

7. England: GP von Neuseeland (R, S)
15. Argentinien: 1000 km von Buenos Aires (S)
21. England: Damenrennen um d. Wigram Trophy (R, S)
22. Argentinien: GP der Republik Argentinien (1)
28. England: Dunedin-Rundrennen (Neuseeland) (R)
30. England: Rundrennen in Orange (Australien) (R, S)

FEBRUAR:

4. Argentinien: GP Mendoza (1)
5. England: Mount-Druitt-Rennen (Australien) (R, S)
11. England: Rundrennen in Southland (Austr.) (R, S)
11. bis 12. England: Rundrennen in Fisherman's Bend (Australien)
19. Schweden: Eisrennen in Freden (3, S, T)

MÄRZ

4. Schweden: Eisrennen in Flaten (3, S, T)
10. Südafrika: Rundrennen in Kapstadt
11. Frankreich: GP Dakar (R, S, T)
11. Schweden: Eisrennen in Varpen (3, S, T)
18. Italien: GP Syrakus (1, S)
24. Südafrika: Rundrennen in Johannisburg
25. USA: 12 Stunden von Sebring (S)

APRIL:

2. Frankreich: GP Pau (1, R, S, T)
2. England: Rundrennen in Goodwood (1, R, S)
2. England: Bathurst-Rundrennen (Australien) (R, S)
7. England: Rundrennen in Castle Combe (1, R, S)
8. Italien: Sizilien-Rundfahrt (S, T)
13. bis 15. Frankreich: Rundrennen in Marseille (S, T)
14. England: Rundrennen im Oulton Park (S)
15. Italien: Targa Florio (S)
21. England: Rundrennen in Aintree (1, R, S)
28. England: Rundrennen in Ibsley (1, R, S)
28. bis 29. Italien: Mille Miglia (S, T)
29. Oesterreich: Rundrennen in Baden (S)
29. Frankreich: Preis von Paris (1, R, S, T)

MAI:

5. England: Rundrennen in Silverstone (1, R, S)
5. bis 6. Frankreich: 12 Stunden von Hyères (S, T)
6. Italien: GP von Neapel (1, S) oder GP von Bari (S)
6. Jugoslawien: Rundrennen in Belgrad (S)
10. Frankreich: 6 Stunden von Forez (S)
10. Finnland: Eläintarhanajot/Djurgardsloppet (3, S, T)
12. England: Rundrennen in Dundrod (R, S)
13. Monaco: GP MONACO (1 oder S)
13. Belgien: Serienwagenrennen in Spa (S, T)
13. Spanien: Coppa Montjuich (S)
19. bis 20. Frankreich: GP Ile de France (S)
20. Italien: GP Valentino (Turin) (1)
20. Belgien: GP des Frontières (S)
20. Italien: GP Neapel (1, S) oder GP Bari (S)
20. Italien: Sardinien-Rundfahrt (S, T)
20. bis 21. Frankreich: Grenouillère-Rennen (R, S, T)
21. England: Rundrennen in Goodwood (1, R, S)
27. Deutschland: 1000 km auf dem Nürburgring (S)
27. Frankreich: GP Comminges oder GP Albi (1 oder S)
27. Italien: Rundrennen in Triest (S, T)
30. USA: 500 MEILEN VON INDIANAPOLIS (R)

JUNI:

3. Belgien: GP BELGIEN (1 oder S)
3. Italien: Rundrennen in Imola (S bis 2000 cm³)
9. bis 10. Frankreich: 24 Stunden von Le Mans (S)
9. bis 10. Jugoslawien: Rundrennen in Abazia (S)
10. Italien: Caldaie-Rundrennen (R bis 750 cm³)
16. bis 17. Portugal: GP von Porto (S)
17. Holland: GP von Holland (1, S)
23. England: Rundrennen in Aintree (1, R, S)
23. bis 24. Frankreich: Rundrennen in Bressuire (S, T)
24. Italien: GP Supercortemaggiore in Monza (S)
29. Italien: Umbrien-Rundfahrt (S, T)

JULI:

1. Frankreich: GP VON FRANKREICH (1) und 12 Stunden von Reims (S)
8. Frankreich: GP Rouen-les-Essarts (S, T)
8. Italien: Dolomitenrundfahrt (S, T)
14. England: GP VON ENGLAND (1)
14. bis 15. Frankreich: Circuit de l'Ouest (R, S, T)
15. Italien: Kalabrien-Rundfahrt (S, T)
21. Irland: Leinster Trophy (R, S)
21. bis 22. Portugal: GP von Portugal (1 oder S)
22. Holland: GP Zandvoort (3, S)
28. bis 29. Italien: 10 Stunden von Messina (S, T)
29. Deutschland: GP VON DEUTSCHLAND (1, 3, S)
29. Frankreich: Rundrennen in Cadours (R)

AUGUST:

5. Schweden: GP von Schweden (3, S, T)
5. Frankreich: Rundrennen in Caen (1, R, S, T)
5. Deutschland: Rundrennen in Nürnberg (S, T)
5. Italien: Rundrennen in Senigallia (R bis 750 cm³, S)
6. England: Rundrennen in Brands Hatch (3, R, S)
11. England: Rundrennen im Oulton Park (S)
12. Frankreich: Rundrennen in La Baule (1, R, S, T)
12. Italien: Goldtrophäe (Reggio-di-Calabria) (S)
15. Italien: GP von Pescara (1, S)
19. Schweiz: GP DER SCHWEIZ (1)
19. Italien: Rundrennen in Salerno (R bis 750 cm³)
25. England: Rundrennen in Snetterton (1, R, S)
26. Deutschland: Eifelrennen (1, S, T)
26. Italien: Rundrennen in Chieti (R bis 750 cm³)
26. Schweden: Rundrennen in Karlskoga (3, S, T)

SEPTEMBER

2. Italien: GP VON ITALIEN (1) und Coppa Inter-Europa (S, T)

Вновь сопоставим список «Гранд-эпрёв» и этапов нового чемпионата мира среди гонщиков:

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Гран-при Франции (АКФ)	Г		Г	Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	Ч
«500 миль Индианаполиса»	Г		Г	Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	
Гран-при Италии	Г		Г	Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	Ч
Гран-при Бельгии	Г		Г	Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч		Ч	Ч
Гран-при Великобритании				Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	Ч
Гран-при Германии				Г	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч		Ч
Гран-при Испании					Г Ч	Г	Г Ч	Г Ч	Г	Г Ч					
Гран-при Монако			Г	Г Ч			Г	Г	Г Ч	Г Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	Ч
Гран-при Швейцарии	Г		Г	Г Ч	Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г Ч	Г					
«Турист трофи»	Г		Г												
«24 часа Ле-Мана»															
Гран-при Нидерландов						Г Ч	Ч		Ч		Ч	Ч	Ч	Ч	Ч
Гран-при Бразилии						Г									
Гран-при Аргентины							Ч	Ч	Ч	Ч	Ч	Ч		Ч	
Гран-при Португалии												Ч	Ч	Ч	
Гран-при Марокко												Ч			
Гран-при США													Ч	Ч	Ч

В 1952-53 годах все «Гранд-эпрёв» (кроме гонки «500 миль Индианаполиса», которая проходила по собственному регламенту) прошли по техническому регламенту «формулы-2», но, тем не менее, не были ни лишены статуса «Гранд-эпрёв», ни исключены из чемпионата мира. Гран-при Монако 1952 г., проведенный в классе спортивных машин, не имел статуса «Гранд-эпрёв». Титул «Гран-при Европы» не учитывается. За 1948 и 1957-61 годы нет данных.

По этой таблице, так же, как и до войны, очевидно, что гонки «Гранд-эпрёв», возрожденные в 1947 году, составили календарь учрежденного в 1950 году чемпионата мира. Но затем, уже в

1952-53 годах, происходит интересное событие — впервые появляются гонки, которые постоянно входят в чемпионат мира, при этом никогда в своей истории не обладая статусом «Гранд-эпрёв». По всей видимости, первой такой гонкой стал Гран-при Аргентины, второй — Гран-при Марокко, а третьей — Гран-при США (поскольку США уже имели «Гранд-эпрёв» — «500 миль Индианаполиса», то Гран-при США не обладал ни статусом «Гранд-эпрёв», ни статусом национальной гонки). В 1957 г., уже в ходе сезона, в чемпионат вошел даже Гран-при Пескары, являвшийся не национальной, а обычной региональной гонкой. В дальнейшем эта ситуация будет сохраняться; приводя международные календари, я буду стараться приводить те страницы, где есть примеры трех гонок: «Гранд-эпрёв», входящего в чемпионат мира; «Гранд-эпрёв», не входящего в чемпионат мира; и гонки чемпионата мира, не являющейся «Гранд-эпрёв».

Вот некоторые календари образца конца 1950-х:

CLUB NEWS

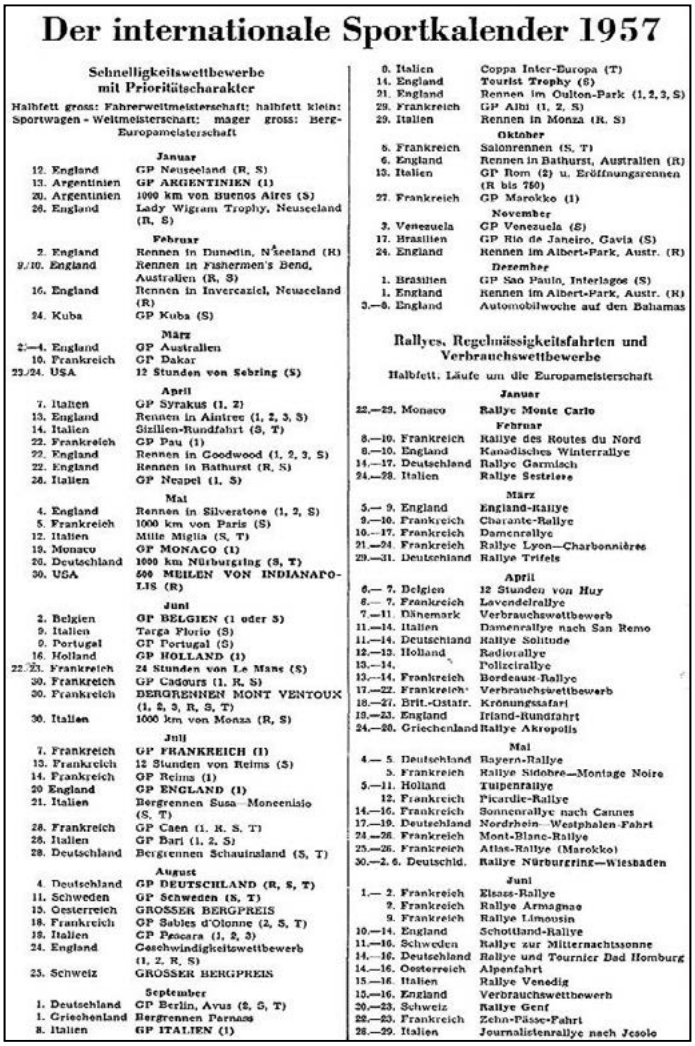
The provisional list of World Championship (capital letters), Sports-Car Championship (*italics*) and British International events is as follows :—

Jan. 31st :	ARGENTINE GRAND PRIX (F.1).
Feb. 6th :	*Buenos Aires* 1,000-*km.* (*Sports*).
Mar. 26th :	*Sebring* 12 *hours* (*Sports, Grand Touring*).
April 18th :	Goodwood (F.1, F.2, Sports, Touring).
April 30th :	Aintree (F.2, Sports, Touring).
May 8th :	*Targa Florio* (*Sports, Grand Touring*).
May 14th :	Silverstone (F.1, F.2, Sports, Touring).
May 22nd :	*Nurburgring* 1,000-*km.* (*Sports, Grand Touring*).
May 29th :	MONACO GRAND PRIX (F.1, F.J.).
May 30th :	INDIANAPOLIS.
June 5/6th :	DUTCH GRAND PRIX (F.1, F.J.).
June 19th :	BELGIAN GRAND PRIX (F.1.).
June 25/26th :	*Le Mans* 24 *hours* (*Sports, Grand Touring*).
July 3rd :	FRENCH GRAND PRIX (F.1).
July 16th :	BRITISH GRAND PRIX (F.1).
July 31st :	GERMAN GRAND PRIX (F.1, or F.2).
Aug. 14th :	PORTUGUESE GRAND PRIX (F.1).
Aug. 20th :	*R.A.C. Tourist Trophy* (*Sports, Grand Touring*).
Aug. 27th :	Brands Hatch (F.2, Sports, Touring).
Sept. 4th :	EUROPEAN GRAND PRIX, ITALY (F.1).
Sept. 17th :	Snetterton (F.1, F.2, Sports, Touring).
Sept. 24th :	Oulton Park (F.1, F.2, Sports).
Oct. 30th :	MOROCCAN GRAND PRIX (F.1).
Nov. 6th or 13th :	*Venezuelan Grand Prix* (*Sports, Grand Touring*).
Dec. 10th :	AMERICAN GRAND PRIX (F.1).

From this list it will be seen that the Argentine G.P. is listed as a World Championship event once again. If it does take place it will mean that there will be no close season at all since the American G.P. is scheduled for December 12th. Indianapolis is once again included as a Championship event although the rules say that each country can have only one event counting towards the Championship each year. The German G.P. is listed as F.1 or F.2 so may possibly not count for the Championship. There is only a week between the Monaco G.P. and the Dutch G.P. If the Belgian and Moroccan G.P.s do not take place next year they cannot count for the Championship in 1961, unless by reason of *force majeure*. Lack of money is not *force majeure*.

* * *

Рис. 31 - «Моторспорт» 01.12.1959. Выделены не «Гранд-эпрёв», а гонки чемпионата мира.



Der internationale Sportkalender 1957

Schnelligkeitswettbewerbe mit Prioritätscharakter

Halbfett gross: Fahrerweltmeisterschaft; halbfett klein: Sportwagen - Weltmeisterschaft; mager gross: Berg-Europameisterschaft

Januar

12.	England	GP Neuseeland (R, S)
13.	Argentinien	GP ARGENTINIEN (1)
20.	Argentinien	1000 km von BUENOS AIRES (S)
26.	England	Lady Wigram Trophy, Neuseeland (R, S)

Februar

2.	England	Rennen in Dunedin, Neuseeland (R)
9./10.	England	Rennen in Fishermen's Bend, Australien (R, S)
16.	England	Rennen in Invercaziel, Neuseeland (R)
24.	Kuba	GP Kuba (S)

März

2.—4.	England	GP Australien
10.	Frankreich	GP Dakar
23./24.	USA	12 Stunden von Sebring (S)

April

7.	Italien	GP Syrakus (1, 2)
13.	England	Rennen in Aintree (1, 2, 3, S)
14.	Italien	Sizilien-Rundfahrt (S, T)
22.	Frankreich	GP Pau (1)
22.	England	Rennen in Goodwood (1, 2, 3, S)
22.	England	Rennen in Bathurst (R, S)
28.	Italien	GP Neapel (1, S)

Mai

4.	England	Rennen in Silverstone (1, 2, S)
5.	Frankreich	1000 km von Paris (S)
12.	Italien	Mille Miglia (S, T)
19.	Monaco	GP MONACO (1)
26.	Deutschland	1000 km Nürburgring (S, T)
30.	USA	500 MEILEN VON INDIANAPOLIS (R)

Juni

2.	Belgien	GP BELGIEN (1 oder S)
9.	Italien	Targa Florio (S)
9.	Portugal	GP Portugal (S)
16.	Holland	GP HOLLAND (1)
22./23.	Frankreich	24 Stunden von Le Mans (S)
30.	Frankreich	GP Cadours (1, R, S)
30.	Frankreich	BERGRENNEN MONT VENTOUX (1, 2, 3, R, S, T)
30.	Italien	1000 km von Monza (R, S)

Juli

7.	Frankreich	GP FRANKREICH (1)
13.	Frankreich	12 Stunden von Reims (S)
14.	Frankreich	GP Reims (1)
20	England	GP ENGLAND (1)
21.	Italien	Bergrennen Susa—Moncenisio (S, T)
28.	Frankreich	GP Caen (1, R, S, T)
28.	Italien	GP Bari (1, 2, S)
28.	Deutschland	Bergrennen Schauinsland (S, T)

August

4.	Deutschland	GP DEUTSCHLAND (R, S, T)
11.	Schweden	GP Schweden (S, T)
13.	Oesterreich	GROSSER BERGPREIS
18.	Frankreich	GP Sables d'Olonne (2, S, T)
18.	Italien	GP Pescara (1, 2, 3)
24.	England	Geschwindigkeitswettbewerb (1, 2, R, S)
25.	Schweiz	GROSSER BERGPREIS

September

1.	Deutschland	GP Berlin, Avus (2, S, T)
1.	Griechenland	Bergrennen Parnass
8.	Italien	GP ITALIEN (1)
8.	Italien	Coppa Inter-Europa (T)
14.	England	Tourist Trophy (S)
21.	England	Rennen im Oulton-Park (1, 2, 3, S)
29.	Frankreich	GP Albi (1, 2, S)
29.	Italien	Rennen in Monza (R, S)

Oktober

6.	Frankreich	Salonrennen (S, T)
6.	England	Rennen in Bathurst, Australien (R)
13.	Italien	GP Rom (2) u. Eröffnungsrennen (R bis 750)
27.	Frankreich	GP Marokko (1)

November

3.	Venezuela	GP Venezuela (S)
17.	Brasilien	GP Rio de Janeiro, Gavia (S)
24.	England	Rennen im Albert-Park, Austr. (R)

Dezember

1.	Brasilien	GP Sao Paulo, Interlagos (S)
1.	England	Rennen im Albert-Park, Austr. (R)
3.—8.	England	Automobilwoche auf den Bahamas

Rallyes, Regelmässigkeitsfahrten und Verbrauchswettbewerbe

Halbfett, Läufe um die Europameisterschaft

Januar

22.—29.	Monaco	Rallye Monte Carlo

Februar

8.—10.	Frankreich	Rallye des Routes du Nord
8.—10.	England	Kanadisches Winterrallye
14.—17.	Deutschland	Rallye Garmisch
24.—28.	Italien	Rallye Sestriere

März

5.— 9.	England	England-Rallye
9.—10.	Frankreich	Charante-Rallye
10.—17.	Frankreich	Damenrallye
21.—24.	Frankreich	Rallye Lyon—Charbonnières
29.—31.	Deutschland	Rallye Trifels

April

6.— 7.	Belgien	12 Stunden von Huy
6.— 7.	Frankreich	Lavendelrallye
7.—11.	Dänemark	Verbrauchswettbewerb
11.—14.	Italien	Damenrallye nach San Remo
11.—14.	Deutschland	Rallye Solitude
12.—13.	Holland	Radiorallye
13.—14.		Polizeirallye
13.—14.	Frankreich	Bordeaux-Rallye
17.—22.	Frankreich	Verbrauchswettbewerb
18.—27.	Brit.-Ostafr.	Krönungssafari
19.—23.	England	Irland-Rundfahrt
24.—26.	Griechenland	Rallye Akropolis

Mai

4.— 5.	Deutschland	Bayern-Rallye
5.	Frankreich	Rallye Sidobre—Montage Noire
5.—11.	Holland	Tulpenrallye
12.	Frankreich	Picardie-Rallye
14.—16.	Frankreich	Sonnenrallye nach Cannes
17.—19.	Deutschland	Nordrhein—Westphalen-Fahrt
24.—26.	Frankreich	Mont-Blanc-Rallye
25.—26.	Frankreich	Atlas-Rallye (Marokko)
30.—2. 6.	Deutschld.	Rallye Nürburgring—Wiesbaden

Juni

1.— 2.	Frankreich	Elsass-Rallye
2.	Frankreich	Rallye Armagnac
9.	Frankreich	Rallye Limousin
10.—14.	England	Schottland-Rallye
11.—16.	Schweden	Rallye zur Mitternachtssonne
14.—16.	Deutschland	Rallye und Tournier Bad Homburg
14.—16.	Oesterreich	Alpenfahrt
15.—16.	Italien	Rallye Venedig
15.—16.	England	Verbrauchswettbewerb
20.—23.	Schweiz	Rallye Genf
22.—23.	Frankreich	Zehn-Pässe-Fahrt
28.—29.	Italien	Journalistenrallye nach Jesolo

Рис. 32 - «Аутомобил-ревью цайтунг» 17.10.1956. Заглавными буквами здесь обозначаются уже не «Гранд-эпрёв», а гонки чемпионата мира, включая Гран-при Аргентины и Нидерландов. Гран-при Пескары изначально не входил в чемпионат.

А вот цитата из статьи Дениса Дженкинсона в «Моторспорт» от 1 декабря 1963 года (рис. 33):

«Наконец, поскольку 1964 год не за горами, пара слов о международном календаре на следующий год. Гонка в Монако откроет сезон «Гранд-эпрёв», продолжат его Зандфорт и Спа, Гран-при Франции в Руане и Гран-при Великобритании в Брэндс-Хэтч. Нужно заметить, этот последний имеет титул Гран-при Европы. «Нюрбургринг» и Монца закроют европейский сезон основных гонок, к ним добавится Гран-при Австрии. Австрийское соревнование было повышено до статуса чемпионата, но не «Гранд-эпрёв» — тонкая разница — и стоит в одном ряду с американской, мексиканской и южноафриканской гонками Гран-при. В общем, у нас есть тринадцать гонок Гран-при, включенных в чемпионаты производителей и гонщиков, поэтому 1964 будет напряженным годом».

NB: В 1950-х годах гонщики участвовали в 15-20 Гран-при в год. Статистика «Формулы-1» учитывает 5-8

owners and their activities. Such enthusiasm deserves to succeed.

* * *

Finally, as 1964 is fast approaching, a word or two on next year's International Calendar. The Monaco race will open the season of Grandes Epreuves, followed by Zandvoort and Spa, while the French Grand Prix will be at Rouen and the British Grand Prix will be at Brands Hatch. For what it is worth, this last event takes the title of the Grand Prix of Europe. Nurburgring and Monza close the European Season of major races, with the addition of the Austrian Grand Prix. The Austrian event has been promoted to Championship status, but not Grande Epreuve, a subtle distinction, and it stands alongside the American, Mexican and South African Grand Prix races. In all we have thirteen Grand Prix races to count for the Manufacturers' and Drivers' Championships, so 1964 will be a busy year.

The future of the new Formula Two and Formula Three is as yet undecided, but it looks as though there will be many Formula Two races in Europe, at places like Pau, Rome, Monza, Reims, Clermont-Ferrand, Pergusa, Karlskoga and Montlhéry. Organisers who in the past have put on major Formula Junior events, or minor Formula One events, seem to be interested in Formula Two, as being more interesting than Juniors and not so expensive as Formula One, while some of the smaller organisers who ran Junior races only have plumped for Formula Three. A lot of the smaller British meetings, that never had an International entry anyway, have been dropped from the International Calendar, which is a good thing, for in spite of this the 1964 International scene is bigger than ever with a great many more events in America now ranking as International.

Races for Formula One and Championships

May 10th ..	Grand Prix of Monaco ..	Monte Carlo
May 24th ..	Grand Prix of Holland ..	Zandvoort
June 14th ..	Grand Prix of Belgium ..	Spa-Francorchamps
June 28th ..	Grand Prix of France ..	Rouen
July 11th ..	Grand Prix of Britain ..	Brands Hatch
Aug. 2nd ..	Grand Prix of Germany ..	Nurburgring
Aug. 23rd ..	Grand Prix of Austria ..	Zeltweg
Sept. 6th ..	Grand Prix of Italy ..	Monza
Oct. 4th ..	Grand Prix of U.S.A. ..	Watkins Glen
Oct. 25th ..	Grand Prix of Mexico ..	Mexico City
Dec. 26th ..	Grand Prix of South Africa	East London

Other Formula One Races		G.T. and Prototype G.T. Races	
Mar. 14th.	Snetterton	Feb. 16th.	Daytona 2,000 kms.
Mar. 30th.	Goodwood	Mar. 20th.	Sebring 12 hrs.
April 5th.	Pau	April 26th.	Targa Florio
April 12th.	Syracuse	May 31st.	Nurburgring 1,000 kms.
April 18th.	Aintree	June 20th.	Le Mans 24 hrs.
April 26th.	Bruxelles	Aug. 29th.	Tourist Trophy
May 2nd.	Silverstone		
May 17th.	Rome		
May 24th.	Avus		
July 5th.	Reims		
July 19th.	Solitude		
Aug. 16th.	Enna		
Sept. 13th.	Pescara		
Sept. 19th.	Oulton Park		

Рис. 33 - «Моторспорт» 01.12.1963.

Разница настолько «тонкая», что на соседних страницах другой автор совершенно уверенно называет «Гранд-эпрёв» Гран-при Мексики. А Дженкинсон рядом со статьей представляет календарь — но, хотя в тексте статьи он описывал, что некоторые гонки чемпионата имеют более высокий статус «Гранд-эпрёв» по сравнению с другими, — его календарь состоит из гонок чемпионата мира, «других гонок формулы-1» и гонок класса «гран-туризмо». Это характерно для британской прессы: «Гранд-эпрёв» перестают выделяться в календарях, но сохраняются в текстах статей как статус, придающей гонке дополнительную значимость. В дальнейшем процесс популяризации чемпионата мира продолжился: среди болельщиков — и это нашло отражение в прессе — быстро складывался образ обособленного, высшего чемпионата мира.

Когда в 1956 году, во время «хрущевской оттепели», Центральный автомотоклуб СССР вошел в ФИА, а в Советском Союзе вновь начался выпуск журнала «За рулем», то его авторы не представляли себе другого уклада высшего автоспорта, кроме его деления по чемпионатам. СССР еще не имел отношения к организации международных автоспортивных соревнований и, в условиях недостатка информации, можно предполагать у авторов «За рулем» довольно поверхностный взгляд на зарубежный автоспорт. Так это или нет, но факт налицо: «За рулем» никогда, ни в каком виде, не упоминал «Гранд-эпрёв» — в статьях этого журнала существовал только термин «Большой приз», под которым понимались те национальные Гран-при, которые входили в зачет «личного первенства мира по автомобильному спорту». Так же дело обстоит в книгах В. Бекмана: описывая организацию международных соревнований, он упоминает только о национальных Гран-при. Лишь в книге «Скоростные автомобили за рубежом» (рис. 35), где авторы почти слово-в-слово переводят текст Международного спортивного кодекса, они вынуждены привести список гонок, обычно являвшихся «Гранд-эпрёв», но называют эти гонки «основными соревнованиями на «Большой приз». Вся эта ситуация хорошо иллюстрирует то, как началось

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Спортивная комиссия ФИА разработала следующий календарь международных соревнований, входящих в зачет розыгрыша первенства мира по гоночным автомобилям на 1958 год:

19 января — Большой приз Аргентины.
18 мая — Большой приз Монако.
26 мая — Большой приз Голландии.
30 мая — гонки в Индианополисе.
15 июня — Большой приз Бельгии и Европы.
6 июля — Большой приз Франции.
19 июля — Большой приз Англии.
3 августа — Большой приз Германии.
24 августа — Большой приз Португалии.
7 сентября — Большой приз Италии.

Рис. 34 - «За рулем» за январь 1958 г.

Каждый национальный клуб имеет преимущественное право записать в международный календарь одно спортивное автомобильное соревнование при условии, что оно не совпадает с другими международными автомобильными соревнованиями, пользующимися аналогичными преимуществами.

Прежде всего в международный календарь включаются основные соревнования на «Большой приз», к которым относятся:

«Большой приз» Европы,
«Большой приз» ФРГ,
«Большой приз» Бельгии,
«Большой приз» Испании,
«Большой приз» Автомобильного клуба Франции,
Британский «Турист-трофи»,
500-мильные гонки в Индианополисе,
«Большой приз» Италии,
«Большой приз» Монако,
«Большой приз» Швейцарии.

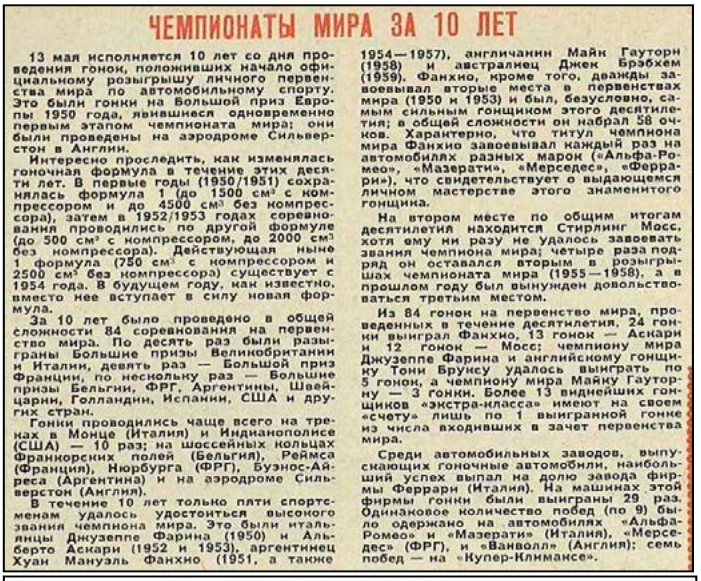
Чтобы избежать совпадений и дать возможность гонщикам подготовиться к участию в этих соревнованиях, устанавливается интервал в 15 дней между проведением указанных больших соревнований и 5 дней между другими международными соревнованиями, одинаковыми по своему характеру.

После внесения основных автомобильных соревнований в календарь включаются соревнования типа «Большой приз» других стран, входящих в Федерацию.

Рис. 35 - книга С.Глазунова и А.Сабинина «Скоростные автомобили за рубежом», 1960 г.

формирование современных представлений у русскоязычных болельщиков.

В этот период появились и новые попытки статистических подсчетов, сходных теми, что мы видели до войны. Вначале единственным критерием подсчета было количество побед в гонках — подсчет других показателей начался позже. Областью подсчета выбирались наиболее сложные и популярные гонки — «Гранд-эпрёв» и гонки чемпионата мира — но, поскольку разница между этими понятиями была «тонкой», то было логично начать подсчет гонок чемпионата, списки и результаты которых широко публиковались. В отличие от довоенной, эта статистика дошла до нашего времени в виде многообразной «статистики «Формулы-1».



ЧЕМПИОНАТЫ МИРА ЗА 10 ЛЕТ

13 мая исполняется 10 лет со дня проведения гонок, положивших начало официальному розыгрышу личного первенства мира по автомобильному спорту. Это были гонки на Большой приз Европы 1950 года, явившиеся одновременно первым этапом чемпионата мира; они были проведены на аэродроме Сильверстон в Англии.

Интересно проследить, как изменялась гоночная формула в течение этих десяти лет. В первые годы (1950/1951) сохранялась формула 1 (до 1500 см³ с компрессором и до 4500 см³ без компрессора), затем в 1952/1953 годах соревнования проводились по другой формуле (до 500 см³ с компрессором, до 2000 см³ без компрессора). Действующая ныне 1 формула (750 см³ с компрессором и 2500 см³ без компрессора) существует с 1954 года. В будущем году, как известно, вместо нее вступает в силу новая формула.

За 10 лет было проведено в общей сложности 84 соревнования на первенство мира. По десять раз были разыграны Большие призы Великобритании и Италии, девять раз — Большой приз Франции, по нескольку раз — Большие призы Бельгии, ФРГ, Аргентины, Швейцарии, Голландии, Испании, США и других стран.

Гонки проводились чаще всего на трассах в Монце (Италия) и Индианополисе (США) — 10 раз; на шоссейных кольцах Франкорских полей (Бельгия), Реймса (Франция), Нюрбурга (ФРГ), Буэнос-Айреса (Аргентина) и на аэродроме Сильверстон (Англия).

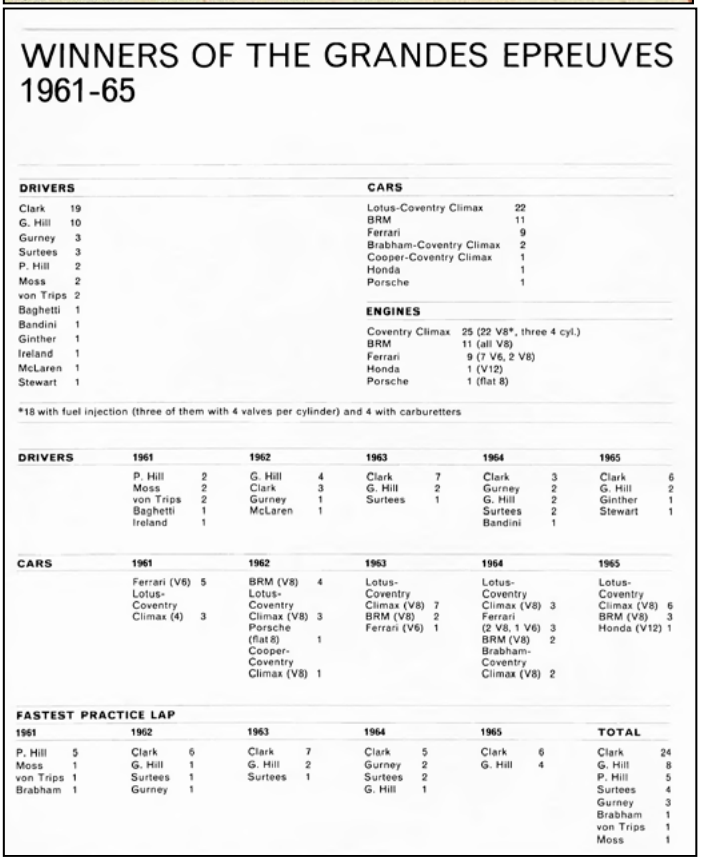
В течение 10 лет только пяти спортсменам удалось удостоиться высокого звания чемпиона мира. Это были итальянцы Джузеппе Фарина (1950) и Альберто Аскари (1952 и 1953), аргентинец Хуан Мануэль Фанхио (1951, а также 1954—1957), англичанин Майк Гауторн (1958) и австралиец Джек Брабхем (1959). Фанхио, кроме того, дважды завоевывал вторые места в первенствах мира (1950 и 1953) и был, безусловно, самым сильным гонщиком этого десятилетия; в общей сложности он набрал 58 очков. Характерно, что титул чемпиона мира Фанхио завоевывал каждый раз на автомобилях разных марок («Альфа-Ромео», «Мазератти», «Мерседес», «Феррари»), что свидетельствует о выдающемся личном мастерстве этого знаменитого гонщика.

На втором месте по общим итогам десятилетия находится Стирлинг Мосс, хотя ему ни разу не удалось завоевать звания чемпиона мира; четыре раза подряд он оставался вторым в розыгрышах чемпионата мира (1955—1958), а в прошлом году был вынужден довольствоваться третьим местом.

Из 84 гонок на первенство мира, проведенных в течение десятилетия, 24 гонки выиграл Фанхио, 13 гонок — Аскари и 12 гонок — Мосс; чемпиону мира Джузеппе Фарина и английскому гонщику Тони Бруску удалось выиграть по 5 гонок, а чемпиону мира Майку Гауторну — 3 гонки. Более 13 виднейших гонщиков «экстра-класса» имеют на своем «счету» лишь по 1 выигранной гонке из числа входивших в зачет первенства мира.

Среди автомобильных заводов, выпускающих гоночные автомобили, наибольший успех выпал на долю завода фирмы Феррари (Италия). На машинах этой фирмы гонки были выиграны 29 раз. Одинаковое количество побед (по 9) было одержано на автомобилях «Альфа-Ромео» и «Мазерати» (Италия), «Мерседес» (ФРГ), и «Ванволл» (Англия); семь побед — на «Купер-Клаймаксе».

Рис. 36 - «За рулём» за май 1960 года — одна из первых в мире заметок о статистике чемпионата мира. Впервые проведен подсчет побед не в гонках одного технического регламента, не в гонках одного года, а в гонках чемпионата, впервые сделана даже попытка подсчитать очки. Цифры и выводы автора совпадают с современной «статистикой «Формулы-1».



WINNERS OF THE GRANDES EPREUVES 1961-65

DRIVERS

Clark	19
G. Hill	10
Gurney	3
Surtees	3
P. Hill	2
Moss	2
von Trips	2
Baghetti	1
Bandini	1
Ginther	1
Ireland	1
McLaren	1
Stewart	1

CARS

Lotus-Coventry Climax	22
BRM	11
Ferrari	9
Brabham-Coventry Climax	2
Cooper-Coventry Climax	1
Honda	1
Porsche	1

ENGINES

Coventry Climax	25 (22 V8*, three 4 cyl.)
BRM	11 (all V8)
Ferrari	9 (7 V6, 2 V8)
Honda	1 (V12)
Porsche	1 (flat 8)

*18 with fuel injection (three of them with 4 valves per cylinder) and 4 with carburetters

DRIVERS	1961	1962	1963	1964	1965
	P. Hill 2 Moss 2 von Trips 2 Baghetti 1 Ireland 1	G. Hill 4 Clark 3 Gurney 1 McLaren 1	Clark 7 G. Hill 2 Surtees 1	Clark 3 Gurney 2 G. Hill 2 Surtees 2 Bandini 1	Clark 6 G. Hill 2 Ginther 1 Stewart 1
CARS	**1961**	**1962**	**1963**	**1964**	**1965**
	Ferrari (V6) 5 Lotus-Coventry Climax (4) 3	BRM (V8) 4 Lotus-Coventry Climax (V8) 3 Porsche (flat 8) 1 Cooper-Coventry Climax (V8) 1	Lotus-Coventry Climax (V8) 7 BRM (V8) 2 Ferrari (V6) 1	Lotus-Coventry Climax (V8) 3 Ferrari (2 V8, 1 V6) 3 BRM (V8) 2 Brabham-Coventry Climax (V8) 2	Lotus-Coventry Climax (V8) 6 BRM (V8) 3 Honda (V12) 1

FASTEST PRACTICE LAP

1961	1962	1963	1964	1965	TOTAL
P. Hill 5 Moss 1 von Trips 1 Brabham 1	Clark 6 G. Hill 1 Surtees 1 Gurney 1	Clark 7 G. Hill 2 Surtees 1	Clark 5 Gurney 2 Surtees 2 G. Hill 1	Clark 6 G. Hill 4	Clark 24 G. Hill 8 P. Hill 5 Surtees 4 Gurney 3 Brabham 1 von Trips 1 Moss 1

Рис. 37 - «Отокурс» 1966, попытка подсчета статистики побед. Автор по привычке называет гонки «Гранд-эпрёв», но на самом деле подсчитывает победы в гонках чемпионата мира: статистика «500 миль Индианаполиса» проигнорирована, и числа полностью совпадают с современной «статистикой «Формулы-1». Однако, статистика составлена не за период существования чемпионата, а за период действия 1,5-литровой формулы.

Из прессы можно было бы сделать вывод, что в конце 1950-х — начале 1960-х годов гонки «Гранд-эпрёв» перестали выделяться, слившись с гонками чемпионата мира. Действительно, тех пор и до нашего времени «Гранд-эпрёв» полностью перестают упоминаться в календарях, публикуемых в английской, французской, немецкой, швейцарской и итальянской прессе. Статус «Гранд-эпрёв» с тех пор встречается только в отдельных исторических статьях, и только по отношению к гонкам периода 1920-х–1960-х годов. Но на самом деле, на этом история статуса «Гранд-эпрёв» не заканчивается. Мы имеем возможность взглянуть на другой источник: международный спортивный календарь ФИА — официальный документ, который, вероятно, имел вид циркуляра, после заседания ФИА (АИАКР) оформляемого генеральным секретарем и распространяемого среди делегатов ФИА. Этот циркуляр не попадал в прессу, а служил скорее информационным листком для планирования национальными автоклубами выступлений своих членов в международных гонках.

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1965

et Calendrier 1965 des Épreuves Nationales à Participation Étrangère autorisée

I. - EPREUVES DE VITESSE INTERNATIONALES

JANVIER			
1er	AFRIQUE DU SUD	Grand Prix d'Afrique du Sud (1)	Grands Prix Organisers (Pty) Ltd, P.O. Box 926, East London.
9	Gde-BRETAGNE (Nlle-Zélande)	Grand Prix de Nouvelle-Zélande	N. Z. International Grand Prix (Auckland) Inc., P.O. Box 3843, Auckland (New Zealand).
16	Gde-BRETAGNE (Nlle-Zélande)	Course du Hudson Memorial	Levin Motor Racing Club Inc., P.O. Box 57, Levin (New Zealand).
17	ETATS-UNIS	Cinq Cents Milles de Riverside (Stock-Car)	N. A. S. C. A. R., 1801 Volusia Av., Daytona-Beach (Florida).
23	Gde-BRETAGNE (Nlle-Zélande)	Trophée Lady Wigram	The Motor Racing Club Inc., P.O. Box 639, Christchurch (New Zealand).
24	ETATS-UNIS	Course à Phoenix (Stock-Car)	U.S.A.C., P.O. Box 24001, Speedway, Indiana 46224.
30	Gde-BRETAGNE (Nlle-Zélande)	Course à Invercargill	Southland Sport Car Club Inc., P.O. Box 543, Invercargill (New Zealand).
FEVRIER			
14	ETATS-UNIS	Cinq Cents Milles de Daytona (Stock-Car)	N. A. S. C. A. R., 1801 Volusia Av., Daytona-Beach (Florida).

Epreuves de Vitesse Internationales - Mai (suite) - Juin

2	ETATS-UNIS	Yankee 300 (Stock-Car)	U.S.A.C., P.O. Box 1555, Indianapolis 6 (Indiana).
8	ETATS-UNIS	Darlington (Stock-Car)	U.S.A.C., P.O. Box 1555, Indianapolis 6 (Indiana).
8	Gde-BRETAGNE	Course à Oulton Park (1, S, GT)	Mid-Cheshire M. C., 12 Crewe Rd, Shavington, Nr Crewe, Cheshire.
9	ITALIE	* Targa Florio (PT, GT - I - II - III)	A. C. di Palermo, via Nicolo Turrisi 30, Palermo (Sicilia).
9	BELGIQUE	Grand Prix de Zolder (2, 3)	Terlaemen Automobile Club, c/o Mr. G. Withofs, 20 Thonissenlaan, Hasselt.
15	Gde-BRETAGNE	Course à Silverstone (1, S, GT, T)	British Racing Driver's Club, 9 Down Street, London W. 1.
16	BELGIQUE	Grand Prix de Spa (GT - II - III)	R. A. C. de Spa, rue de la Poste 19, Spa.
16	ITALIE	Grand Prix de Rome (2)	A. C. de Roma, via C. Colombo 261, Roma.
23	FRANCE	Grand Prix de Paris (2, S, GT, T)	A. G. A. C. I., 61, boulevard de la Somme, Paris (17e).
23	ALLEMAGNE (Ouest)	* Mille Kilomètres du Nuerburgring (Championnat : PT, GT - I - II - III) (Hors Championnat : S)	A. D. A. C., Königinstrasse 9-11 u. 8 München 22.
30	MONACO	GRAND PRIX DE MONACO (1)	A. C. de Monaco, 23, boulevard Albert-1er, Monaco.
31	ETATS-UNIS	CINQ CENTS MILLES D'INDIANAPOLIS (C)	U. S. A. C., Box 1555, Indianapolis 6 (Indiana).
JUIN			
4-5	Gde-BRETAGNE (Canada)	Deux Cents Milles de Mosport (S)	Canadian Racing Drivers' Association, Box 372, Adelaïde Station, Toronto (Ontario).
6	ITALIE	Circuit de Mugello (GT - II)	Automobile Club di Firenze, Viale Amendola 36, Firenze.

45

EXPLICATION DES SIGLES

1 = Formule 1
2 = Formule 2
3 = Formule 3
S = Sport

PT = Prototypes
GT = Grand Tourisme
T = Tourisme

En lettres majuscules : GRANDES EPREUVES.

Soulignées d'un trait plein : Epreuves qualificatives pour le Championnat des Conducteurs.

Soulignées d'un trait discontinu : Epreuves qualificatives pour le Championnat des Constructeurs (GT).

Les épreuves marquées d'un astérisque sont en même temps qualificatives pour le Trophée International des Prototypes.

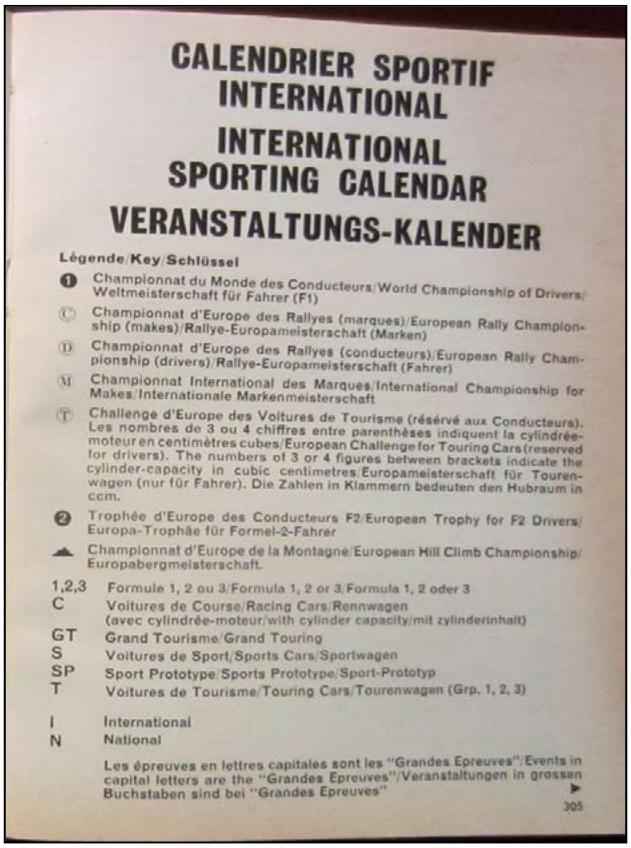
Soulignées en pointillé : Epreuves qualificatives pour le championnat d'Europe de la Montagne.

Рис. 38 - Первая, третья страницы международного календаря на 1965 год и условные обозначения.

Этот календарь (на мой взгляд, неопровержимо) свидетельствует о том, что в 1965 году МСК ФИА продолжала выделять «Гранд-эпрёв». В данном случае хорошо видно, что Гран-при ЮАР, входящий в чемпионат мира и проводящийся по техническому регламенту «формулы-1», не имел статуса «Гранд-эпрёв», а Гран-при Монако — имел; гонка «500 миль Индианаполиса» же имела статус «Гранд-эпрёв», но не входила в чемпионат мира. В качестве примечания можно заметить, что в календаре указаны организаторы гонок, и почти все «Гранд-эпрёв» организовывались непосредственно национальными автоклубами, членами МСК ФИА — за исключением Гран-при Италии, организацию которого автоклуб Италии традиционно доверял автоклубу Милана.

Это говорит о том, что, несмотря на почти полное слияние понятий «Гранд-эпрёв» и «этап чемпионата мира» в глазах болельщиков и журналистов, в ФИА и национальных автоклубах система иерархии высших гонок сохранялась. Она **официально** продолжала существовать и работать, по-прежнему являясь основой, «каркасом» для формирования международного календаря.

По всей видимости, международный спортивный календарь существовал в виде внутреннего документа ФИА, циркуляра, находящегося в секретариате и доступного только делегатам национальных автоклубов, до 1961 года, когда ФИА начала издавать бюллетень. Затем, в 1968 году, он был включен в первый ежегодник ФИА («FIA Yearbook», из-за желтого цвета обложки также известный как «FIA Yellowbook»). При этом календарь получил систему разнообразных классификаций и индикаций: гонки теперь разделялись по вхождению в чемпионаты (чемпионат мира для гонщиков, чемпионат Европы по ралли, чемпионат мира для производителей и т.д.), по техническому классу («формула-1», гоночные машины, «гран-туризмо» и т.д.), по уровню (международные и национальные); но «Гранд-эпрёв» в нем по-прежнему выделялись заглавными буквами, что было отмечено в отдельной строке:



CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL

INTERNATIONAL SPORTING CALENDAR

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Légende/Key/Schlüssel

❶ Championnat du Monde des Conducteurs/World Championship of Drivers/Weltmeisterschaft für Fahrer (F1)

Ⓒ Championnat d'Europe des Rallyes (marques)/European Rally Championship (makes)/Rallye-Europameisterschaft (Marken)

Ⓓ Championnat d'Europe des Rallyes (conducteurs)/European Rally Championship (drivers)/Rallye-Europameisterschaft (Fahrer)

Ⓜ Championnat International des Marques/International Championship for Makes/Internationale Markenmeisterschaft

Ⓣ Challenge d'Europe des Voitures de Tourisme (réservé aux Conducteurs). Les nombres de 3 ou 4 chiffres entre parenthèses indiquent la cylindrée-moteur en centimètres cubes/European Challenge for Touring Cars (reserved for drivers). The numbers of 3 or 4 figures between brackets indicate the cylinder-capacity in cubic centimetres/Europameisterschaft für Tourenwagen (nur für Fahrer). Die Zahlen in Klammern bedeuten den Hubraum in ccm.

❷ Trophée d'Europe des Conducteurs F2/European Trophy for F2 Drivers/Europa-Trophäe für Formel-2-Fahrer

⛰ Championnat d'Europe de la Montagne/European Hill Climb Championship/Europabergmeisterschaft.

1,2,3 Formule 1, 2 ou 3/Formula 1, 2 or 3/Formula 1, 2 oder 3

C Voitures de Course/Racing Cars/Rennwagen (avec cylindrée-moteur/with cylinder capacity/mit zylinderinhalt)

GT Grand Tourisme/Grand Touring

S Voitures de Sport/Sports Cars/Sportwagen

SP Sport Prototype/Sports Prototype/Sport-Prototyp

T Voitures de Tourisme/Touring Cars/Tourenwagen (Grp. 1, 2, 3)

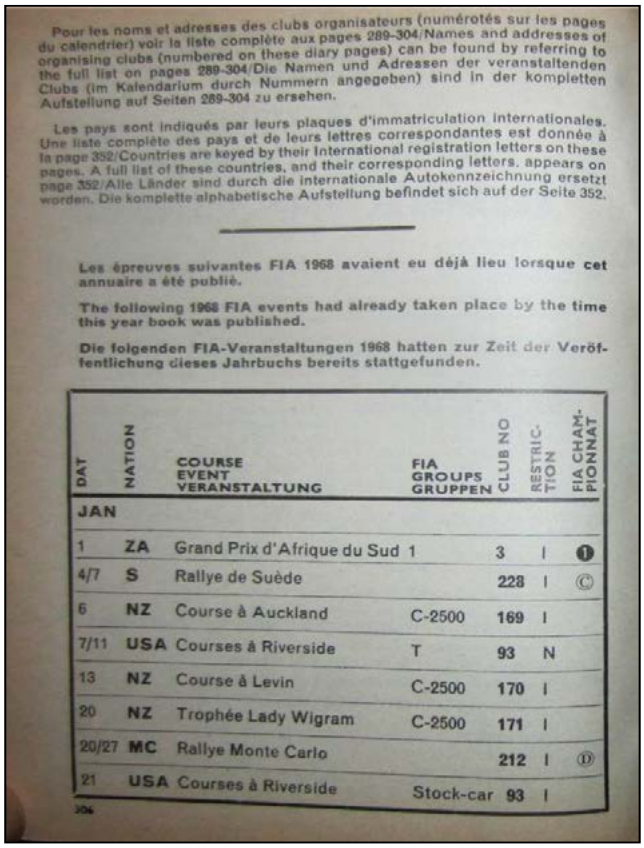
I International

N National

Les épreuves en lettres capitales sont les "Grandes Epreuves"/Events in capital letters are the "Grandes Epreuves"/Veranstaltungen in grossen Buchstaben sind bei "Grandes Epreuves" ▶

305

Рис. 39 - Новая система обозначений в календаре



Pour les noms et adresses des clubs organisateurs (numérotés sur les pages du calendrier) voir la liste complète aux pages 289-304/Names and addresses of organising clubs (numbered on these diary pages) can be found by referring to the full list on pages 289-304/Die Namen und Adressen der veranstaltenden Clubs (im Kalendarium durch Nummern angegeben) sind in der kompletten Aufstellung auf Seiten 289-304 zu ersehen.

Les pays sont indiqués par leurs plaques d'immatriculation internationales. Une liste complète des pays et de leurs lettres correspondantes est donnée à la page 352/Countries are keyed by their International registration letters on these pages. A full list of these countries, and their corresponding letters, appears on page 352/Alle Länder sind durch die internationale Autokennzeichnung ersetzt worden. Die komplette alphabetische Aufstellung befindet sich auf der Seite 352.

Les épreuves suivantes FIA 1968 avaient eu déjà lieu lorsque cet annuaire a été publié.

The following 1968 FIA events had already taken place by the time this year book was published.

Die folgenden FIA-Veranstaltungen 1968 hatten zur Zeit der Veröffentlichung dieses Jahrbuchs bereits stattgefunden.

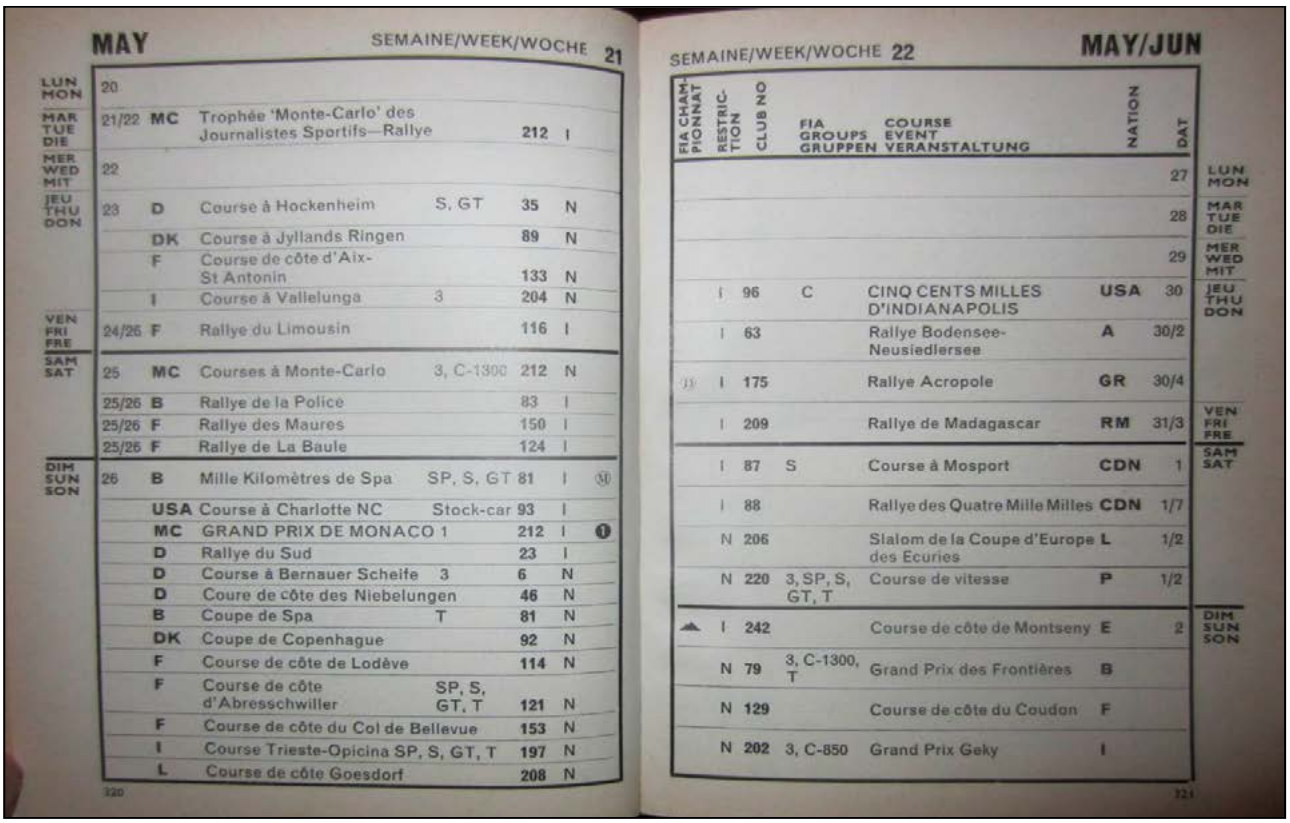
DAT	NATION	COURSE EVENT VERANSTALTUNG	FIA GROUPS GRUPPEN	CLUB NO	RESTRICTION	FIA CHAMPIONNAT
JAN						
1	ZA	Grand Prix d'Afrique du Sud	1	3	I	❶
4/7	S	Rallye de Suède		228	I	Ⓒ
6	NZ	Course à Auckland	C-2500	169	I	
7/11	USA	Courses à Riverside	T	93	N	
13	NZ	Course à Levin	C-2500	170	I	
20	NZ	Trophée Lady Wigram	C-2500	171	I	
26/27	MC	Rallye Monte Carlo		212	I	Ⓓ
21	USA	Courses à Riverside	Stock-car	93	I	

304

Рис. 40 - Первая страница календаря 1968 года: Гран-при ЮАР не имеет статуса «Гранд-эпрёв», но входит в чемпионат мира.

NB: «Инди-500» была исключена из чемпионата мира в 1961 г., когда появилось правило о «Формуле-1»

Рис. 41 - Страницы 15 и 16. Гран-при Монако имеет статус «Гранд-эпрёв» и входит в чемпионат мира; «500 миль Индианаполиса» имеет статус «Гранд-эпрёв», но не входит в чемпионат.



MAY — SEMAINE/WEEK/WOCHE 21

LUN MON	20						
MAR TUE DIE	21/22	MC	Trophée 'Monte-Carlo' des Journalistes Sportifs—Rallye		212	I	
MER WED MIT	22						
JEU THU DON	23	D	Course à Hockenheim	S, GT	35	N	
		DK	Course à Jyllands Ringen		89	N	
		F	Course de côte d'Aix-St Antonin		133	N	
		I	Course à Vallelunga	3	204	N	
VEN FRI FRE	24/25	F	Rallye du Limousin		116	I	
SAM SAT	25	MC	Courses à Monte-Carlo	3, C-1300	212	N	
	25/26	B	Rallye de la Police		83	I	
	25/26	F	Rallye des Maures		150	I	
	25/26	F	Rallye de La Baule		124	I	
DIM SUN SON	26	B	Mille Kilomètres de Spa	SP, S, GT	81	I	㉚
		USA	Course à Charlotte NC	Stock-car	93	I	
		MC	GRAND PRIX DE MONACO	1	212	I	❶
		D	Rallye du Sud		23	I	
		D	Course à Bernauer Scheife	3	6	N	
		D	Coure de côte des Niebelungen		46	N	
		B	Coupe de Spa	T	81	N	
		DK	Coupe de Copenhague		92	N	
		F	Course de côte de Lodève		114	N	
		F	Course de côte d'Abresschwiller	SP, S, GT, T	121	N	
		F	Course de côte du Col de Bellevue		153	N	
		I	Course Trieste-Opicina	SP, S, GT, T	197	N	
		L	Course de côte Goesdorf		208	N	

320

SEMAINE/WEEK/WOCHE 22 — MAY/JUN

FIA CHAMPIONNAT	RESTRICTION	CLUB NO	FIA GROUPS GRUPPEN	COURSE EVENT VERANSTALTUNG	NATION	DAT	
						27	LUN MON
						28	MAR TUE DIE
						29	MER WED MIT
	I	96	C	CINQ CENTS MILLES D'INDIANAPOLIS	USA	30	JEU THU DON
	I	63		Rallye Bodensee-Neusiedlersee	A	30/2	
⑪	I	175		Rallye Acropole	GR	30/4	
	I	209		Rallye de Madagascar	RM	31/3	VEN FRI FRE
	I	87	S	Course à Mosport	CDN	1	SAM SAT
	I	88		Rallye des Quatre Mille Milles	CDN	1/7	
	N	206		Slalom de la Coupe d'Europe des Ecuries	L	1/2	
	N	220	3, SP, S, GT, T	Course de vitesse	P	1/2	
⛰	I	242		Course de côte de Montseny	E	2	DIM SUN SON
	N	79	3, C-1300, T	Grand Prix des Frontières	B		
	N	129		Course de côte du Coudon	F		
	N	202	3, C-850	Grand Prix Geky	I		

321

В ежегоднике ФИА также впервые был опубликован спортивный регламент чемпионата мира. В нем указывалось, что «Гранд-эпрёв» (как мы уже видели выше, их список ежегодно утверждался в примечании 3 статьи 249 Международного спортивного кодекса) имеют право на вхождение в чемпионат мира, но — поскольку чемпионат мира проводился только в гонках класса «международная гоночная формула №1» — только при условии их проведения в этом классе. Спустя уже два года, в 1970 году, абзац о «Гранд-эпрёв» исчез из спортивного регламента чемпионата мира. И поскольку с этого момента данных о примечании 3 параграфа 249 больше нет, мне неизвестно, до какого времени список «Гранд-эпрёв» публиковался в тексте Международного спортивного кодекса.

FIA CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS

Règlement 1969

!1 Le classement du Championnat du Monde des Conducteurs est déterminé par les résultats obtenus dans les principales courses de vitesse dont la liste est arrêtée chaque année par la CSI au Congrès d'Automne de la FIA (voir Calendrier Sportif International, section 1).

!2 Les épreuves retenues pour le Championnat du Monde devront être ouvertes aux voitures de course de la Formule Internationale No 1.

!3 Le nombre d'épreuves comptant pour le Championnat sera au maximum de 12 et au minimum de 5. Si le nombre d'épreuves effectivement organisées était inférieur à 5, il n'y aurait pas de Championnat cette année.

Les Grandes Epreuves énumérées à l'art 249, nota 3 du Code Sportif International, seront retenues de droit pour le Championnat du Monde à condition qu'elles soient organisées en Formule 1. Ce contingent de Grandes Epreuves pourra être complété, dans les limites mentionnées ci-dessus, par d'autres Grands Prix choisis en raison de leur retentissement international.

Les courses comptant pour le Championnat du Monde devront obligatoirement comporter une distance comprise entre au moins 300 kms et au plus 400 kms, sauf en ce qui concerne le Grand Prix de Monaco qui en raison du caractère particulier de son circuit est autorisé à prévoir une distance minimale de 250 kms.

Рис. 42 — Спортивный регламент чемпионата мира из ежегодника ФИА 1969 г.

3. Закат системы «Гранд-эпрёв» (1970–1985).

Вероятно, мир автоспорта, к 1970-м годам разросшийся до невообразимых прежде масштабов, объективно нуждался в некой новой организации, в большей специализации, в выделении новых, консолидированных, форм, в коммерциализации. Консервативный подход ФИА, которая в отношении автоспорта базировалась на спортивных ценностях олимпийского толка, игнорировала тенденции развития общества, не способствовал этому. ФИА использовала старую систему организации мирового автоспорта, берущую свое начало еще в 1920-х годах.

GRAND PRIX RACES
(for Drivers' and Manufacturers' Championships)

Jan. 11	Argentine GP	Buenos Aires
Jan. 25	Brazilian GP	Interlagos or Brasilia
Mar. 7	South African GP	Kyalami
Mar. 28	United States GP (West)	Long Beach, California
Apr. 11	Japanese GP (provi.)	Fuji
May 2	Spanish GP	Jarama, Madrid
May 16	Belgium GP	Zolder
May 30	Monaco GP	Monte Carlo
June 13	Swedish GP	Anderstorp Raceway
July 4	French GP	Paul Ricard
July 18	British GP	Brands Hatch
Aug. 1	German GP	Nurburgring
Aug. 15	Austrian GP	Osterreichring
Aug. 29	Dutch GP	Zandvoort
Sept. 12	Italian GP	Monza
Sept. 26	Canadian GP (provi.)	St. Jovite
Oct. 10	United States GP (East)	Watkins Glen

SPORTS CAR CHAMPIONSHIP
(for Group 6 — two-seater racing cars)

April 4	Nurburgring	Germany
April 25	Monza 1,000 kms.	Italy
May 23	Imola	Italy
June 6	Spa 1,000 kms.	Belgium
June 27	Pergusa, Enna	Sicily
July 11	Watkins Glen	USA
Aug. 8	Anderstorp Raceway	Sweden
Aug. 22	Mosport Park	Canada
Aug. 29	Road America	USA
Sept. 19	Salzburgring	Austria
Oct. 3	Estoril, Lisbon	Portugal

MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP
(for Group 5—special production cars and GT cars)

Feb. 1	Daytona 24 hrs.	Florida, USA
Mar. 21	Mugello Autodromo	Italy
April 4	Vallelunga, Rome	Italy
May 9	BRDC Silverstone	Great Britain
May 30	Nurgburgring 1,000 kms.	Germany
June 12/13	Le Mans 24 hrs.	France
June 27	Osterreichring 1,000 kms.	Austria
July 10	Watkins Glen 6 hrs.	USA
July 25	Mosport Park	Canada
Aug. 22	Mantorp Park	Sweden
Sept. 5	Dijon-Prenois	France
Oct. 24	Buenos Aires 1,000 kms.	Argentina

FORMULA TWO EUROPEAN TROPHY

Mar. 28	Estoril, Lisbon	Portugal
April 11	Jim Clark Trophy, Hockenheim	Germany
April 19	BARC Thruxton	Great Britain
May 9	Vallelunga, Rome	Italy
May 23	Salzbuergring	Austria
June 7	Pau	France
June 20	Hockenheim	Germany
June 27	Rouen-les-Essarts	France
July 11	Mugello Autodromo	Italy
July 25	Pergusa, Enna	Sicily
Aug. 22	BRDC Silverstone	Great Britain
Sept. 5	Zolder	Belgium
Sept. 19	Nogaro	France
Sept. 26	Hockenheim	Germany

FORMULA THREE EUROPEAN CHAMPIONSHIP

April 4	Nurburgring	Germany
April 19	Zandvoort	Holland
May 1	Nurburgring, Eifelrennen	Germany
May 9	Mantorp Park	Sweden
May 31	BARC Thruxton	Great Britain
June 13	Pergusa, Enna	Sicily
June 27	Monza Lottery	Italy
July 18	RAC Brands Hatch	Great Britain
July 25	Croix-en-Ternois	France
Aug. 22	Kassel-Calden	Germany
Sept. 5	Knutsdorp Ring	Sweden
Oct. 3	Vallelunga, Rome	Italy

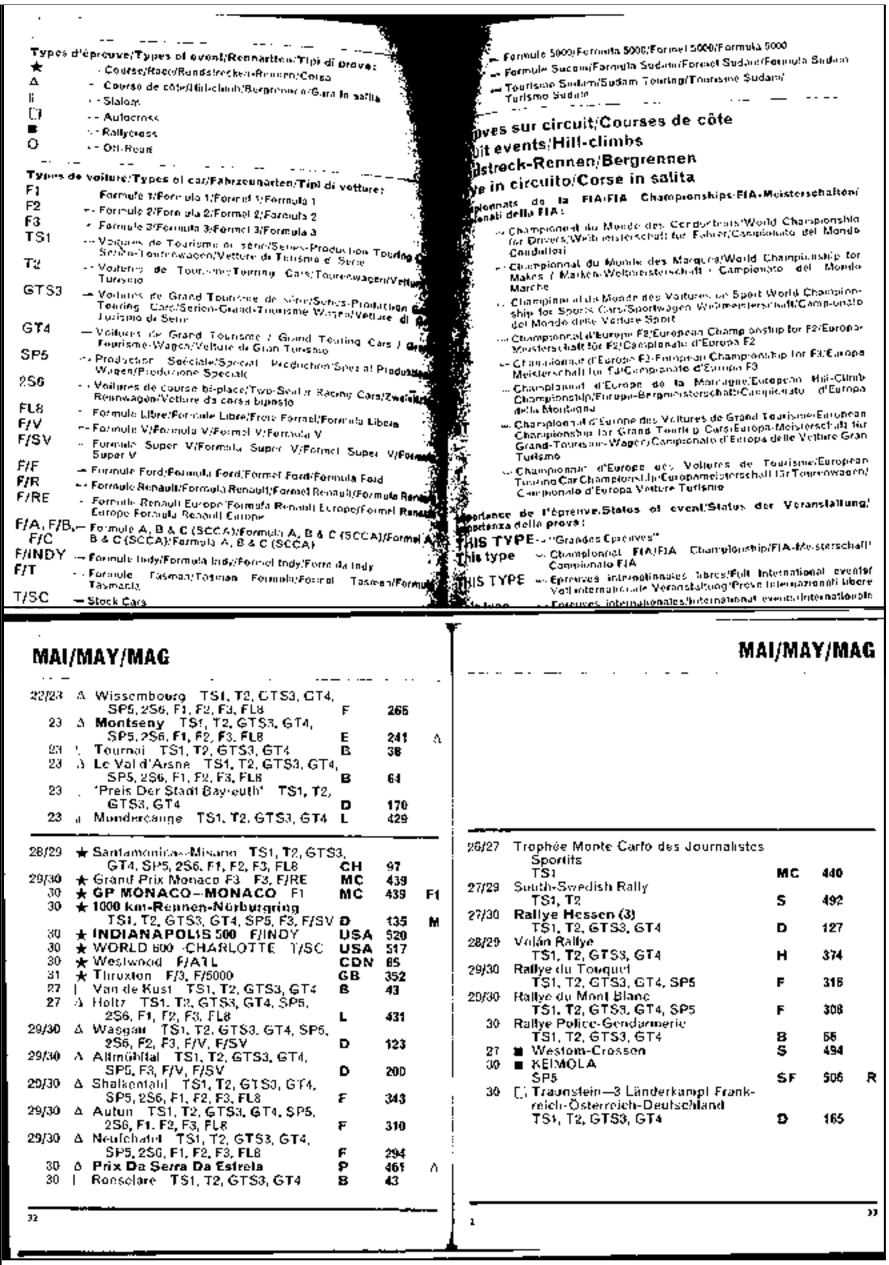
EUROPEAN GT CHAMPIONSHIP

April 4	Nurburgring	Germany
May 2	Estoril, Lisbon	Portugal
May 23	Jarama, Madrid	Spain
June 7	Osterreichring	Austria
June 27	Norisring	Germany
July 18	Hockenheim Stadium	Germany
Aug. 1	Misano Autodromo	Italy
Sept. 5	Monza	Italy
Sept. 19	Imola	Italy
Oct. 3	Mugello Autodromo	Italy

EUROPEAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

Mar. 28	Monza 4 hrs.	Italy
April 18	Salzburgring	Austria
May 2	Mugello Autodromo	Italy
May 16	Brno	Czechoslovakia
June 20	Misano Autodromo	Italy
July 11	Nurburgring	Germany

Рис. 43 - «Моторспорт» 01.01.1976.



F/A, F/B, F/C — Formule A, B & C (SCCA)/Formula A, B & C (SCCA)/Formel A, B & C (SCCA)/Formula A, B & C (SCCA)
F/INDY — Formule Indy/Formula Indy/Formel Indy/Formula Indy
F/T — Formule Tasman/Tasman Formula/Formel Tasman/Formula Tasmania
T/SC — Stock Cars

THIS TYPE — "Grandes Epreuves"
This type — Championnat FIA/FIA Championship/FIA-Meisterschaft/Campionato FIA
THIS TYPE — Epreuves internationales libres/Full international events/Voll internationale Veranstaltung/Prove internazionali libere

MAI/MAY/MAG

22/23	△	Wissembourg TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	F	265	
23	△	**Montseny** TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	E	241	△
23	|	Tournai TS1, T2, GTS3, GT4	B	38	
23	△	Le Val d'Arsne TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	B	64	
23	|	'Preis Der Stadt Bayreuth' TS1, T2, GTS3, GT4	D	170	
23	|	Mondercange TS1, T2, GTS3, GT4	L	429	
28/29	★	Santamonica—Misano TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	CH	97	
29/30	★	Grand Prix Monaco F3 F3, F/RE	MC	439	
30	★	**GP MONACO—MONACO** F1	MC	439	F1
30	★	**1000 km-Rennen-Nürburgring** TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/SV	D	135	M
30	★	**INDIANAPOLIS 500** F/INDY	USA	520	
30	★	WORLD 600 CHARLOTTE T/SC	USA	517	
30	★	Westwood F/ATL	CDN	65	
31	★	Thruxton F/3, F/5000	GB	352	
27	|	Van de Kust TS1, T2, GTS3, GT4	B	43	
27	△	Holtz TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	L	431	
29/30	△	Wasgau TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/V, F/SV	D	123	
29/30	△	Altmühltal TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F3, F/V, F/SV	D	200	
29/30	△	Shalkental TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	F	343	
29/30	△	Autun TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	F	310	
29/30	△	Neufchatel TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F1, F2, F3, FL8	F	294	
30	△	**Prix Da Serra Da Estrela**	P	461	△
30	|	Roeselare TS1, T2, GTS3, GT4	B	43	

32

MAI/MAY/MAG

26/27		Trophée Monte Carlo des Journalistes Sportifs TS1	MC	440	
27/29		South-Swedish Rally TS1, T2	S	492	
27/30		**Rallye Hessen (3)** TS1, T2, GTS3, GT4	D	127	
28/29		Volán Rallye TS1, T2, GTS3, GT4	H	374	
29/30		Rallye du Touquet TS1, T2, GTS3, GT4, SP5	F	316	
29/30		Rallye du Mont Blanc TS1, T2, GTS3, GT4, SP5	F	308	
30		Rallye Police-Gendarmerie TS1, T2, GTS3, GT4	B	55	
27	■	Westom-Crossen	S	494	
30	■	KEIMOLA SP5	SF	506	R
30	☐	Traunstein—3 Länderkampf Frankreich-Österreich-Deutschland TS1, T2, GTS3, GT4	D	165	

33

Рис. 44 - Страницы международного спортивного календаря ФИА на 1976 год. Гран-при Монако и «500 миль Индианаполиса» имеют статус «Гранд-эпрёв», но только Гран-при Монако входит в чемпионат мира.

Мы видим, что, в то время как в прессе (рис. 43) международный автоспорт в течение последних 20 лет подавался состоящим из чемпионатов (и при этом обычно игнорировались «незачетные» гонки, проводящиеся в высшем техническом классе «формула-1»), ФИА по-прежнему в качестве основной использует систему единого календаря с выделением в нем гонок «Гранд-эпрёв» (рис. 44) — хотя с 1972 в ежегодниках начинают отдельно публиковаться и календари чемпионатов ФИА. Для указания разнообразных видов соревнований, чемпионатов, технических классов и статусов потребовалось значительно усложнить систему обозначений.

В первой половине 1970-х годов, ознаменовавшихся усилением ассоциаций гонщиков и конструкторов «формулы-1», появлением у них собственных финансовых средств и политического влияния, стала очевидной конфронтация участников высших гонок с их организаторами. Несколько гонок были бойкотированы участниками, от других участники требовали выполнения их условий. При этом ни ГПДА, ни ФОКА не делали исключений ни для кого; ФОКА выделяла только гонки чемпионата мира (и команды ФОКА вскоре покинули «незачетные» гонки

«формулы-1»), но игнорировала значимость «Гранд-эпрёв». Шантаж и бойкоты ослабили организаторов «Гранд-эпрёв», и ко второй половине 1970-х, действительно, гонки «Гранд-эпрёв» уже не предоставляли ни наибольших призовых фондов, ни наибольшей аудитории, ни каких-либо других преимуществ для зрителей и участников — кроме своей истории и поддержки ФИА. Более того, организаторы заокеанских Гран-при, в связи со стоимостью перелетов, вынуждены были предлагать командам «формулы-1» наибольшие призовые фонды, примерно вдвое больше европейских гонок. Популярность же гонок среди зрителей, как и прежде, определялась уровнем машин, гонщиков и освещением в СМИ — а теперь все эти факторы контролировались ФОКА.

Вероятно, именно с действиями ФОКА связана консолидация гонок чемпионата мира в единую общность, со своими, отдельными, автомобилями, гонщиками и правилами. В то же время, даже в конце 1970-х, когда автоспорт высшего уровня против воли ФИА перерос в чемпионат мира «Формула-1», сплоченный интересами ассоциаций участников, в нем появились новые финансовые потоки, новые технологии и организационные принципы, ФИА оставалась глуха к этим изменениям и продолжала координировать проведение международных автоспортивных соревнований по тем же принципам, которые были установлены первым Международным спортивным кодексом в 1926 году.

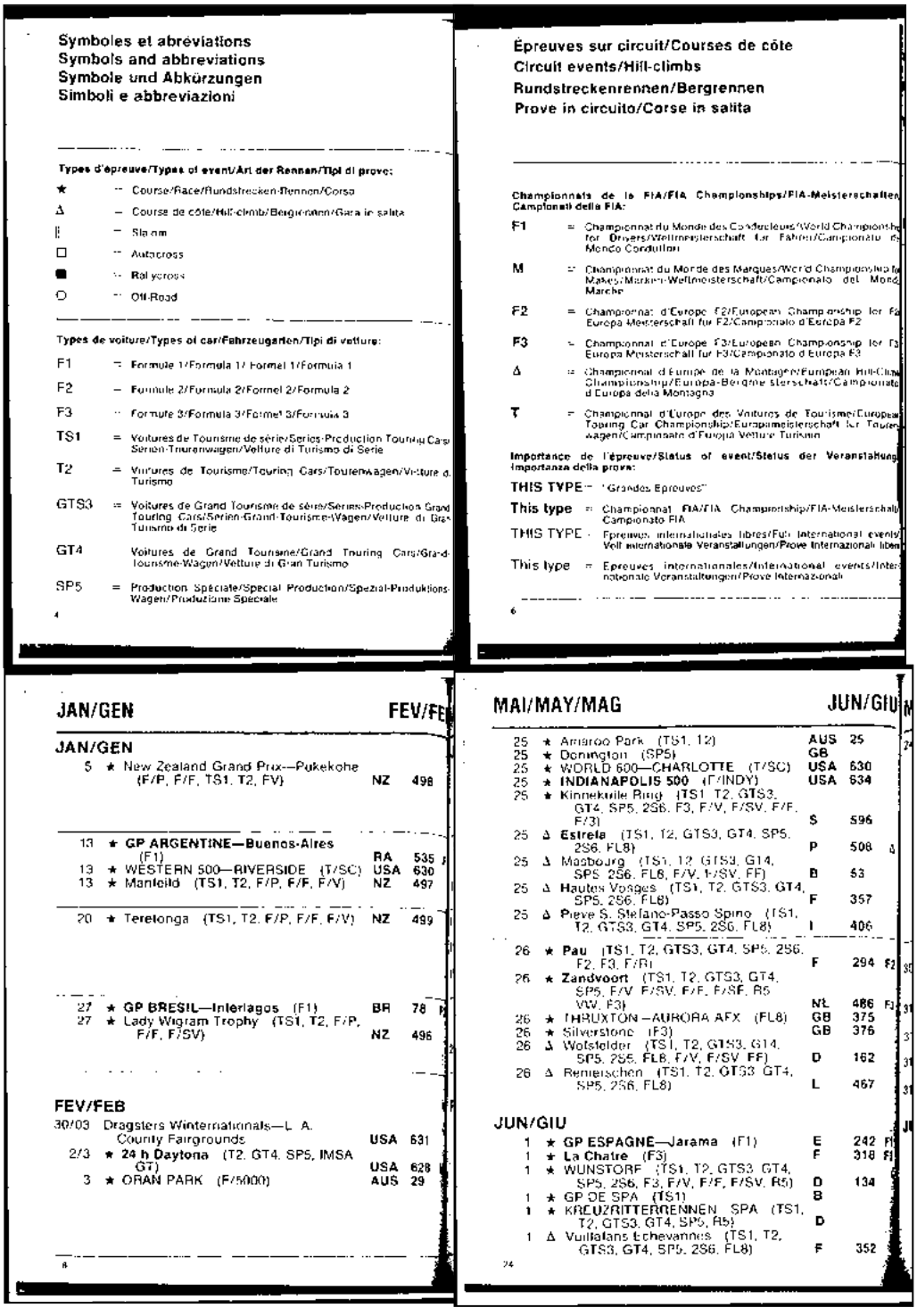
Эти две философии столкнулись в 1979–1981 годах, когда ФИА инициировала реформы в организации и управлении чемпионата мира. Председателем МСК был избран Жан-Мари Балестр, который реорганизовал МСК в Международную федерацию автоспорта (ФИСА) и принялся за реформирование системы управления автоспортом, изменение технических регламентов. Этот период в истории автоспорта известен как «конфликт ФИСА и ФОКА» (или «FIASCO war»). Это тема отдельного обширного исследования, а мы рассмотрим лишь изменения, которые произошли в системе иерархии гонок, в официальном выделении высших гонок мира — «Гранд-эпрёв».

Лучше всего эти перемены проиллюстрирует сопоставление гонок, которые получали от МСК и ФИСА статус «Гранд-эпрёв», в период 1976–1982 годов.

1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
GP Argentina	GP Argentina	GP Argentina	GP Argentina	**GP ARGENTINE**	**GP ARGENTINE**	**GP AFRIQUE DU SUD**
GP Brésil	GP Brésil	GP Brésil	GP Brésil	**GP BRESIL**	**GP AFRIQUE DU SUD**	**GP ARGENTINE**
US GP West	GP Afrique du Sud	GP Afrique du Sud	GP Afrique du Sud	**GP AFRIQUE DU SUD**	**GP USA-WEST**	**GP BRESIL**
GP Espana	US GP West	US GP West	GP USA Ouest	**GP USA OUEST**	**GP du BRESIL**	**GP USA WEST**
GP BELGIQUE	F1 Race in Japan	GP Japon	GP Espagne	**GP MEXIQUE**	**GP de BELGIQUE**	**GP SAN MARINO**
GP MONACO	GP Espana	**GP MONACO**	GP Belgique	**GP BELGIQUE**	**GP DE MONACO**	**GP BELGIQUE**
INDIANAPOLIS 500	**GP MONACO**	**GP BELGIQUE**	GP Monaco	**GP MONACO**	**GP d'ESPAGNE**	**GP MONACO**
GP Sweden	INDIANAPOLIS 500	INDIANAPOLIS 500	GP Suède	INDIANAPOLIS 500	**GP de FRANCE**	INDIANAPOLIS 500
GP FRANCE	**GP BELGIQUE**	GP Espana	GP France	**GP ESPAGNE**	**GP de GRANDE BRETAGNE**	**GP USA**
GP GREAT BRITAIN	GP Sweden	24 HEURS DU MANS	GP Grande Bretagne	24 HRS DU MANS	**GP d'ALLEMAGNE**	**GP CANADA**
GP DEUTSCHLAND	**GP FRANCE**	GP Suede	GP Allemagne	**GP SUEDE**	**GP d 'AUTRICHE**	24 HEURES DU MANS
GP Oesterreich	**GP EUROPE (SILVERSTONE)**	**GP FRANCE**	GP Autriche	**GP FRANCE**	**GP des PAYS BAS**	**GP GRANDE BRETAGNE**
GP EUROPE (ZANDVOORT)	**GP DEUTSCHLAND**	**GP GRANDE BRETAGNE**	GP Pays Bas	**GP GRANDE BRETAGNE**	**GP d'ITALIE**	**GP FRANCE**
GP ITALIA	**GP NEDERLAND**	**GP ALLEMAGNE**	GP Italie	**GP ALLEMAGNE**	**GP du CANADA**	**GP ALLEMAGNE**
GP Canada	**GP ITALIE**	GP Oesterreich	GP Canada	**GP AUTRICHE**	**GP USA-EST**	**GP AUTRICHE**
GP USA	GP USA	**GP NETHERLANDS**	GP USA	**GP HOLLANDE**		**GP SUISSE**
Grand Race—Fuji F1	GP Canada	**GP ITALIE**		**GP ITALIE**		**GP ITALIE**
		GP USA		**GP CANADA**		**GP LAS VEGAS**
		GP Canada		**GP USA**		
				GP LAS VEGAS		

Приведены данные официальных международных спортивных календарей ФИА, утверждавшиеся в декабре предыдущего сезона. Написание названий гонок сохранено. Включены все гонки, являвшиеся «Гранд-эпрёв», и все гонки, входившие в зачет чемпионатов мира. Заглавным жирным шрифтом обозначены «Гранд-эпрёв», серым цветом — гонки, не входившие в зачет чемпионатов мира.

По этим спискам хорошо видно, что в 1976 году МСК сохраняла старую, еще довоенного типа, систему иерархии соревнований: существовало восемь «Гранд-эпрёв», исторически составлявших основу международного календаря, из которых семь (кроме «500 миль Индианаполиса») входили в чемпионат мира, дополненный другими международными гонками. В 1979 году эта система — уже пятнадцать-двадцать лет существующая в виде формальной, но не используемой вне ФИА иерархии — дала сбой: титул «Гранд-эпрёв» включен в календарь, имеет соответствующее обозначение… но им не помечена ни одна гонка календаря. Наконец, в 1980 году новообразованная ФИСА не отказалась от термина «Гранд-эпрёв», а реформировала его: теперь в состав «Гранд-эпрёв» вошли не только классические гонки, но также и все гонки чемпионата мира. И в календаре на 1980 год перечислено целых 20 «Гранд-эпрёв»:



Symboles et abréviations
Symbols and abbreviations
Symbole und Abkürzungen
Simboli e abbreviazioni

Types d'épreuve/Types of event/Art der Rennen/Tipi di prove:

★ – Course/Race/Rundstrecken-Rennen/Corsa
Δ – Course de côte/Hill-climb/Bergrennen/Gara in salita
‖ – Slalom
□ – Autocross
■ – Rallycross
○ – Off-Road

Types de voiture/Types of car/Fahrzeugarten/Tipi di vetture:

F1 = Formule 1/Formula 1/ Formel 1/Formula 1
F2 = Formule 2/Formula 2/Formel 2/Formula 2
F3 = Formule 3/Formula 3/Formel 3/Formula 3
TS1 = Voitures de Tourisme de série/Series-Production Touring Cars/Serien-Tourenwagen/Vetture di Turismo di Serie
T2 = Voitures de Tourisme/Touring Cars/Tourenwagen/Vetture di Turismo
GTS3 = Voitures de Grand Tourisme de série/Series-Production Grand Touring Cars/Serien-Grand-Tourisme-Wagen/Vetture di Gran Turismo di Serie
GT4 Voitures de Grand Tourisme/Grand Touring Cars/Gran-di-Tourisme-Wagen/Vetture di Gran Turismo
SP5 = Production Spéciale/Special Production/Spezial-Produktions-Wagen/Produzione Speciale

Épreuves sur circuit/Courses de côte
Circuit events/Hill-climbs
Rundstreckenrennen/Bergrennen
Prove in circuito/Corse in salita

Championnats de la FIA/FIA Championships/FIA-Meisterschaften/Campionati della FIA:

F1 = Championnat du Monde des Conducteurs/World Championship for Drivers/Weltmeisterschaft für Fahrer/Campionato del Mondo Conduttori
M = Championnat du Monde des Marques/World Championship for Makes/Marken-Weltmeisterschaft/Campionato del Mondo Marche
F2 = Championnat d'Europe F2/European Championship for F2/Europa-Meisterschaft für F2/Campionato d'Europa F2
F3 = Championnat d'Europe F3/European Championship for F3/Europa Meisterschaft für F3/Campionato d'Europa F3
Δ = Championnat d'Europe de la Montagne/European Hill-Climb Championship/Europa-Bergrenn-Meisterschaft/Campionato d'Europa della Montagna
T = Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme/European Touring Car Championship/Europameisterschaft für Tourenwagen/Campionato d'Europa Vetture Turismo

Importance de l'épreuve/Status of event/Stellung der Veranstaltung/Importanza della prova:

THIS TYPE = "Grandes Epreuves"
This type = Championnat FIA/FIA Championship/FIA-Meisterschaft/Campionato FIA
THIS TYPE = Epreuves internationales libres/Full International events/Voll internationale Veranstaltungen/Prove internazionali libere
This type = Epreuves internationales/International events/Internationale Veranstaltungen/Prove internazionali

JAN/GEN — FEV/FEB

JAN/GEN

5	★	New Zealand Grand Prix—Pukekohe (F/P, F/F, TS1, T2, FV)	NZ	498
13	★	**GP ARGENTINE—Buenos-Aires (F1)**	RA	535
13	★	WESTERN 500—RIVERSIDE (T/SC)	USA	630
13	★	Manfeild (TS1, T2, F/P, F/F, F/V)	NZ	497
20	★	Teretonga (TS1, T2, F/P, F/F, F/V)	NZ	499
27	★	**GP BRESIL—Interlagos (F1)**	BR	78
27	★	Lady Wigram Trophy (TS1, T2, F/P, F/F, F/SV)	NZ	496

FEV/FEB

30/03		Dragsters Winternationals—L. A. County Fairgrounds	USA	631
2/3	★	**24 h Daytona** (T2, GT4, SP5, IMSA GT)	USA	628
3	★	ORAN PARK (F/5000)	AUS	29

MAI/MAY/MAG — JUN/GIU

25	★	Amaroo Park (TS1, T2)	AUS	25
25	★	Donington (SP5)	GB	
25	★	WORLD 600—CHARLOTTE (T/SC)	USA	630
25	★	**INDIANAPOLIS 500** (F/INDY)	USA	634
25	★	Kinnekulle Ring (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/V, F/SV, F/F, F/3)	S	596
25	Δ	**Estrela** (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	P	508
25	Δ	Mosbourg (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8, F/V, F/SV, FF)	B	53
25	Δ	Hautes Vosges (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	F	357
25	Δ	Pieve S. Stefano-Passo Spino (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	I	406
26	★	**Pau** (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F2, F3, F/R)	F	294
26	★	**Zandvoort** (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, F/V, F/SV, F/F, F/SF, R5 VW, F3)	NL	486
26	★	THRUXTON—AURORA AFX (FL8)	GB	375
26	★	Silverstone (F3)	GB	376
26	Δ	Wolfsfelder (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S5, FL8, F/V, F/SV, FF)	D	162
26	Δ	Remiremont (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	L	467

JUN/GIU

1	★	**GP ESPAGNE—Jarama** (F1)	E	242
1	★	**La Chatre** (F3)	F	318
1	★	WUNSTORF (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, F3, F/V, F/F, F/SV, R5)	D	134
1	★	GP DE SPA (TS1)	B	
1	★	KREUZRITTERRENNEN SPA (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, R5)	D	
1	Δ	Vuillafans Echevannes (TS1, T2, GTS3, GT4, SP5, 2S6, FL8)	F	352

Рис. 45 - Страницы Международного календаря ФИСА на 1980 год. Все гонки, входящие в календарь чемпионата мира, помечены как «Гранд-эпрёв». Так же помечены гонки «500 миль Индианаполиса» и «24 часа Ле-Ман».

NB: В 1980 году чемпионат был на грани распада. Газеты предвещали его скорый конец.

Это очень интересный момент, потому что таким образом статус «Гранд-эпрёв» фактически был расширен до того, что потерял свою историческую значимость. Ведь, в отличие от старого понятия «Гранд-эпрёв», включавшего лишь самые значительные гонки наций, новое понятие «Гранд-эпрёв» включило в себя наряду с классическими гонками и гонки без истории, такие как Гран-при Австрии и Швеции, и гонки, не являвшиеся высшими в государстве, такие как Гран-при Лас-Вегаса и Лонг-Бич. Отчасти недоумение этим изменением прорвалось даже на страницы прессы: в сентябре 1979 года, в разгар политических преобразований Балестра, английский журнал «Автоспорт» пишет (рис. 46):

«В дополнение к решениям, принятым в отношении Комиссии Формулы 1, встреча Исполнительного комитета ФИСА в Амстердаме приняла к сведению кандидатуру Мехико для Гран-при следующего года, а также заявление АКУУС об организации третьего американского «Гранд-эпрёв» в Лас-Вегасе. Окончательное решение об этих предлагаемых соревнованиях и всем календаре Ф-1 1980 будет принято Комитетом на его следующем заседании, в Париже 8 октября».

● In addition to the decisions made regarding the Formula 1 Commission, the FISA Executive Committee meeting in Amsterdam took note of the candidature of Mexico City for a Grand Prix next year, and also of the application by ACCUS to organize a third American *Grande Epreuve* at Las Vegas. A final decision about these proposed events and the whole 1980 F1 calendar will be made by the Committee at its next meeting, in Paris on October 8.

Рис. 46 - «Автоспорт» 06.09.1979г.

Автор заметки — по привычке журналистов — не включает в список «Гранд-эпрёв» «500 миль Индианаполиса». Включение в календарь сразу трех «Гранд-эпрёв» в одной стране было принято не сразу: на заседании Комиссии "Формулы-1" 6 сентября Балестр заявил, что просьба АКУУС не оправдана, и при надобности он должен передавать высший статус от одной гоник к другой. Но в итоге в вышеприведенном календаре ФИСА на 1980 год было указано немыслимое доселе количество «Гранд-эпрёв» в одной стране — четыре.

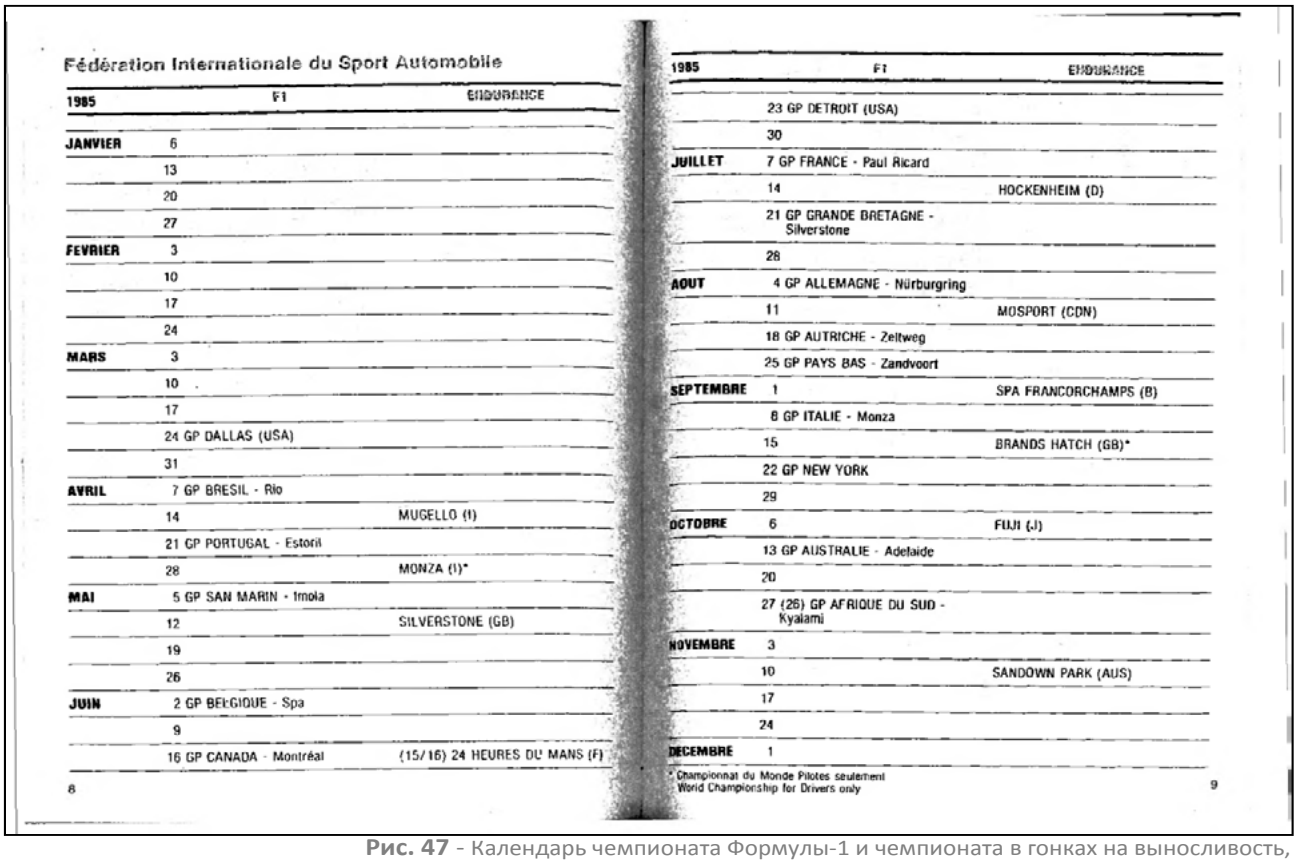
Очевидно, что в период 1978–1980 годов принципы официальной иерархии международных гонок претерпели самые значительные изменения, начиная со времени своего появления — 1923–1926 годов. Отныне статус гонки даже официально определялся не столько репутацией гонки и автоклуба-организатора, сколько принадлежностью к популярнейшему чемпионату мира — «Формуле-1». Понятие «Гранд-эпрёв» было расширено, включив в себя еще одну классическую гонку («24 часа Ле-Мана») и около десятка гонок, не отличающихся большой историей, но входящих в чемпионат мира и потому получивших большую популярность.

Причины такой реформы можно только предполагать. То время, когда принимался международный календарь на 1980 год — август-октябрь 1979 года — это время самых активных политических реформ: реорганизации Международной спортивной комиссии (МСК) ФИА в федерацию автоспорта (ФИСА), появления различных комитетов и комиссий, появления полномочий у Комиссии «Формулы-1» (своеобразного парламента чемпионата) и введения в Исполком ФИСА представителя ФОКА, Мосли. Календарь «Формулы-1» на 1980 год стал первым, составленным отдельно от остального международного спортивного календаря, на заседании Комиссии «Формулы-1», и включенный в общий календарь уже на заседании Исполкома ФИСА. Впервые ФОКА смогла законно влиять на составление календаря, и результат не замедлил сказаться: календарь чемпионата вырос до 18 гонок, и все они получили статус высших в мире.

Эта процедура составления календаря была юридически закреплена в 1981 году в Договоре согласия. Тем не менее, даже после этого ФОКА лишь формировала календарь, а его утверждение было прерогативой ФИСА. Вероятно, поэтому понятие «Гранд-эпрёв» и не было забыто окончательно и сохраняло свое формальное значение высших гонок.

За исключением календаря на 1981 год, в котором (возможно, по какой-то ошибке) «500 миль Индианаполиса» и «24 часа Ле-Мана» временно лишились статуса «Гранд-эпрёв» — все следующие календари, **по меньшей мере, до 1985 года**, сохраняют эту систему (рис. 47–49). Хотя «Формула-1» уже стала замкнутой гоночной серией, а в 1985 году была создана и серия «Формула-3000» — система иерархии во главе с гонками «Гранд-эпрёв» еще существовала.

NB: Договор согласия в 1981 году сыграл роль «Декларации прав» Великой французской революции



Fédération Internationale du Sport Automobile

1985		F1	ENDURANCE
JANVIER	6		
	13		
	20		
	27		
FEVRIER	3		
	10		
	17		
	24		
MARS	3		
	10		
	17		
	24	GP DALLAS (USA)	
	31		
AVRIL	7	GP BRESIL - Rio	
	14		MUGELLO (I)
	21	GP PORTUGAL - Estoril	
	28		MONZA (I)*
MAI	5	GP SAN MARIN - Imola	
	12		SILVERSTONE (GB)
	19		
	26		
JUIN	2	GP BELGIQUE - Spa	
	9		
	16	GP CANADA - Montréal	(15/16) 24 HEURES DU MANS (F)
	23	GP DETROIT (USA)	
	30		
JUILLET	7	GP FRANCE - Paul Ricard	
	14		HOCKENHEIM (D)
	21	GP GRANDE BRETAGNE - Silverstone	
	28		
AOUT	4	GP ALLEMAGNE - Nürburgring	
	11		MOSPORT (CDN)
	18	GP AUTRICHE - Zeltweg	
	25	GP PAYS BAS - Zandvoort	
SEPTEMBRE	1		SPA FRANCORCHAMPS (B)
	8	GP ITALIE - Monza	
	15		BRANDS HATCH (GB)*
	22	GP NEW YORK	
	29		
OCTOBRE	6		FUJI (J)
	13	GP AUSTRALIE - Adelaide	
	20		
	27 (26)	GP AFRIQUE DU SUD - Kyalami	
NOVEMBRE	3		
	10		SANDOWN PARK (AUS)
	17		
	24		
DECEMBRE	1		

* Championnat du Monde Pilotes seulement
World Championship for Drivers only

6 9

Рис. 47 - Календарь чемпионата Формулы-1 и чемпионата в гонках на выносливость, отдельно включенные в Международный спортивный календарь ФИСА на 1985 год.

Epreuves sur circuit/Courses de côte
Circuits events/Hill-climbs
Rundstreckenrennen/Bergrennen
Prove in circuito/Corse in salita

Championnats de la FIA/FIA Championships/FIA-Meisterschaften/Campionati della FIA :

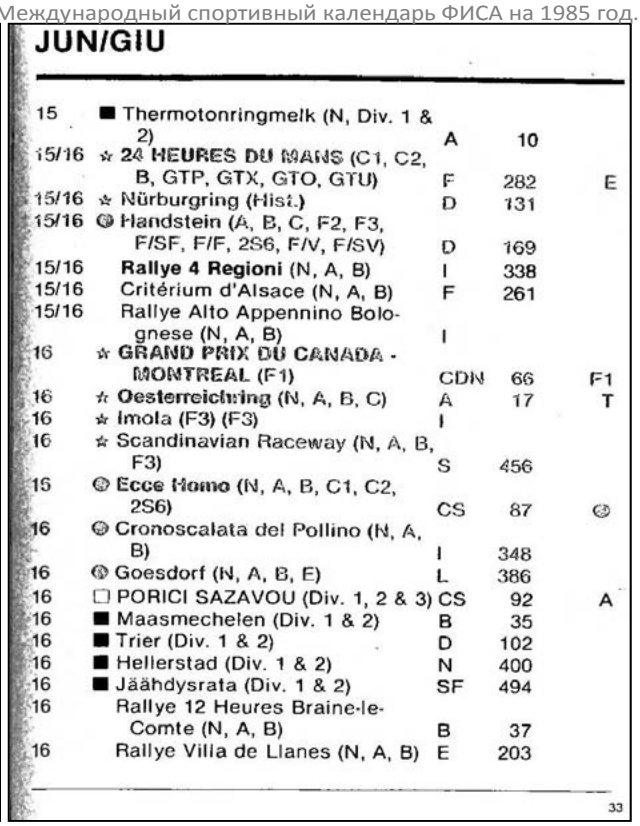
F1	=	Championnat du Monde de F1/F1 World Championship F1 Weltmeisterschaft/Campionato del Mondo F1
E	=	Championnat du Monde d'Endurance/Endurance World Championship/Langstrecken-Weltmeisterschaft/Campionato Mondiale di Resistenza
F3000	=	Championnat d'Europe F3000/European Championship for F3000/Europa Meisterschaft für F3000/Campionato d'Europa F3000
●	=	Championnat d'Europe de la Montagne/European Hill-Climb Championship/Europa-Bergmeisterschaft/Campionato d'Europa della Montagna
T	=	Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme/European Touring Car Championship/Europameisterschaft für Tourenwagen/Campionato d'Europa Vetture Turismo
H	=	Championnat d'Europe pour voitures Historiques/European Championship for Historical Cars/Europa Meisterschaft für Historische Wagen/Campionato d'Europa per vetture Istoriche

Importance de l'épreuve/Status of event/Status der Veranstaltung/Importanza della prova :

THIS TYPE	=	"Grandes Epreuves"
This type	=	Championnat FIA/FIA Championship/FIA-Meisterschaft/Campionato FIA
THIS TYPE	=	Epreuves Internationales libres/Full International events/Voll Internationale Veranstaltungen/Prove Internazionale libere
This type	=	Epreuves Internationales/International events/Internationale Veranstaltungen/Prove Internazionali

6

Рис. 48 - Страница 6 международного спортивного календаря ФИСА на 1985 год. Выделение «Гранд-эпрёв» по-прежнему присутствует.



JUN/GIU

15	■ Thermotonringmelk (N, Div. 1 & 2)	A	10	
15/16	☆ **24 HEURES DU MANS** (C1, C2, B, GTP, GTX, GTO, GTU)	F	282	E
15/16	☆ Nürburgring (Hist.)	D	131	
15/16	Ⓔ Handstein (A, B, C, F2, F3, F/SF, F/F, 2S6, F/V, F/SV)	D	169	
15/16	**Rallye 4 Regioni** (N, A, B)	I	338	
15/16	Critérium d'Alsace (N, A, B)	F	261	
15/16	Rallye Alto Appennino Bolognese (N, A, B)	I		
16	☆ **GRAND PRIX DU CANADA - MONTREAL** (F1)	CDN	66	F1
16	☆ **Oesterreichring** (N, A, B, C)	A	17	T
16	☆ Imola (F3) (F3)	I		
16	☆ Scandinavian Raceway (N, A, B, F3)	S	456	
15	Ⓔ **Ecce Homo** (N, A, B, C1, C2, 2S6)	CS	87	Ⓔ
16	Ⓔ Cronoscalata del Pollino (N, A, B)	I	348	
16	Ⓐ Goesdorf (N, A, B, E)	L	386	
16	□ PORICI SAZAVOU (Div. 1, 2 & 3)	CS	92	A
16	■ Maasmechelen (Div. 1 & 2)	B	35	
16	■ Trier (Div. 1 & 2)	D	102	
16	■ Hellerstad (Div. 1 & 2)	N	400	
16	■ Jäähdysrata (Div. 1 & 2)	SF	494	
16	Rallye 12 Heures Braine-le-Comte (N, A, B)	B	37	
16	Rallye Villa de Llanes (N, A, B)	E	203	

33

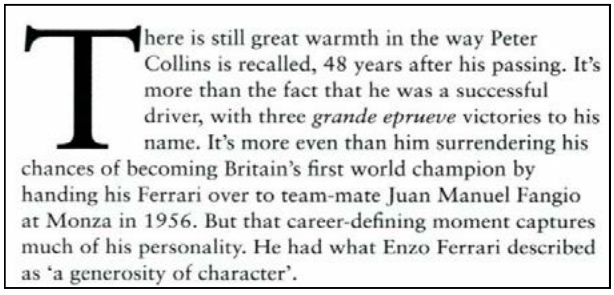
Рис. 49 - Страница 32 международного спортивного календаря ФИСА на 1985 год. Гонка «24 часа Ле-Ман» имеет статус «Гранд-эпрёв» наряду с Гран-при Канады.

NB:Аналогично. Договор согласия 1995 года можно скорее сравнить с 18 брюмера.

Заключение.

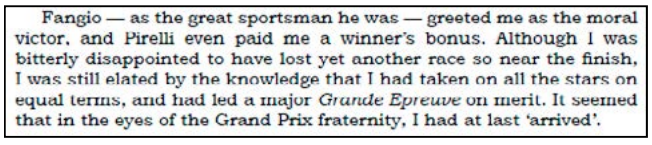
Что случилось с понятием «Гранд-эпрёв» после 1985 года? Я не знаю. В духе авторитаризма Балестра было бы настаивать на сохранении традиционной, пусть и не выполняющей своих функций, системы. Однако, в конце 1980-х годов была проведена структурная реформа ФИА и ФИСА, поэтому, возможно, в этот период понятие «Гранд-эпрёв» и было отменено окончательно. В Международном спортивном календаре 1989 года понятие «Гранд-эпрёв» уже не встречается. В 1995 году, при подписании третьего Договора согласия, в его текст было внесено изменение: отныне не ФИА определяла календарь «Формулы-1» — его формировал владелец коммерческих прав (ФОКА, а позже ФОМ), при согласовании с ФИА. Этот факт совершенно противоречит традиционным принципам формирования календаря, поэтому к этому времени концепции «Гранд-эпрёв» уже совершенно однозначно не существовало.

А что такое «Гранд-эпрёв» для современного болельщика? Ничего. Изредка можно наткнуться на упоминание этого термина в отдельных исторических книгах или журналах с богатой историей:



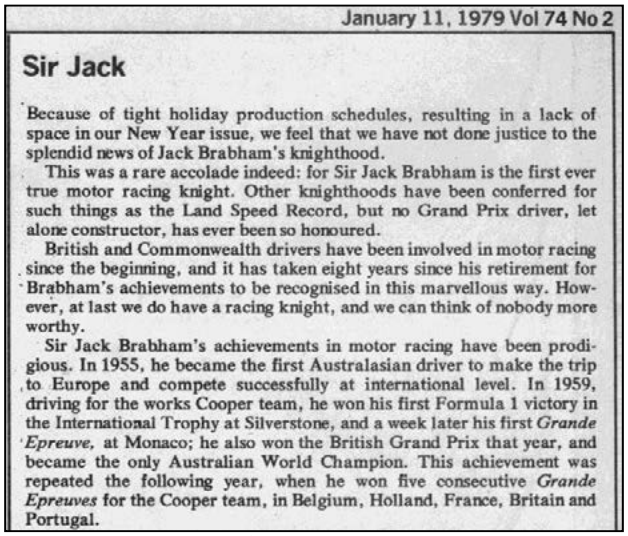
There is still great warmth in the way Peter Collins is recalled, 48 years after his passing. It's more than the fact that he was a successful driver, with three *grande eprueve* victories to his name. It's more even than him surrendering his chances of becoming Britain's first world champion by handing his Ferrari over to team-mate Juan Manuel Fangio at Monza in 1956. But that career-defining moment captures much of his personality. He had what Enzo Ferrari described as 'a generosity of character'.

Рис. 50 - Журнал «Моторспорт» 01.02.2007.



Fangio — as the great sportsman he was — greeted me as the moral victor, and Pirelli even paid me a winner's bonus. Although I was bitterly disappointed to have lost yet another race so near the finish, I was still elated by the knowledge that I had taken on all the stars on equal terms, and had led a major *Grande Epreuve* on merit. It seemed that in the eyes of the Grand Prix fraternity, I had at last 'arrived'.

Рис. 51 - Книга Стирлинга Мосса «Мои машины, моя карьера» 1987 г.



January 11, 1979 Vol 74 No 2

Sir Jack

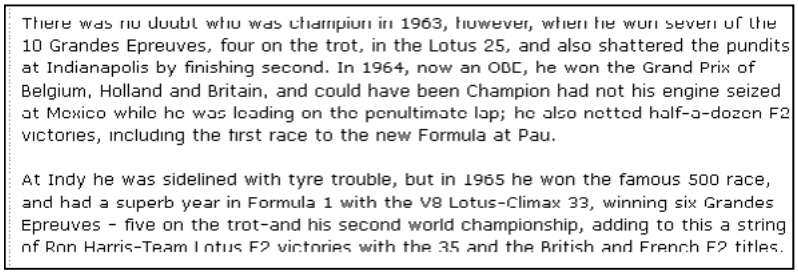
Because of tight holiday production schedules, resulting in a lack of space in our New Year issue, we feel that we have not done justice to the splendid news of Jack Brabham's knighthood.

This was a rare accolade indeed: for Sir Jack Brabham is the first ever true motor racing knight. Other knighthoods have been conferred for such things as the Land Speed Record, but no Grand Prix driver, let alone constructor, has ever been so honoured.

British and Commonwealth drivers have been involved in motor racing since the beginning, and it has taken eight years since his retirement for Brabham's achievements to be recognised in this marvellous way. However, at last we do have a racing knight, and we can think of nobody more worthy.

Sir Jack Brabham's achievements in motor racing have been prodigious. In 1955, he became the first Australasian driver to make the trip to Europe and compete successfully at international level. In 1959, driving for the works Cooper team, he won his first Formula 1 victory in the International Trophy at Silverstone, and a week later his first *Grande Epreuve*, at Monaco; he also won the British Grand Prix that year, and became the only Australian World Champion. This achievement was repeated the following year, when he won five consecutive *Grande Epreuves* for the Cooper team, in Belgium, Holland, France, Britain and Portugal.

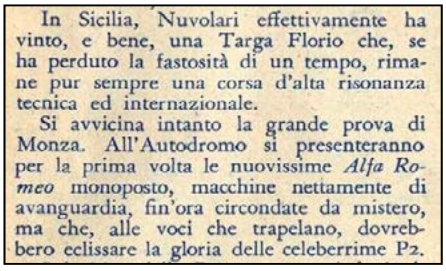
Рис. 52 - Журнал «Аутоспорт» 11.01.1979.



There was no doubt who was champion in 1963, however, when he won seven of the 10 Grandes Epreuves, four on the trot, in the Lotus 25, and also shattered the pundits at Indianapolis by finishing second. In 1964, now an OBE, he won the Grand Prix of Belgium, Holland and Britain, and could have been Champion had not his engine seized at Mexico while he was leading on the penultimate lap; he also notted half-a-dozen F2 victories, including the first race to the new Formula at Pau.

At Indy he was sidelined with tyre trouble, but in 1965 he won the famous 500 race, and had a superb year in Formula 1 with the V8 Lotus-Climax 33, winning six Grandes Epreuves - five on the trot-and his second world championship, adding to this a string of Ron Harris-Team Lotus F2 victories with the 35 and the British and French F2 titles.

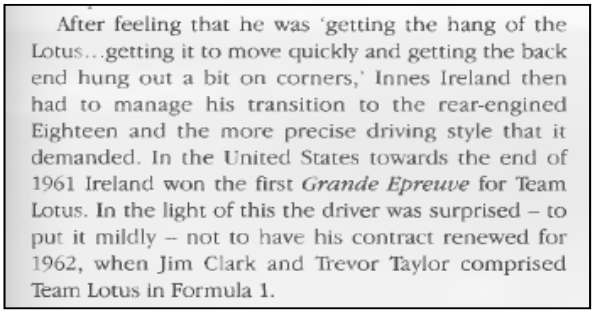
Рис. 53 - Журнал «Аутоспорт» от 01.01.1970, источник http://www.autosport.com/news/grapevine.php/id/27466



In Sicilia, Nuvolari effettivamente ha vinto, e bene, una Targa Florio che, se ha perduto la fastosità di un tempo, rimane pur sempre una corsa d'alta risonanza tecnica ed internazionale.

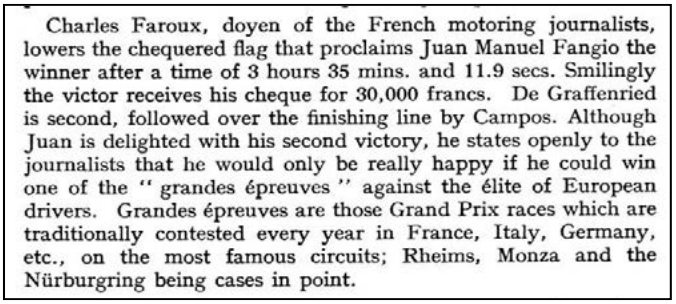
Si avvicina intanto la grande prova di Monza. All'Autodromo si presenteranno per la prima volta le nuovissime *Alfa Romeo* monoposto, macchine nettamente di avanguardia, fin'ora circondate da mistero, ma che, alle voci che trapelano, dovrebbero eclissare la gloria delle celeberrime P2.

Рис. 54 - Термин «grande prova» в брошюре «Нуволари — ас скорости» 1933 г.



After feeling that he was 'getting the hang of the Lotus...getting it to move quickly and getting the back end hung out a bit on corners,' Innes Ireland then had to manage his transition to the rear-engined Eighteen and the more precise driving style that it demanded. In the United States towards the end of 1961 Ireland won the first *Grande Epreuve* for Team Lotus. In the light of this the driver was surprised – to put it mildly – not to have his contract renewed for 1962, when Jim Clark and Trevor Taylor comprised Team Lotus in Formula 1.

Рис. 55 - Книга Карла Людвигсена «Колин Чепмен, новатор изнутри» 2010 г. Людвигсен допускает ошибку, причисляя Гран-при США 1961 года к «Гранд-эпрёв».



Charles Faroux, doyen of the French motoring journalists, lowers the chequered flag that proclaims Juan Manuel Fangio the winner after a time of 3 hours 35 mins. and 11.9 secs. Smilingly the victor receives his cheque for 30,000 francs. De Graffenried is second, followed over the finishing line by Campos. Although Juan is delighted with his second victory, he states openly to the journalists that he would only be really happy if he could win one of the '' grandes épreuves '' against the élite of European drivers. Grandes épreuves are those Grand Prix races which are traditionally contested every year in France, Italy, Germany, etc., on the most famous circuits; Rheims, Monza and the Nürburgring being cases in point.

Рис. 56 - Книга Гюнтера Молтера «Хуан-Мануэль Фанхио» 1956 г.

At a previous meeting between the constructors and the CSI at the Paris *Salon* in October 1960, John Cooper had proposed a fixed starting money rate of £1,000 per car for three Constructors' entries per *Grande Epreuve*, but 'Lofty' now broke the news that the CSI had flatly rejected this idea without presenting any counter proposal. PB's account of this meeting reported to Alfred Owen:

> The Chairman had obtained from Dean Delamont...[*RAC representative to the CSI*]...a copy of a proposed classification of constructors broadly based on last year's results, which they were considering.
>
> After considerable discussion it was agreed that the constructors should stick together and negotiate for fixed starting terms for the Works entries of all bona fide constructors, in Grande Epreuves and Inter-Continental events. This would then avoid the German, Dutch and Belgium (*sic*) efforts to upgrade Porsche into Category 2, who were newcomers to Formula 1 and had no entries in Formula 1 during the 1960 season.
>
> Sig. Tavoni insisted on securing definite agreement with the C.S.I. on the question of Prize Money, which in some cases was quite inadequate for a Grande Epreuve, and was occasionally paid down to 3rd place only.

Рис. 57 - Книга Дуга Ная «БРМ» 2003 г. Речь идет о первых переговорах конструкторов с организаторами крупных гонок о повышении призовых выплат.

Up to the end of the 1971 world championship season, his 14th consecutive year as a grand prix driver, Hill had taken part in 135 grande épreuves and won 14 of them. His greatest ambition was to win the 1972 Monaco Grand Prix, for if he did so he would have won the race for the sixth time (1963, 1964, 1965, 1968 and 1969). No other driver has won the same grand prix more than five times since the world championship was instituted in 1950. When Tim Schenken abandoned his 1972 Formula 1 drive with the Brabham – M.R.D. team, Hill took over as number one driver, partnered by the Argentinian Carlos Reutemann. Married to Bette, the Hill's live at Mill Hill near London and have three children.

Рис. 58 - Книга Питера Миллера «Дикие асы: История британского Гран-при» 1972 г.

By the mid-1920s there was a lot of racing going on. In 1926, 30 events appeared on the CSI's international sporting calendar, but a year later the list had crowded up to 65. The Grandes Epreuves – the Belgian, French and Italian Grands Prix and the Targa Florio – had their chosen fixed dates, but it was getting more and more difficult to avoid clashes of events. Some of the events the CSI was called upon to sanction were specialized, to say the least: in 1926 there was

The international sporting calendar had become a complicated affair. The Grandes Epreuves, the classic races that comprised most of the World Championship series, had prior rights to specific dates, and all other events had to be positioned round them. For 1952 the FIA calendar included 125 races and 53 rallies. There were 29 races scheduled for the 500cc single-seater training formula which had been adopted as Formula 3.

Рис. 59 - Вырезки из исторического обзора «100-летие ФИА» 2004 г.

Подытоживая современный взгляд на понятие статуса «Гранд-эпрёв», один из ведущих современных историков автоспорта Ханс Эцродт дает на своем сайте «Золотая эра гонок Гран-при» такое определение:

«Кроме введения международных гоночных правил, МСК также составила ежегодный календарь международных гонок. Наиболее важные гонки были обозначены в качестве приоритетных международных мероприятий, называемых «Гранд-эпрёв» («большие соревнования»), которым были даны привилегии в отношении установления их дат, охватывая ниже перечисленные Гран-при для гоночных автомобилей. <...> «Гранд-эпрёв» и другие соревнования большой популярности, а также гонки, где соревновались некоторые основные участники, рассматриваются как основные гонки. Гонки такой степени важности должны были устанавливаться ежегодно и, что важнее, выделялись в качестве основных гонок Гран-при».

Но все эти упоминания — единичные. В современных литературе, прессе, в Интернете статус «Гранд-эпрёв» упоминается чрезвычайно редко, поэтому большинство болельщиков и не имеют представления о нём. Существует множество «энциклопедий «Формулы-1», сотни биографий гонщиков «Формулы-1» и книг об истории команд «Формулы-1», тысячи статей, написанных без минимальной исторической подготовки, и в них, разумеется, статус «Гранд-эпрёв» абсолютно забыт.

Более того, даже в исторических источниках — довольно старых книгах, написанных гонщиками, их близкими, журналистами — фраза «Гранд-эпрёв» зачастую не встречается. Вероятно, это происходит потому, что ФИА всегда серьезно ограничивала распространение информации о своих заседаниях, до 1968 года не публиковала своих решений, никогда не проводила разъяснительной работы. Некоторые исследователи даже считают, что ФИА засекречивала информацию о своих заседаниях. В результате участники и болельщики гонок могли получать лишь очень скудную информацию о международных принципах иерархии гонок. Поэтому среди них были распространены другие принципы, другие статусы: так, часто встречается несколько эфемерное понятие «гонки Гран-при» (Grand Prix races), под которым понимались гонки международного уровня, в которых участвовали одни и те же машины (как правило, международной гоночной формулы), команды и гонщики, и которое в дальнейшем уступило место понятию «гонки «Формулы-1». Например, в книге принца Чулы «Дик Симэн. Автогонщик»

это понятие всеобъемлюще и означает вообще все гонки международного уровня, включая даже «Милле милья» и «Тарга Флорио», явно отличавшиеся по формату проведения. С одной стороны, такой подход нельзя назвать неверным, ведь «Гранд-эпрёв» действительно были гонками Гран-при, хотя и первыми среди равных. С другой стороны, часто автор всё же вынужден выделять из гонок Гран-при такие гонки, как Гран-при Италии, Бельгии, Германии или АКФ, пытаясь объяснить читателю их большую значимость, но ограничиваясь при этом словами «классические», «важные», «признанные». То же происходит и в наше время, когда журналисты и комментаторы говорят о «самых классических гонках», «большой тройке», «большом шлеме», в разных сочетаниях включая в их список Гран-при Италии, Бельгии, Великобритании, Германии, Монако, «500 миль Индианаполиса», «24 часа Ле-Мана», — то есть именно те гонки, которые исторически выделялись АИАКР и ФИА при помощи статуса «Гранд-эпрёв».

В тех случаях, когда термин «Гранд-эпрёв» всё же используется автором, он часто вынужден выделять его заглавной буквой или курсивом, чтобы обратить внимание читателя на особое значение этих слов; как правило, автору приходится объяснять читателям значение этого термина. Но в этом случае, опять-таки, объяснение сводится к классичности или признанию значения этих гонок. Кроме того, большинство авторов ограничивают понятие «Гранд-эпрёв» периодом с середины 1920-х до начала 1960-х; наиболее часто оно используется в отношении довоенных гонок. Как мы видели, в действительности статус «Гранд-эпрёв» существовал намного дольше, но с середины 1950-х годов неофициальная иерархия гонок заслонила для болельщиков официальную иерархию, и термин «Гранд-эпрёв» остался только внутренним термином ФИА.

Впрочем, нужно отметить и другой факт: «Гранд-эпрёв» — это лишь одно из явлений, существовавших в многогранном мире международного автоспорта. Целями данной статьи были демонстрация существования гонок статуса «Гранд-эпрёв», выявление истории их возникновения, подъема и упадка, демонстрация их значения в истории автоспорта, — поэтому текст статьи сосредоточен именно на гонках статуса «Гранд-эпрёв». В статье почти не упоминаются гонки Гран-при местного и национального уровней, не рассматривается понятие «гонки Гран-при» — но это не отнимает у них права на существование, не дает права игнорировать их историческую роль.

Конечно, «Гранд-эпрёв», хотя и были официально главными гонками в мире, но были всего лишь гонками и были подвержены кризисам — и политическим, и организационным, и финансовым. Несколько «Гранд-эпрёв» было отменено в период 1928–1933 годов, во время кризиса гонок Гран-при. По финансовым причинам не состоялось несколько Гран-при Испании и Великобритании. Проведение «Гранд-эпрёв» (даже гонки «500 миль Индианаполиса») было приостановлено на время Второй мировой войны. Позиция правительства Швейцарии привела к прекращению швейцарского «Гранд-эпрёв» в 1955 году. Гран-при Монако 1951, 1953 и 1954 годов не состоялись по финансовым причинам, так же как Бельгии 1957 года, а бойкоты ГПДА и ФОКА привели к отменам Гран-при Бельгии 1969 года и Гран-при Нидерландов 1972 года. Политические интриги французской автоспортивной федерации в 1968 году привели к замене Гран-при АКФ на Гран-при Франции, который в связи с этим получил статус «Гранд-эпрёв» только в 1971 году. Финансовые аппетиты ФОКА в 1985 году прекратили историю Гран-при Нидерландов. Были отменены Гран-при Бельгии 2003 и 2006 годов, и, наконец, последняя большая утрата случилась в 2008 году, когда было прекращено проведение Гран-при Франции. Но всё же большинство «Гранд-эпрёв» дожили до нашего времени, а количество прекращенных «Гранд-эпрёв» несравнимо меньше количества прекращенных гонок Гран-при или «Формулы-1».

Как видно из приведенных в статье таблиц и вырезок, гонки «Гранд-эпрёв» стали основой для чемпионатов АИАКР и ФИА, а с развитием чемпионатов остались их корнем и стержнем. На рубеже 1970-х-80-х годов, во время реформ Балестра, «Гранд-эпрёв» окончательно слились с гонками чемпионата мира «Формула-1» — и, таким образом, нынешние Гран-при «Формулы-1»

являются прямыми преемниками гонок «Гранд-эпрёв». Этот факт дает возможность откинуть искусственные рамки чемпионата «Формулы-1» и увидеть, где на самом деле находятся истоки высшего мирового автоспорта. Вовсе не в Сильверстоуне 1950го, вовсе не в Турине 1946го — нет, в Монце 1923го, в Индианаполисе 1911го, в Ле-Мане 1906го. Именно оттуда выросли гонки, которые мы смотрим сегодня.

«Гранд-эпрёв» сохранились не только в чемпионате мира «Формула-1». Гонка «500 миль Индианаполиса» сейчас — жемчужина гоночной серии, названной в её же честь. Гонка «24 часа Ле-Мана» — сердце чемпионата мира в гонках на выносливость; в календарь чемпионата входит и «Турист трофи», являвшаяся «Гранд-эпрёв» до войны. К сожалению, прекратили существование «Тарга Флорио» и «Милле милья», изредка называвшиеся журналистами «Гранд-эпрёв»; тем не менее, они внесли свой вклад в развитие раллийных гонок.

Список проведенных «Гранд-эпрёв».

Эта глава имеет целью определить список гонок, которые могут считаться гонками «Гранд-эпрёв». При этом возникает несколько сложностей:

1) Из-за недостатка официальных документов неизвестно достоверно, какие гонки входили в списки «Гранд-эпрёв» в периоды 1926–1938, 1947-49, 1951-53, 1955-64, 1978 и начиная с 1986 года. Эти пробелы могут быть во многом закрыты списками, публиковавшимися в прессе в 1926–1958 годы, но пресса зачастую упрощала и искажала календари, и в них встречается много противоречий. Самый большой пробел относится к 1957-64 годам, когда в прессе «Гранд-эпрёв» уже не отмечались, а ФИА еще не публиковала свой календарь.

2) Календари, публикуемые ФИА и прессой, часто имели существенные отличия от списков реально проведенных гонок, по причине их отмен и изменений. Так, мы видели, что в 1928 году Гран-при АКФ был заменен «Кубком спортивной комиссии», который, всё же, вероятно, был гонкой относительно низкого статуса. Аналогично, Гран-при Италии несколько раз заменялся Гран-при Монцы, гонкой международной, но не только не «Гранд-эпрёв», но даже не национального статуса.

3) Некоторые классические гонки, такие как Гран-при АКФ, «500 миль Индианаполиса», «24 часа Ле-Мана», Гран-при Италии, существовали до появления статуса «Гранд-эпрёв», и возникает вопрос, возможно ли им присвоить этот статус «задним числом». Например, Ханс Эцродт при формировании своего списка гонок Гран-при решил эту проблему при помощи субъективной установки: он причисляет к «Гранд-эпрёв» все Гран-при АКФ, а «500 миль Индианаполиса» и Гран-при Италии — только с 1923 года.

4) Некоторые гонки в течение своей истории в разное время получали и лишались статуса «Гранд-эпрёв». Так, «24 часа Ле-Мана» несколько раз назывался «Гранд-эпрёв» до войны, в период 1950–1979 годов не считался «Гранд-эпрёв», а в 1980 и 1982-85 вновь получил этот статус. Та же ситуация и с Гран-при Испании, в 1960-х-70-х не имевшей статуса «Гранд-эпрёв». В некоторых случаях логику происходящего можно проследить, в некоторых — нет.

Преодолеть эти сложности полностью, создав универсальное правило без исключений, не представляется возможным. Поэтому в целях статистической обработки необходимо пойти на несколько субъективных, условных решений. В данном случае эти решения таковы:

1) В случае противоречия календарей в прессе следует использовать более достоверный источник. В частности, газеты «Аутомобил-ревью цайтунг» и «Аллгемайне аутомобил цайтунг» передают списки «Гранд-эпрёв» значительно вернее, чем английская и итальянская пресса. В случае полного отсутствия информации список «Гранд-эпрёв» можно предположить, исходя из тенденций ближайших лет и политической обстановки.

2) В случае замены регламента гонки «Гранд-эпрёв», или ее замены другой гонкой, эту гонку

все равно можно считать «Гранд-эпрёв».

3) Гонки, существовавшие до появления статуса «Гранд-эпрёв» и получившие этот статус сразу же после его учреждения, можно считать «Гранд-эпрёв» и в прошлом, постфактум.

4) Поскольку эволюция списков «Гранд-эпрёв» в 1979-81 годах однозначно свидетельствует о реформе в этом отношении и причислении в 1980-85 годах к «Гранд-эпрёв» гонок чемпионата мира «Формулы-1», то, начиная с 1980 года все гонки чемпионата мира, гонки «500 миль Индианаполиса» и «24 часа Ле-Мана» следует считать «Гранд-эпрёв».

Таким образом, «Гранд-эпрёв» можно считать следующие гонки:

Гран-при: / Годы	АКФ (Франции)	«ИНди-500»	Италии	Бельгии	Великобритании	Испании	Германии	«24 часа Ле-Мана»	Монако	Швейцарии	Нидерландов	Бразилии	Аргентины	ЮАР	Лонг-Бич	Канады	Австрии	США	Цезарс-Палас	Мексики	Швеции	Сан-Марино	Детройта	Европы	Нью-Йорка	Далласа	Португалии	Австралии
1906																												
1907																												
1908																Условные обозначения:												
1909																												
1910																Гонки, существовавшие до появления статуса «Гранд-эпрёв», и получившие его сразу, а также другие гонки, по которым недостаточно данных, но можно логически предположить у них статус «Гранд-эпрёв».													
1911																												
1912																												
1913																												
1914																												
1915																Гонки, имевшие статус «Гранд-эпрёв», судя по сообщениям прессы.													
1916																												
1917																Гонки, статус «Гранд-эпрёв» для которых подтвержден документально.													
1918																												
1919																Гонки, получившие статус «Гранд-эпрёв», но прошедшие не в соответствии с правилами ФИА (АИАКР): либо не по гоночной формуле (запланированно или внезапно), либо вообще замененные гонкой с другим названием.													
1920																												
1921																												
1922																												
1923																												
1924																												
1925		1														×	Гонки, получившие статус «Гранд-эпрёв», но затем отмененные.												
1926																												
1927																												
1928	2				×											**Т** — В 1931–1949 годах «Гранд-эпрёв» был не Гран-при Великобритании, а «Турист трофи». **С** — Статус «Гранд-эпрёв» давался Гран-при Бельгии с пометкой «24 часа». **?** — Противоречие в газетных источниках.												
1929								?																				
1930				3		×	×	?																				
1931	?				T	×																						
1932				C	T	×																						
1933					T											**1** — В 1925-29 гг. и 1938-40 гг. формула гонок в Индианаполисе совпадала с международной гоночной формулой, в остальное время — нет. **2** — По заявлению автоклуба Франции, он сохранил для гонки статус «Гранд-эпрёв». **3** — Наряду с Гран-при Бельгии «Гранд-эпрёв» называется также «24 часа Спа»; возможно, автоклуб Бельгии не определился с гонкой. **4** — МСК не существовала с 1939 по 1945 годы, поэтому гонки с 1940 по 1946 год формально не могли иметь статуса «Гранд-эпрёв».												
1934		?		?	T																							
1935					T																							
1936				×	T	×																						
1937					T	×																						
1938				C	T				×																			
1939			×		×	×			×																			
1940		4																										
1941		4																										
1942																												
1943																												

Гран-при: / Годы	АКФ (Франции)	«Инди-500»	Италии	Бельгии	Великобритании	Испании	Германии	«24 часа Ле-Мана»	Монако	Швейцарии	Нидерландов	Бразилии	Аргентины	ЮАР	Лонг-Бич	Канады	Австрии	США	Цезарс-Палас	Мексики	Швеции	Сан-Марино	Детройта	Европы	Нью-Йорка	Далласа	Португалии	Австралии
1944																												
1945																												
1946		4																										
1947					×																							
1948																												
1949					T																							
1950							?			?																		
1951																												
1952	5		5	5	5	×	5			5	×																	
1953	6		6	6	6	×	6		×	6																		
1954									×																			
1955	×					×	×			×																		
1956						×				×			?															
1957																												
1958																												
1959																												
1960											7																	
1961																												
1962																												
1963																												
1964																												
1965																												
1966																												
1967																												
1968	8																											
1969				×																								
1970																												
1971				×									×															
1972																												
1973																												
1974																												
1975																												
1976																												
1977																												
1978																												
1979																												
1980						9														×	×							
1981														9														
1982													×															
1983										×									×					10	×			
1984																												
1985									11																×	×		

5 — Из-за отсутствия машин «формулы-1» большинство организаторов гонок, уже после утверждения календаря, перешли на «формулу-2».

6 — Большинство гонок 1953 года были изначально запланированы по регламенту «формулы-2», другие не определились с регламентом — однако это не повлияло на получение ими статуса «Гранд-эпрёв».

7 — Из-за недостатка источников трудно точно определить, когда Гран-при Нидерландов получил статус «Гранд-эпрёв»; первые упоминания об этом появились в 1960 г.

8 — В 1968 году Гран-при АКФ заменен другой гонкой — Гран-при Франции. В результате они оба лишились статуса «Гранд-эпрёв», и Гран-при Франции получил этот статус на общих основаниях, спустя два года.

9 — Гонки были исключены из календаря «Формулы-1» из-за конфликта ФИСА и ФОКА.

10 — Гран-при Европы в 1980-х — это условное название для гонок, которым трудно найти более адекватное название.

11 — Гран-при Монако не был включен в календарь из-за конфликта с ФИСА по поводу телевизионных прав, но после решения проблемы вернулся в календарь.

Поскольку в период с 1980 по 1985 годы «Гранд-эпрёв» являлись все гонки чемпионата «Формула-1», гонки «500 миль Индианаполиса» и «24 часа Ле-Мана», то и после 1985 года их можно считать, по крайней мере, преемниками гонок «Гранд-эпрёв». Такой подход может помочь создать единую статистику для гонок «Гранд-эпрёв», перетекающую в статистику современных

гонок «Формулы-1». Такая статистика, охватывающая результаты объективно высших гонок в период с 1906 года по настоящее время, более объективна, чем распространенная «статистика «Формулы-1». Впрочем, даже она не даст объективного сравнения гонщиков и машин разных времен, поскольку изменения 1980 года дают более поздним участникам преимущество в количестве гонок. Поэтому возможны и другие подходы: например, выборка результатов пяти-восьми классических «Гранд-эпрёв» со времен их учреждения до наших дней будет довольно удачной методикой для сравнения лучших гонщиков всех времен и народов.

Комментарии участников проекта.

Владимир Коваленко: Слово «гранд-эпрёв» является именем нарицательным и поэтому пишется с маленькой буквы.

Журналист «Моторспорт» Родни Уокерли в 1962 году так описывал организацию высших гонок:

«Также, международные гонки, носящие имя нации в названии (например, Гран-при Марокко), не вносятся в список «гранд-эпрёв» по одной этой причине. Этот статус дается только классическим гонкам с историей, соответствующей этой категории. Например, Гран-при США, который впервые состоялся в 1959 году, до сих пор считается всего лишь крупной гонкой, или, как выражается ФИА, «приоритетным событием». Гонка должна в течение одного-двух лет претендовать на повышение, хотя она всегда входит в чемпионаты мира водителей и конструкторов. Если же, по любым причинам, «гранд-эпрёв» отменяется в течение трех лет подряд, он исключается из списка и должен завоевать это право снова».

No club can suddenly decide to run an International race merely by applying to its national club. The event must be run first as a National event, listed by the F.I.A. as a meeting open to foreign competitors of the second class. When the R.A.C. is satisfied that the organization is efficient, the club concerned must assure the national club of its financial adequacy to promote a genuinely international meeting and then apply for its promotion to be up-graded to International standing with a date on the Calendar. The F.I.A., however, need not necessarily grant a date.

Nor is an International race carrying the name of the nation in its title (e.g. Grand Prix of Morocco) listed as a *grande épreuve* for that reason alone. The designation is awarded only to classic races with a history establishing them as fit to be classed in that select category. For instance, the Grand Prix of the United States, held for the first time in 1959, is still listed only as a major race, or, as the F.I.A. terms it, "a priority event". The race will, in the next year or two, qualify for upgrading, although it has always ranked as an event counting towards the World Championships of Drivers and of Manufacturers. When, for some reason, a *grande épreuve* is cancelled for three years in succession, it is dropped from the list and must qualify all over again.

Рис. 60 - Книга Родни Уокерли «Автомобильные гонки» 1962 г. издания

Владислав Шайхнуров: «Аутомобил-ревью цайтунг» в октябре 1949 года оповещает о таких решениях МСК:

*«**Дистанция «Гранд-эпрёв» 1950.** С 1950 все «Гранд-эпрёв» согласно статье 277, пункту 4, из Международного спортивного кодекса, должны иметь дистанцию не менее 300 км или, в зависимости от скорости, которую позволяет трасса - длиться не менее 3 часов».*

*«**Чемпионат мира среди гонщиков.** В 1950 будет учрежден чемпионат мира для гонщиков, стартующих в «Гранд-эпрёв». Правила для этого чемпионата будут опубликованы в декабре».*

»Grandes-épreuves«-Distanzen ab 1950:. Ab 1950 sind sämtliche Grandes épreuves im Sinne von Art. 277, Ziff. 4, des internationalen Sport-reglementes über wenigstens 300 km bzw. je nach der Geschwindigkeit, welche die betreffenden Strecken zulassen — über wenigstens 3 Stunden auszutragen.

Weltmeisterschaft der Rennfahrer: Für 1950 wird eine Weltmeisterschaft für Rennfahrer ausgeschrieben, die an den »Grandes épreuves« starten. Das Reglement zu diesem Championnat soll im Dezember veröffentlicht werden.

Рис. 61 - «Аутомобил-ревью цайтунг», 12.10.1949, объявление о проведении в 1950 году чемпионата мира.

Алексей Грушко: Во втором пункте (на второй странице), ты, на мой взгляд, упускаешь важную вещь. Ты говоришь о преемственности технического регламента, но я бы написал бы ещё и о самом важном — что Формула-1 — это де-факто международная гоночная формула 1920-х годов, которая несколько раз менялась до Второй мировой войны, а потом в 1948 году просто получила единичку.

Я не согласен с тобой, что в 1924 «ни виды автоспорта, ни классы машин ещё не были отделены друг от друга». Может, в данном конкретном источнике календарь и был сплошным, но даже в нём уже отсутствовали ралли, которые тогда проводились. Кроме того, тогда уже было чёткое разделение на серийные и гоночные автомобили, которые в гонках между собой уже не пересекались. И в некоторых гонках присутствовало разделение зачётов по объёму двигателя. Да и были уже гонки отдельно для автомобилей с одним объёмом двигателя, отдельно — с другим. Делать выводы на основании одного источника преждевременно.

И касательно ГП США — не факт, что в 1950-х он не носил статуса национальной гонки. Организатором был вроде как SCCA, а он через ACCUS был представлен на международной арене.

В последней таблице «Инди-500», помеченная четвёркой в 1939, 1940 и 1946 годах. Я считаю, что гонка имела статус «Гранд-эпрёв». Поскольку в конце 1939 и до середины 1946 года МСК не собиралась, в действии оставался кодекс 1939 года, принятый в конце 1938, согласно которому «Инди-500» была «Гранд-эпрёв».

Основные источники информации.

Документы:

1. Международный спортивный кодекс ФИА 1954 г., фрагменты кодексов АИАКР 1932 и 1939 г., ФИА 1950 г.
2. Международный спортивный календарь ФИА и циркуляры Международной спортивной комиссии 1965, 1966, 1967, 1968 и 1969 годов.
3. Ежегодник ФИА 1968 года.
4. Международный спортивный календарь ФИА из ежегодников ФИА 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984 и 1985 годов.
5. Регламенты чемпионата мира из ежегодников ФИА 1969, 1970 и 1972 годов.
6. Регламент Гран-при Испании 1951 г.

Книги:

7. Aces Wild: The Story of the British Grand Prix. Peter Miller, 1972, Pelham books, London.
8. Automobile Racing, The history of motor sport. Rodney Lewis de Walkerley, 1962, Temple Press Books, London.
9. B.R.M. The saga of British racing motors. Doug Nye, 2003, MRP Publishing, Croydon, 0 94781 375 (301-2500).
10. Colin Chapman, Inside the innovator. Karl Ludvigsen, 2010, Haynes Publishing, Sparkford, 978 1 84425 413 2.
11. Dick Seaman, Racing Motorist. Prince Chula Chakrabongse, 1945, G.T. Foulis&Co, London.
12. Juan Manuel Fangio. Gunter Molther, 1956, G.T. Foulis&Co, London.
13. My cars, my career. Stirling Moss, 1987, Patrick Stephens, Wellingborough, 0-85059-925-3.
14. Nuvolari. L'asso della velocita. Коллектив авторов, 1933, Milano.
15. Конструкция и динамика гоночных автомобилей, В.В.Бекман, 1947, МашГИЗ, Москва.
16. Скоростные автомобили за рубежом, С.В.Глазунов, А.А.Сабинин, 1960, Физкультура и спорт, Москва.

Периодика:

17. Allgemeine Automobil-Zeitung (Вена, 1900–1938 гг.): 15.01.1924, 15.11.1924, 15.02.1925, 01.12.1925, 15.11.1926, 01.10.1927, 01.11.1927, 15.12.1927, 01.10.1928, 01.10.1929, 01.10.1930, 01.11.1930, 01.12.1931, 01.11.1933, 01.10.1934, 01.11.1934, 01.10.1935, 01.11.1935, 01.10.1936, 01.11.1936, 01.01.1938.
18. Autocar (Лондон, 1895-наст. вр.): 03.01.1930, 08.01.1937, 02.01.1948.
19. Autocourse (Лондон, 1951-наст. вр.): 1966 г.
20. Automobil Motorsport (Будапешт, 1926–1931 гг.): 25.11.1929, 05.11.1930.
21. Automobil-Revue Zeitung (Берн, 1906-наст. вр.): 14.11.1924, 30.10.1925, 16.10.1946, 12.10.1949, 10.10.1951, 15.10.1952, 14.10.1953, 13.10.1954, 19.10.1955, 17.10.1956, 16.10.1957, 23.11.1961, 19.12.1961.
22. Autosport (Лондон, 1950-наст. вр.): 11.01.1979, 06.09.1979.
23. Corriero della Sport (Рим, 1924-наст. вр.): 11.10.1949, 10.10.1950, 17.10.1951, 18.10.1951, 15.10.1953.
24. El Mundo Deportivo (Барселона, 1906-наст. вр.): 26.10.1926, 16.01.1932, 18.11.1948, 23.10.1955, 15.10.1958.
25. Journal de Geneve (Женева, 1926–1998): 30.09.1937.
26. Motor (Лондон, 1903–1988): 26.11.1949.
27. Motor Sport (Лондон, 1924-наст. вр.): 25.10.1932, 01.12.1933, 30.10.1934, 01.10.1938, 26.10.1949, 01.02.1959, 01.12.1959, 01.10.1963, 01.12.1965, 01.04.1969, 01.01.1971, 01.01.1972, 01.01.1973, 01.01.1975, 01.01.1976, 01.01.1982, 01.01.1984, 01.01.1985, 01.02.1987, 01.02.1988, 01.02.2007.
28. The Times (Лондон, 1985-наст. вр.): 15.12.1906, 20.01.1910, 04.11.1927, 02.11.1928, 25.10.1929, 27.09.1930.
29. Tutti in automobile (Рим, 1929–1930): 01.1930.
30. «За рулём» (Москва, 1928-наст. вр.): 01.1958, 01.1959, 01.1960, 05.1960, 01.1961.

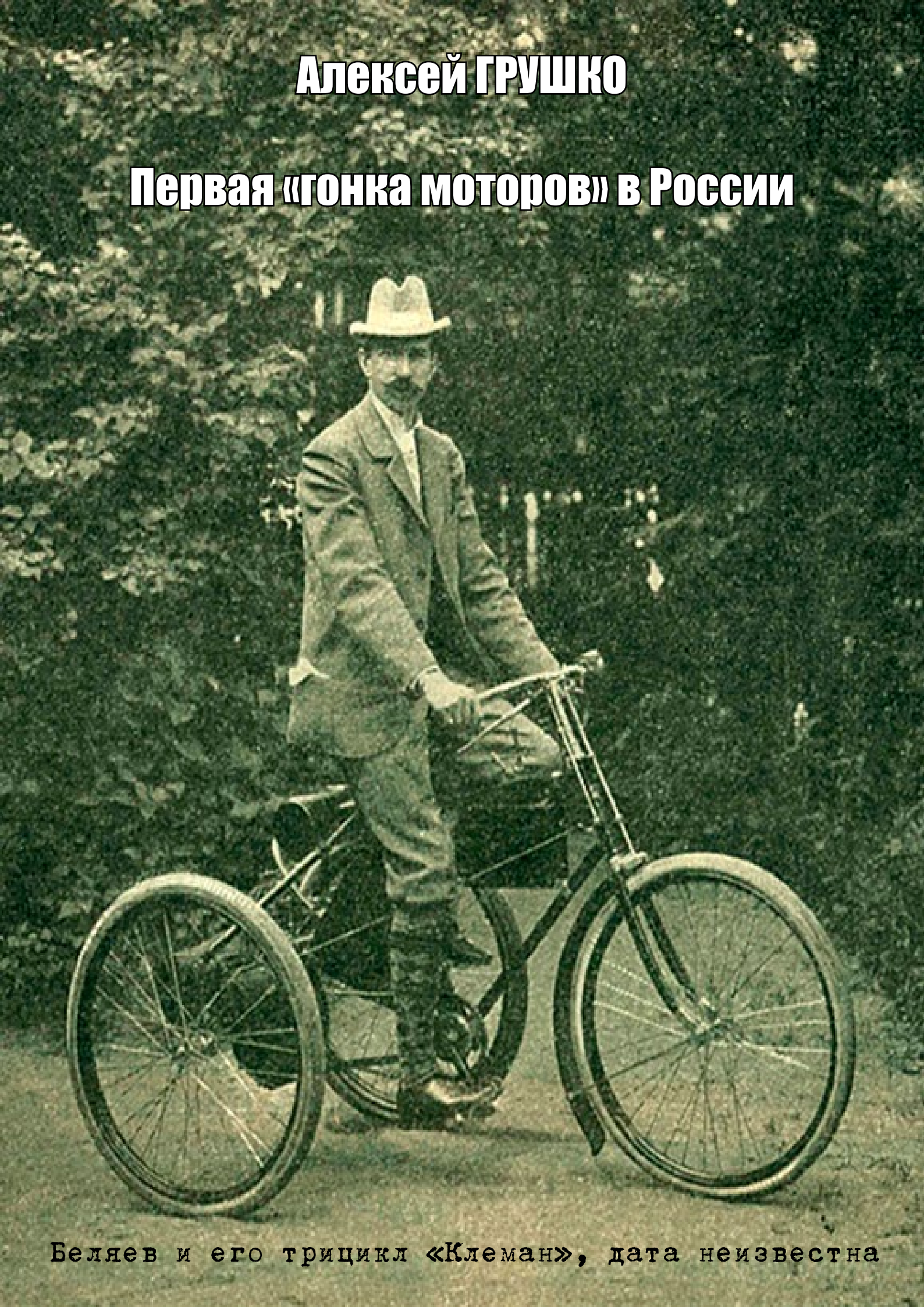
Сайты:

31. Сайт ФИА: www.fia.com
32. Сайт «Золотая эра гонок Гран-при»: http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/main.htm
33. Сайт «Информация автоспорта ГЕЛ»: http://www.dlg.speedfreaks.org/archive/gen/archive.html
34. Форум «Ностальгия»: http://forums.autosport.com/forum/10-the-nostalgia-forum/
35. Архив сайта ProHistoric.cz: http://www.prohistoric.cz/index.php/predpisy

СМ

Алексей ГРУШКО

Первая «гонка моторов» в России



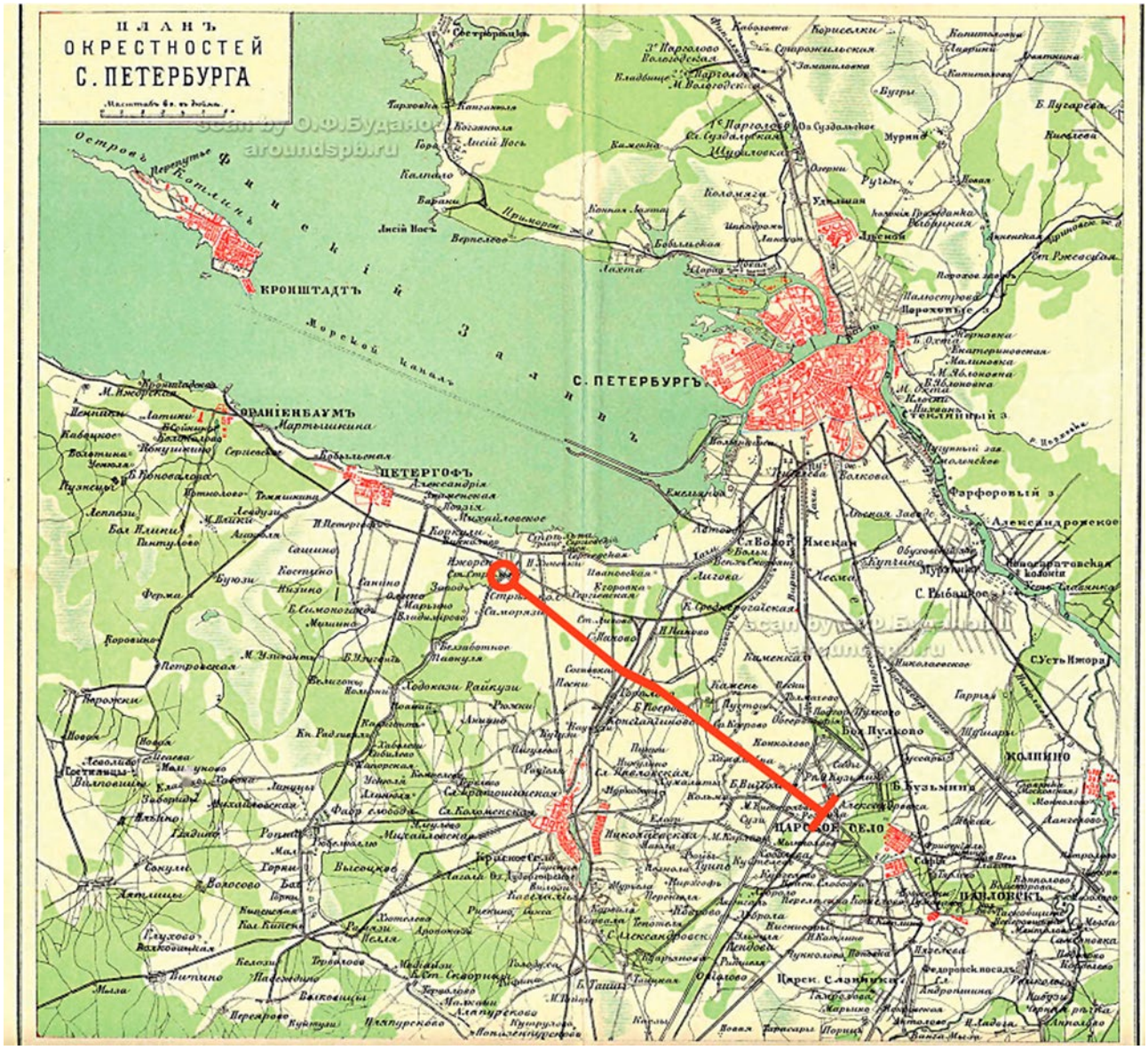
Беляев и его трицикл «Клеман», дата неизвестна

Алексей ГРУШКО

Первая «гонка моторов» в России

Первые автогонки, или, как их тогда называли, «гонки моторов» в Российской Империи прошли 23 октября 1898 года. Организаторами соревнования стали «Общество велосипедной езды» г. Санкт-Петербурга и журнал «Самокат» (издавался еженедельно с 1894 года, с 1907 года стал называться «Автомобильное дело»), а одним из главных инициаторов выступил французский коммерсант Луи Мази (Louis Mazy), который в 1898 на Михайловской улице открыл первый в России специализированный магазин — «Магазин велосипедов и моторов фирм «Клеман», «Гладиатор» и «Фебус»». В нём на протяжении года было продано около десятка трициклов «Клеман» (Clement) с бензиновыми двигателями «Де Дион-Бутон» (de Dion-Bouton) мощностью в 1,75 л.с., большинство клиентов которого как раз и были членами «Общества».

Разговоры о гонке пошли практически сразу после открытия магазина Мази, о ней, по воспоминаниям В.А. Михайлова (в будущем – гонщика и одного из основателей Санкт-Петербургского автомобильного клуба), всё чаще и чаще говорили петербургские мотористы, пока было решено



Маршрут гонки 1898 года дошёл до наших дней практически без изменений

не откладывать дела в дальний ящик, несмотря на поздний сезон. В №245/1898 в журнале «Самокат» было опубликовано объявление, что «в воскресенье, 4 октября 1898 года [по старому стилю, по современному – 16 октября], «Общество велосипедной езды» устраивает первую в России шоссейную гонку на автомобилях-моторах между станциями Александрово Варшавской железной дороги (ныне – Александровская) и Стрельна [по Волхонскому шоссе – прим. автора] и обратно». Правила состояли из тринадцати пунктов, из которых следовало, что:

- участвовать могли все желающие, как русские, так и иностранцы;

- организационный взнос составлял 3 рубля (чуть более дневной зарплаты рабочего того времени, около современных 100 дол. США по золотовалютному курсу);

- автомобили-моторы не должны были быть весом более 6 пудов (98,28 кг, вес «Клеманов» составлял около 75 кг);

- заявки следовало подавать в контору «Общества» с 25 сентября по 1 октября с 12:00 до 14:00, бланки заявок можно было получить там же с 10:00 до 15:00;

- решения избранных судей считались безапелляционными.

Дистанция первой российской гонки составила 39 верст или 41,605 км. Но уже в следующем номере «Самоката» было сказано, что по причине ремонта шоссе между станциями Александровская и Стрельна, гонка моторов без изменений в правилах переносится на следующее воскресенье, 11 октября (по старому стилю, 23 октября современного календаря). Перенос едва не стоил срыва соревнования из-за непогоды – только к вечеру накануне гонки утих снегопад, начавшийся в пятницу, потеплело и снег начал подтаивать. Михайлов, имевший отношение к организации гонки, потом писал: «Я бегал то в контору Общества велосипедной езды, то к симпатичнейшему Мази с запросами, не отменена ли гонка, и пойдут ли моторы в такую погоду?». За день до гонки Луи Мази попробовал покорить снежную целину Марсова поля, но его «Клеман» оплошал (журнал «За Рулём» в 1998 году писал, что участников, проводивших «тренировку», было несколько).

Из поданных 14 заявок (на тот момент в Санкт-Петербурге было всего около трёх десятков «моторов») на старт гонки явилось 7 спортсменов. Четверо были из России — поручик В.И. фон Лоде, С.А. Степанов (механик, т.е. водитель, принца П.А. Ольденбургского), Пётр Беляев и Шнейдеров; двое – из Франции, причастный к организации соревнований Мази и приглашённый им из Парижа Альфонс Мерль (Alfonce Merl). Все шестеро имели в своём распоряжении уже упомянутые «Клеманы», но некоторые участники установили на них дополнительные аккумуляторы. Седьмым участником стал представитель торгового дома «Карл Шпан» Лаврентьев на громоздком четырехколесном автомобиле «Бенц» (Benz) с кузовом фаэтон. По мощности он превосходил своих конкурентов вчетверо — целых шесть с половиной лошадиных сил и две передачи, но по весу он более чем в 8,5 раз превышал максимально разрешённый правилами вес, поэтому его допустили к соревнованиям вне конкурса.

То ли событие не показалось петербуржцам достойным внимания, то ли из-за непогоды, но публики на старте собралось немного, хотя отъезд участников (и их машин!), которые до Александрово добирались поездом, на петербургском вокзале, как отмечала пресса, «собрал изрядную толпу, смотревшую с удивлением и интересом на невиданные самокаты и их более или менее оригинально одетых всадников». Выгрузка 6 «моторов» из поезда, привезшего участников,

также представляла довольно оживленную картину, в которой деятельное участие принимали не только господа мотористы, но и совершенно посторонняя публика, как местная, так и приехавшая из Петербурга. Всех поразила решительность Мази, поехавшего на своем моторе прямо по железнодорожной платформе к великому ужасу железнодорожного жандарма, не ожидавшего такого.

На старте стояли члены комитета гонки: председатель «Общества велосипедной езды» генерал-майор Н.И. Гельмерсон, секретарь общества В.В. Клименко и член комитета Д.С. Малявко. Также присутствовали энтузиасты спорта моторов А.П. Нагель и В.А. Михайлов, впоследствии внесшие значительный вклад в развитие отечественного автомотоспорта.

Старт ожидался в 10:00 утра, гонщики должны были доехать до Стрельны, к началу Волоколамского шоссе (возможно, имеется в виду Волхонское шоссе, и в первоисточник, — для данного факта — книгу Мелентьева, — закралась опечатка), где был поставлен флаг, и, не останавливаясь, повернуть обратно и по той же дороге прибыть в Александрово. Обгонять разрешалось только с левой стороны. Контроль поворота у Стрельны осуществляли П.А. Орловский, Д.К. Ренненкампф [исключительно говорящая фамилия, в переводе с немецкого — «гоночная борьба» — прим. автора] и доктор медицины Верекундов.

Старт давали раздельно, через две минуты для каждого участника. Порядок старта:

Номер	Гонщик	Время старта
1	В.И. фон Лоде	10:08
2	Шнейдеров	10:13
3	С.А. Степанов	10:15
4	П.Н. Беляев	10:17
5	Л. Мази	10:19
6	А. Мерль	10:21
7	Лаврентьев	10:25

Номер гонщика, размещенный на моторе и левом рукаве, соответствовал его порядковому номеру старта.

С небольшой задержкой, вызванной недисциплинированной публикой, старт принял первый участник — «затянутый в кожаный костюм, в очках-консервах и меховых перчатках» поручик Лоде. «Старт взял недурно, - так описывал впоследствии это историческое событие редактор — издатель российского журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель, — Но, отъехав саженей на сто, ударился левым колесом о чухонские сани. Мы узрели в воздухе две ноги, три колеса и целое облако снежной пыли. Этот «первый блин» прошел благополучно для гонщика, но машина вынуждена была от гонки отказаться». Первый же автомотоспортивный старт в России закончился аварией, спровоцированной гужевым транспортом – дорогу специально для гонки никто не перекрывал, встречная лошадь испугалась, бросилась в сторону, поставив сани поверх полотна узкого шоссе. Машину с погнутыми осью и колесом в сопровождении невредимого гонщика оттащили на исходный рубеж, а Шнейдерова выпустили на трассу не через две, а через 5 минут — задержка из-за инцидента составила всего три минуты! Далее гонщики уходили на трассу с запланированными интервалами, последний участник, Лаврентьев, с тремя пассажирами, мед-

ленно ушёл на дистанцию вне конкурса через четыре минуты после всех.

После того, как машины скрылись вдали, болельщики настроились на ожидание и, по сообщениям прессы, потянулись в станционный буфет. Но уже через 40-45 минут на старт вернулся Мази, используя педальную тягу, а не двигатель. Оказалось, в десяти верстах от старта у его машины забарахлил двигатель («выпал какой-то пустячок», т.е. винтик), и, оставшись в одиночестве в чистом поле недалеко от деревни Кайрово, гонщик испугался и решил по знакомому пути вернуться назад. В ожидании остальных участников на финише Мази вместе Нагелем решили развлечься и слепили из снега громадную фигуру, в которую воткнули оставленные гонщиками щитки моторов, нарекя её «Казак».

Ближе к полудню на старт/финиш вернулся первый участник, прошедший всю дистанцию, - к его прибытию финишную прямую немного расчистили. Им стал Беляев, который прошёл гоночную дистанцию за 1 час 33 минуты и 36 секунд. После финиша он рассказывал, что дорога была довольно тяжелой, но он не обращал на нее внимания и нередко катил по снежным целинам, на подъемах работая и педалями. Через почти 14 минут финишировал Степанов, обогнавший Шнейдерова ещё до Стрельны, а через две минуты после него на финиш прибыл Мерль. Но поскольку француз уходил на дистанцию на 6 минут позже, именно ему досталось второе место. Последним из «гонщиков» в 12:17 финишировал Шнейдеров. Автомобиль Лаврентьева последним прибыл к месту старта, когда уже публика стала расходиться, преодолев дистанцию за 2 часа 11 минут (средняя скорость – 19,5 км/ч). Как отмечалось в прессе, «при весе в 50 с лишком пудов и при тонких сплошных шинах время это почтенно».

В награду Петр Николаевич Беляев, самостоятельно приехавший на гонку на своём «Клемане» из Царского Села, получил золотой жетон с надписью «Первый приз за первую гонку моторов». Также на серебряной вазе-кубке было вырезано имя гонщика-победителя, но она осталась в «Обществе» — планировалось отдать её только трёхкратному победителю соревнований. Как видно, организаторы изначально не сомневались в успехе первой гонки и имели твёрдое намерение её провести вновь в следующем году (что, в принципе, и произошло, но через год). За второе и третье места Мерль и Степанов также получили жетоны, но серебряные.

Мало кто ожидал, что моторы пройдут по снегу столь резво. «Едва ли найдётся трой-

П.Н. Беляев

Петр Николаевич Беляев, победитель первой гонки в истории автоспорта России, а также успешный коммерсант, потомственный житель Санкт-Петербурга и впоследствии его почётный гражданин, один из пионеров автомобильного, мотоциклетного и водномоторного видов спорта в России, гонщик и общественный деятель, родился в 1867 году (точная дата, к сожалению, неизвестна). На переломе веков он страстно загорелся новым тогда увлечением — автомобилями или, как тогда говорили, «моторами», тем более что личные доходы это вполне позволяли.

После гонки 1898 года Беляев и в дальнейшем принимал участие в автомобильных соревнованиях – в частности, можно встретить информацию, что он победил (за рулём Vivinus) в первом в России соревновании по скоростному подъёму на холм, прошедшем 15 июля 1900 года около Красного села, но, например, по сообщениям «Петербургской газеты», освещавшей эту гонку, его время не было быстрейшим. Кроме того, Петром Беляевым за рулём 16-сильного Richard-Brasier 30 июля 1905 года было установлено лучшее время в рекордных заездах под Санкт-Петербургом, организованных автомобильным клубом северной столицы.

Беляев выступал и в ряде крупных соревнований на катерах, которые обычно сам и конструировал. В 1907 году он завоевал первое место в гонке моторных лодок на призы Его Императорского Высочества Великого Князя Александра Михайловича и Морского ведомства, пожертвовав завоёванный кубок для участников состязаний мотолодок во время первой международной автомобильной выставки Санкт-Петербурге в том же году.

Но гораздо большего Беляев добился не как гонщик, а как организатор. В 1902 году им совместно с группой единомышленников был основан Санкт-Петербургский автомобиль-клуб (СПАК), в котором в 1905 он получил почётное членство и который впоследствии возглавлял с 1907 по 1912 года; преемником СПАКа в советские годы стал Ленинградский автомотоклуб. Беляев также был в числе создателей основанного в мае 1903 года Российского автомобильного общества (с 1909 года — Императорское Российское автомобильное общество, ИРАО, а с марта 1917 — Всероссийское Автомобильное Общество, ВАО). С 1904 года Пётр Николаевич Беляев стал действительным членом Комитета и председателем Соединённой гоночной комиссии этого общества, занимая в впоследствии в ИРАО и ВАО пост одного из вице-президентов.

В 1907 году Пётр Николаевич Беляев организовал международную гонку Санкт-Петербург—Москва, а также являлся одним из главных организаторов «дорожного конкурса» по маршруту Санкт-Петербург—Рига—Санкт-Петербург в 1909 и последовавших за ним пробегов на Императорский приз по различным маршрутам территорией юга и запада европейской части Российской империи 1910-1912 годов. Стараниями Беляева была возрождена гонка по маршруту Александрово-Стрельна-Александрово – в 1904 году он учредил кубок своего имени и лично вручал его победителям этой гонки, которая проходила ежегодно в 1905-1908 годах. Беляев также принимал участие в организации Международной автомобильной выставки в Санкт-Петербурге в 1907, 1908, 1910 и 1913 годах.

Помимо автомобильных интересов, П.Н. Беляев не забывал как о коммерческих, так и о других общественных делах. Он был директором правления «Товарищество Невский пароход» и «Товарищества Петра Беляева наследники», домовладельцем, старостой церкви Пресвятой Богородицы и членом Императорского СПБ общества «Рысистые бега».

По данным на 13.08.1912 Беляев имел следующие автомобили (в скобках — номерной знак): «Фиат» (27), «Панар-Левассор» (28), «Бразье» (1001), зарегистрированные по адресу: СПб, Смольнинский проспект, дом 15.

ка, которая могла бы проскакать со скоростью 24,5 версты в час со ст. Александровской в Стрельну и обратно», — писал после гонки П. Орловский, корреспондент журнала «Самокат», — «даже последний закончивший дистанцию гонщик прошёл путь со скоростью, превышавшей на 3,3 версты в час полную скорость двуконной почты». Ну а если добавить к этому то, что «моторы» были далеки от совершенства, а также то, что в то время дороги находились не в лучшем состоянии (в частности, Волхонское шоссе не отличалось шириной полотна, и накануне выпавший снег практически не был укатан - толщина снежного покрова местами составляла 8-13 сантиметров), то показанный результат превосходит все ожидания. «Результаты поразили не только публику, но и самих гонщиков, — восхищался Михайлов, — никак не ожидавших, что моторы по снегу пойдут так хорошо». Средняя скорость победителя составила чуть более 26,5 километров в час - пусть и более чем в полтора раза ниже, чем в гонке Париж-Амстердам-Париж 1898 г., но вполне сопоставимо со скоростью победителя августовской гонки того же года Бордо-Биарриц (Bordeaux-Biarritz). Французское соревнование имело почти в 5 раз большую дистанцию, но оно проходило в летних условиях. Гонка также совпала по времени и с другим событием – регистрацией первой общественной организации российских автомобилистов – Русского мотоклуба, в Санкт-Петербурге осенью 1898 года. Год спустя он был переименован во Всероссийский клуб автомобилистов, однако вскоре эта организация была распущена.

Из-за участия в гонке трициклов, которые можно отнести как к мотоциклам, так и к автомобилям (хотя наличие педалей у «Клеманов» роднило их больше с первыми), гонку, ныне называемую как «Кубок общества велосипедной езды», иногда не относят к автомобильным соревнованиям, но в правилах слово «автомобиль» присутствовало, да и один автомобиль, пусть и вне конкурса, всё же на старт вышел. В любом случае Россия стала всего четвёртой страной в мире, которая провела автомотоспортивное соревнование, после Франции, США и Италии, опередив в какой-то мере Великобританию (в 1896 там прошёл автопробег из Лондона в Брайтон, но соревновательных целей он не преследовал), и Германию, родину автомобиля. Также гонка Александрово-Стрельна-Александрово стала первой в Европе снежной гонкой (первой в мире была гонка 1895 в США); кроме того, в какой-то мере её можно назвать и первым соревнованием по мотокроссу по описанным выше причинам. АГ

Результаты гонки

Дата: 23.10.1898
Дистанция: 41.605 км

Место	Стартовый номер	Гонщик	Заявитель	Автомобиль	Время	Отставание	Средняя скорость	Результат	Порядок старта
1	4	Петр Беляев	Петр Беляев	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.	1:33’36	-	26,670 км/ч	финишировал	4
2	6	Альфонс Мерль	?	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.	1:45’36	-12’00	23,639 км/ч	финишировал	6
3	3	С.А.Степанов	Принц П.А.Ольденбургский	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.	1:49’28	-15’52	22,804 км/ч	финишировал	3
4	2	Шнейдеров	?	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.	2:04’00	-30’24	20,131 км/ч	финишировал	2
-	7	Лаврентьев	Торговый дом «Карл Шпан»	Бенц Виктория 4-х местный 6,5 л.с.	2:11’00	-37’24	19,056 км/ч	не классифицирован	7
-	5	Луи Мази	?	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.				не финишировал, двигатель	5
-	1	В.И. фон Лоде	?	«Клеман Де Дион Бутон» 1,75 л.с.				не финишировал, авария	1

Всем известно, что трассу в Монце построили за 110 дней: работы на ней возобновились 15 мая 1922 года, а первая гонка прошла 3 сентября. Но, учитывая обстановку (послевоенную разруху) и технологии того времени (мулов, ручные катки, узкоколейку), возникает вопрос, как это было возможно? И, главное, зачем нужен был такой подвиг?

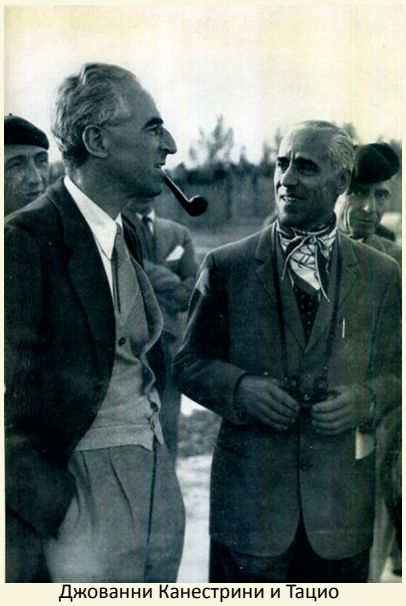
На вопрос «зачем» есть простой ответ. Еще в декабре 1921 года автоклуб Милана сделал громкое заявление о том, что 10 сентября 1922 года, на новой трассе в королевском парке Монцы, будет проведена высшая гонка Европы — Гран-при Европы. А на тот момент едва закончилось проектирование трассы; когда же началась ее постройка, то она на второй день была запрещена министерством культуры и образования Италии по причине «художественной, архитектурной и ландшафтной ценности парка». Борьба с чиновниками, разработка нового проекта и его согласование заняли два с половиной месяца. Поэтому, когда 15 мая работы возобновились, их — чтобы закончить такое колоссальное сооружение в срок — потребовалось вести уже в авральном режиме. Часть трассы была готова уже 28 июля, об окончании работ отрапортовали 15 августа. Однако, ни одна из иностранных гоночных команд почему-то не была допущена на трассу для испытаний, поэтому большинство из них отказались от участия в первых гонках в Монце.

На вопрос «как» ответ сложнее. Дело в том, что в те времена в Европе только начинался автомобильный бум, но если автомобили производить было относительно нетрудно, то скоростных дорог для автомобилей во всей Европе не было в принципе, ни одного километра. Задача постройки дорог, которые оживили бы экономическое развитие городов, постепенно стала восприниматься правительствами государств как важная задача, и журналы 20-х — 30-х годов пестрят не только обзорами новых автомобилей и статистикой количества произведенных машин, но и сравнением количества построенных асфальтовых дорог. В Германии уже несколько лет строилась экспериментальная дорога под названием АФУС (AVUS), а в Италии таких дорог не было. Но был инженер Пьетро Пуричелли, который был уверен в перспективах строительства автострад, и представил проект скоростного шоссе от Милана до курортных зон озера Комо. Проект заинтересовал Муссолини, тогда еще депутата, и Пуричелли, в качестве проверки его идей, было поручено спроектировать и в максимально сжатый срок построить трассу в Монце. Пуричелли, таким образом получив карт-бланш на использование большого количества средств и рабочей силы, блестяще организовал стройку и с честью справился с заданием. И через полгода после завершения работ в Монце он приступил к постройке своей автострады. СМ

Антонио Бривио сам был успешным гонщиком, Монца, 1934 год

Согласно большинству современных источников, предложение об организации чемпионата мира в 1950 году внес делегат от Италии Антонио Бривио Сфорца.

Но, согласно исследованию итальянского историка профессора Алессандро Сильвы, имя Бривио попало в анналы истории случайно. Инициатором учреждения чемпионата мира был другой итальянец, Джованни Канестрини, генеральный секретарь автоклуба Италии. Летом 1948 года, узнав об учреждении чемпионата мира мотоциклетной федерацией, он попытался подтолкнуть спортивную комиссию ФИА к учреждению такого же чемпионата. Для этой цели он даже, проводя переговоры с делегацией автоклуба Аргентины, договорился о проведении уже в 1949 году чемпионата мира, состоящего из восьми гонок — четырех в Италии и четырех в Аргентине. Разумеется, в таком чемпионате аргентинским гонщикам, за исключением Фанхио, вряд ли удалось бы навязать борьбу за победу итальянцам, ну а победной машиной наверняка стала бы итальянская. 13 октября 1948 года, на заседании спортивной комиссии ФИА, Канестрини отсутствовал, поэтому вопрос об учреждении чемпионата мира внес в повестку заседания второй член итальянской делегации — Антонио Бривио. Но комиссия не готова была учредить чемпионат так быстро, и запланировала его проведение только в 1950 году, чтобы в течение года обговорить его правила. Тогда Канестрини пошел еще дальше, и в популярной итальянской «Ла газетта делло спорт», редактором которой он был, объявил чемпионом мира 1948 года Луиджи Виллорези. Разумеется, такого чемпионата не существовало, и после протестов автоклуба Франции Канестрини пошел на попятную. Ситуация вернулась в нормальное русло: в 1949 году никто не проводил чемпионата мира, но 7 октября, на очередном заседании спортивной комиссии, она учредила Championnat du Monde des Conducteurs — Личный чемпионат мира. СМ



Джованни Канестрини и Тацио Нуволари, Модена 1951

Алексей ГРУШКО

Российские гонщики Индикара до Михаила Алёшина
Владимир Рашевский

С дебютом Михаила Алёшина резко возрос интерес русскоязычной аудитории к американскому чемпионату «Индикар». Но Алёшин стал не первым гонщиком российского происхождения в «чэмпкарах», лишь четвёртым в более чем столетней истории американских «открытых колёс». А первым был Владимир Рашевский.

Владимир Сергеевич Рашевский родился 21 июня 1892 года в Динабурге (Двинск, ныне – Даугавпилс (Daugavpils)). Иногда местом его рождения ошибочно указывают Царицын (ныне – Волгоград), но это неверно – его отец, офицер инженерных войск царской армии из черниговского казачьего рода, Сергей Александрович Рашевский, в 1890-х годах проходил службу именно в Двинской крепости, где дослужился до подполковника. Впоследствии полковник Рашевский погиб во время обороны Порт-Артура в 1904 году.

Во время Гражданской войны в 1919 году Владимир Рашевский эмигрировал вместе с младшей сестрой Зиной, возлюбленной Великого князя Бориса Владимировича, внука Александра II, окончательно осев в Париже в 1920 году. По пути во Францию Зинаида Рашевская сочеталась с князем Борисом вторым браком в Генуе, тем самым лишив его гипотетического права на российский престол. Но обнаружение царских драгоценностей оценочной стоимостью в 100 млн. франков (около 20 млн. дол. по нынешнему курсу) семьей Бориса в одном из банков Германии позволило семье Рашевских вести безбедную светскую жизнь в эмиграции. Примечательно, что вторая сестра — Наталья Сергеевна Рашевская, — с семьёй не уехала, став впоследствии актрисой и режиссёром Александринского театра и получив звание народной артистки РСФСР в конце 1950-х.

Состояние и образ жизни, возможно, подтолкнули Владимира Рашевского к участию в автогонках – достоверно известно о двух его стартах на территории Франции: на трассах Монлери (L'autodrome de Linas-Montlhéry) в 1924 году («Гран-при открытия трассы» (l'Grand Prix de l'Ouverture), гонка для автомобилей с двигателем рабочим объёмом в 6 л, частный «Пежо» (Peugeot), 4-й и последний с отставанием в 2 круга от первой тройки) и Мирамас (Circuit de Miramas) в 1925 году («Гран-при Прованса» (I Grand Prix de Provence), частный «Роллон-Пилян А22» (Rolland-Pilain A22), не финишировал). Кроме того, Рашевский присутствовал в заявочном списке Гран-при Сан-Себастьяна 1925 года (частный «Белю» (Ballot 2LS)).

А в 1926 году Рашевский дебютировал в американских гонках. Своим появлением в Атланте на деревянном треке

Кадр кинохроники, старт гонки, лидеры уже уехали далеко вперёд, Рашевский только выходит на стартовую прямую.

Titled Speedster

Here's a Russian baron out for speed honors in the auto races at Speedway, N. J., May 1. He is Wladimir de Rachewsky, brother-in-law of Grand Duke Boris of Russia.

Фото из анонса в прессе перед гонкой в Атланте в 1926 году.

«Атлантик-Сити Спидвей» (Atlantic City Speedway) – на гонке открытия трассы 1 мая 1926 года (третий этап национального чемпионата США), — Рашевский обязан Чарльзу Уорду (Charles M. Ward), помошнику менеджера автодрома, который заявил на гонку две «Бугатти» с никому неизвестными европейцами за рулём, представляя их первоклассными гонщиками. Рашевский в прессе позиционировался как победитель «Большого приза России» или чемпион России, а его коллега – граф де Маргюна (de Marguenat), который также выступал в Мирамасе в 1925 за рулём «Роллан-Пилян» – как вице-чемпион Франции. Естественно, ни первое, ни второе даже близко не было правдой, но являлось традиционной газетной уловкой тех лет в США с целью привлечения публики на трибуны. Гонка Рашевского продолжалась только 11 кругов, пока не «кончился» двигатель; гонщик был классифицирован на 15-м месте. Вполне возможно, что Рашевский впоследствии стартовал на «Бугатти» ещё где-то в Европе – есть его фотография за рулём этого автомобиля, предположительно сделанная на испанской трассе Ласарте (Circuito Lasarte) в 1926 году.

Доподлинно известен ещё один старт Рашевского – в «24 часах Спа» 1928 года за рулём «Альфа Ромео» 6С 1500 (Alfa Romeo 6C 1500), в паре с Луиджи Кинетти (Luigi Chinetti). Экипаж до финиша не добрался, но Кинетти с Рашевским

Владимир Рашевский, «Бугатти», предположительно трасса Ласарте в 1926 году.

впоследствии связывали годы дружбы. Также Владимир Рашевский присутствовал в заявочном списке «24 часа Ле-Мана» того же года в составе резервного экипажа в качестве партнёра ещё одного российского эмигранта, Бориса Ивановского (Boris Ivanowski), и Аттилио Маринони (Attilio Marinoni) на «Альфа Ромео 6С 1500», но шанс выйти на старт им так и не представился.

В целом же автогоночную активность Владимира Сергеевича Рашевского можно охарактеризовать как выступления богатого любителя, который решил себя попробовать в гонках. Но в 1927 году Рашевский в Париже познакомился с Гарриет Штраус (Harriet Straus), дочерью Саймона Уильяма Штрауса (Simon William Strauss), нью-йоркского банкира, мецената и кавалера ордена Почётного легиона Франции родом из Чикаго, с которой 6 сентября 1929 года в Нью-Йорке сочетался браком, после чего с автогонками было покончено.

Через год у супругов родилась единственная дочь Зина Рашевская (впоследствии ставшая актрисой), а через месяц после её рождения скончался Саймон Штраус, оставив семье Рашевского треть своего состояния и, дополнительно, 100 тыс. долларов. До самой своей смерти Рашевский вёл светскую жизнь в Нью-Йорке, при этом, не смотря на состояние, был лицом «Лаки Страйк» в 1930 году. В газетах его упорно называли князем (Prince) – вероятно, из-за Великого князя Бориса, мужа сестры, хотя сам Владимир Рашевский периодически отрицал принадлежность к такому титулу. Умер Владимир Сергеевич Рашевский в 1967 году в Париже (по другим данным – в Нью-Йорке), оставив вдову, которая на 25 лет пережила его.

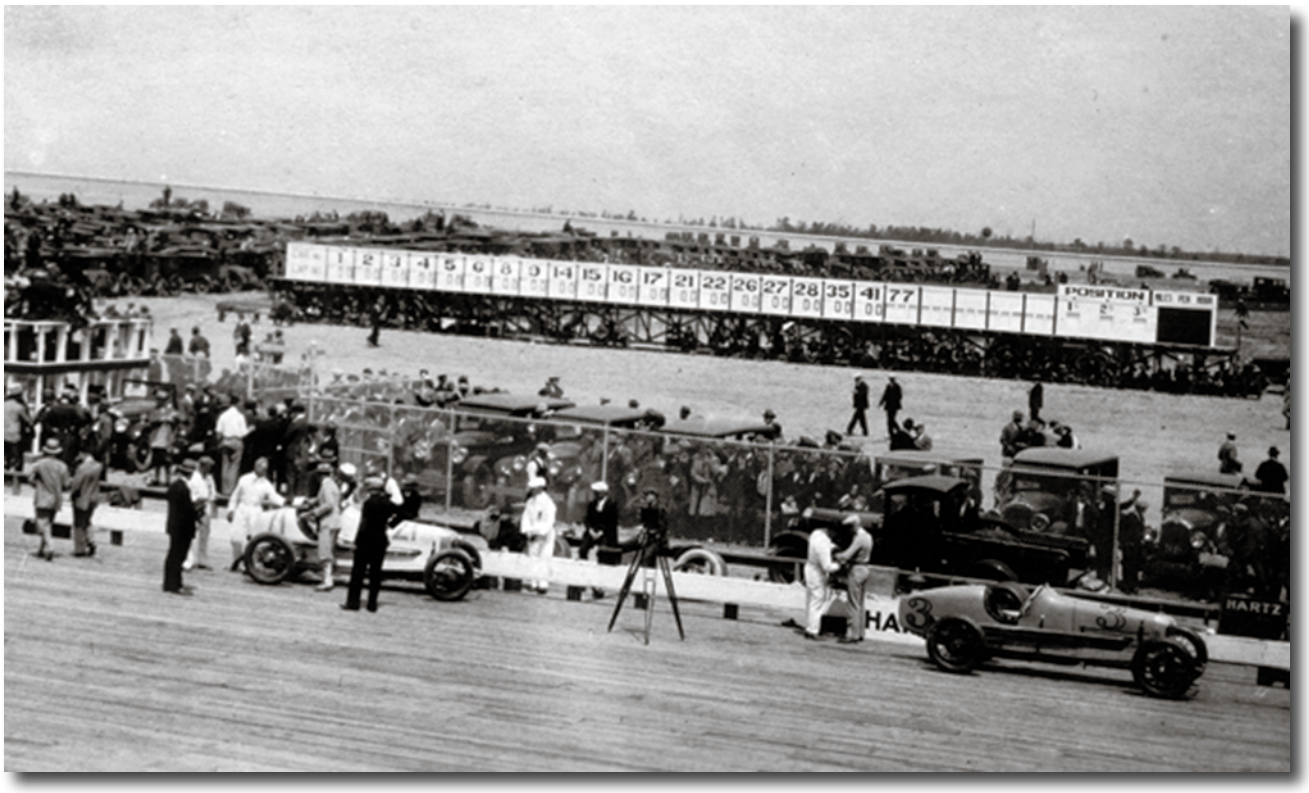
Следует отметить, что с написанием фамилии Рашевского имеет место большая путаница: в репортажах с европейских гонок он фигурирует как Vladimir Rakowski, Vladimir Racowsky и R. De Rachevsky, как Baron de Rachewsky и Baron Vladimir de Rechewsky; в американской гоночной статистике, в заявочных списках гонки 1926 года — как Baron Vladimar de Rachewesky, в прессе 1920-х – 1930-х годов его называли Baron Rachowesky, Vladimir de Rachesky и даже Vladimar de Racowsky, но чаще всего его фамилию транслитерировали как Rachevsky, и именно эту фамилию носила его дочь Зина, да и сам Рашевский расписывался как Vladimir de Rachevsky. Причём приставка «de», указывающая на дворянство, имеет право на существование – Рашевские указаны Милорадовичем в 1890 году в списке дворянских родов Черниговской губернии, в части VI «Древние благородные дворянские роды, доказательство дворянского достоинства которых восходит за 100 лет, но благородное течение покрыто неизвестностью». AF

свадьба Рашевского

Рашевский как лицо Lucky Strike, The Indianapolis News, ноябрь 1930 года

Результаты выступлений Владимира Рашевского в автогонках

	Дата	Трасса	Гонка	Дистан-ция	Заявитель	№	Автомобиль	Результат
1	19.10.1924	Монлери	«Гран-при открытия трассы» (гоночные автомобили до 6 литров)	24,988 км	Vladimir de Rachevsky	4	Peugeot	4-й, 2 круга отставания от лидера
2	08.03.1925	Мирамас	«Гран-при Прованса» (свободная формула)	504,888 км	Vladimir de Rachevsky	?	Rolland-Pilain A22	Не финишировал, пройдено менее 40 кругов
3	19.09.1925	Сан-Себастьян	«Гран-при Сан-Себастьяна» (международная формула гран-при)	709,890 км	Vladimir de Rachevsky	3	Ballot 2LS	Не явился
4	01.05.1926	спидвей Атлантик-Сити	3-й этап Чемпионата AAA	482,700 км	Charles M. Ward	15	Bugatti	Не финишировал, пройдено 11 кругов
5	1926?	Ласарте?	?	?	?	?	Bugatti	?
6	17.06.1928	Сарт	«24 часа Ле-Мана»	2669,272 км	?	?	Alfa Romeo 6C 1500	Совместно с Б. Ивановским и А. Маринони, не стартовал
7	08.07.1928	Спа	«24 часа Спа»	2463,900 км	?	?	Alfa Romeo 6C 1500	Совместно с Л. Кинетти, не финишировал



Подготовка к старту гонки на спидвее Атлантик-Сити 01 мая 1926 года

Le pur sang de l'automobile*

часть 2 из 2

Николай Белоусов

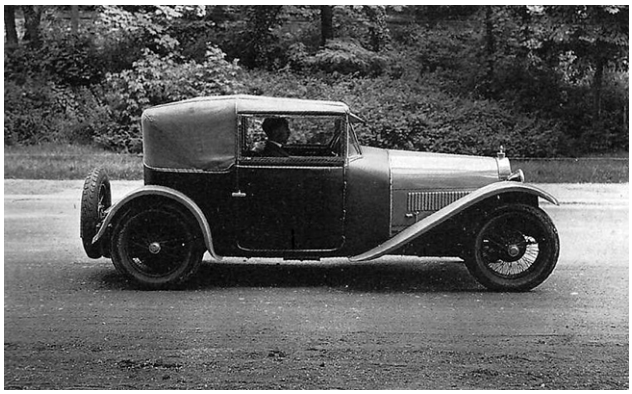
*) Le pur sang de l'automobile (франц.) = чистокровный автомобиль

«…Сидит так у дороги, горюет – глядь: по дороге автомобиль идёт. Катится себе потихоньку - километров этак шесть в час. И подумал г-н Колбаба: «Верно какой-нибудь рыдван. Ишь ползёт!». Но как подъехал тот автомобиль ближе – ей-богу, прекрасный восьмицилиндровый «бугатти»!…».

Карел Чапек. «Почтарская сказка»

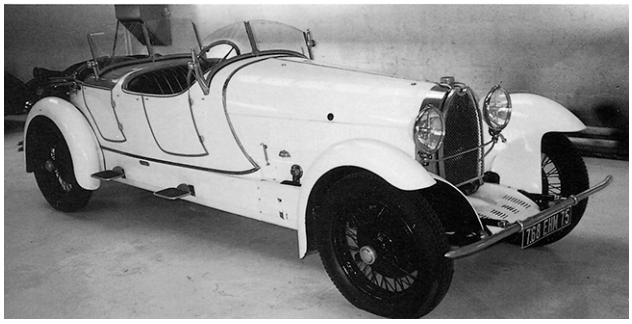
Продолжение. Начало в «История мирового автоспорта. Выпуск 1»

Создавая спортивно-гоночные машины, «Патрон» не забывал и о «чистодорожных», нёсших, благодаря успехам перечисленных выше моделей, ореол «спортивности и скорости». Это и 2-литровый «T38» с его компрессорной версией «T38A», строившиеся в 1926…1928 гг., это и «T40» с 1,5-литровым мотором от «T37», это и «T44» с двигателем объёмом 2991 см^3 и мощностью от 80 до 105 л.с. Надо признать, что и «цивильные» версии неплохо показывали себя в различных соревнованиях туристских автомобилей, но рамки нашего повествования не позволяют рассказать обо всех. По этой причине ограничимся основными техническими данными, приведёнными в таблице, завершающей данный рассказ, а также их фотографиями. А более подробно мы остановимся на истории самого дорогого, а также самого «массового» во второй половине 30-х годов прошлого столетия «Бугатти» — моделей «T41» и «T57»… Ещё перед первой мировой войной у Этторе Бугатти созрел замысел создания мощной и быстрой, большой и бесшумной, роскошной и элегантной супер-машины. Однако превращение этой идеи в реальность началось лишь весной 1926 года, когда предприятие «Патрона» заслужило высокую репутацию среди европейских автомобилистов и его финансовое положение стало стабильным. Бугатти собирался изготовить всего 25 экземпляров супер-машины, одну из которых он обещал страстному автомобилисту и, по совместительству, испанскому королю Альфонсу XIII. По этой причине прототип, имевший порядковый номер «T41», ещё до своего рождения получил в названии дополнение «Королевский» (La Royale). К его проектированию и постройке Этторе привлёк лучших специалистов фирмы. Все работы велись в специальной мастерской, двери которой запирались на сконструированный самим Бугатти замок, ключ от которого постоянно находился у шефа. Как обычно, все детали и узлы изготавливались по эскизам «Патрона» без проверочных расчётов и выполнения «настоящих» чертежей, тем более, что многие конструкторские решения применялись на предыдущих моделях фирмы. Благодаря этому, опытный образец построили уже к концу года. Размеры шасси, имевшего плакетку с номером «41100», впечатляли — колёсная база равнялась 4572 мм (180 дюймам), а колея достигала 1651 мм (65 дюймов). Рама состояла из двух лонжеронов швеллерного сечения высотой 254 мм (10 дюймов), соединённых трубчатыми траверсами. Несмотря на столь внушительные размеры продольных балок, несущую конструкцию из-за её громадных размеров пришлось усилить в средней части Х-образной поперечиной. Подвеска колёс была зависимой: спереди — на продольных полуэллиптических листовых рессорах, сзади — на двух парах четвертьэллиптических рессор кантелливерного типа. Передняя подвеска, все детали которой хромировались, являла собой настоящее произведение искусства. Каждая из пар задних рессор располагалась перед и за осью ведущих колёс. При этом передняя пара включалась в работу только при полной загрузке машины. Для восприятия инерционных нагрузок (при разгоне и торможении) служили две мощные реактивные тяги, размещаемые про-

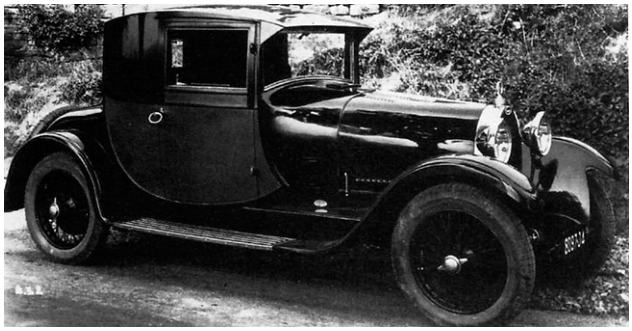


В 1926 году на смену модели «T30» пришла «T38», оснащённая 2-литровым двигателем в 70 сил, «позаимствованным» от «Имитации Большого приза». В версии «T38A» автомобиль снабжался компрессорным мотором от модели «T37A». Всего до конца 1927 года было построено 385 машин «T38» и «T38A».

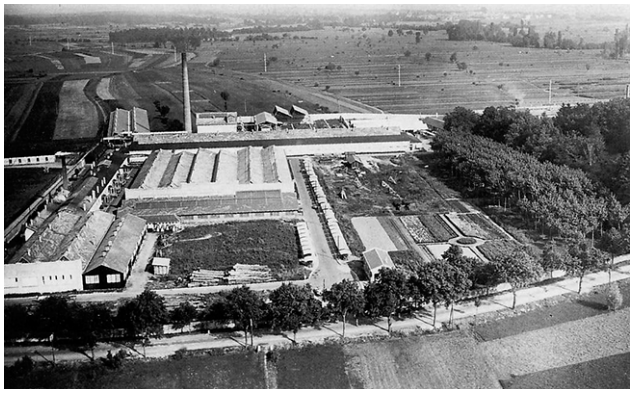
Парижский автосалон 1926 года. На стенде фирмы «Бугатти» выставлены шасси и «купе» модели «Т38», а на почётном пьедестале красуется «Т35-я», украшенная золотыми табличками с названиями выигранных гонок



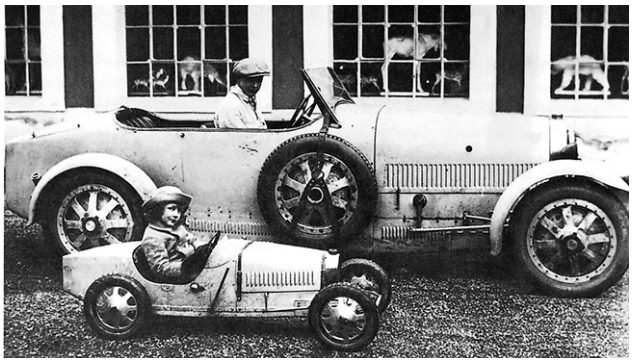
«Бугатти Т38» с кузовом «Двойной фаэтон» ателье «Лавокат и Марсо» (1927 год).



«Бугатти Т40» с кузовом «купе» в стиле кареты XIX века, построенным в 1926 году по эскизам «Патрона». Модель «Т40» оснащалась 4-цилиндровым двигателем рабочим объёмом 1496 см³ и мощностью в 60 сил. В 1930 году в продажу поступает её 1,6-литровая модификация, обозначенная индексом «Т40А».



Вид на владения Этторе Бугатти с высоты птичьего полёта (середина 20-х годов XX столетия).



Наследные «принцы» «Королевства Бугатти» — 18-летний Жан за рулём модели «Т43 Grand Sport» и 5-летний Роллан в кокпите «Т52» (снимок 1927 года). В окнах мастерской — скульптуры зверей, выполненные старшим братом «Патрона» Рембрандтом Бугатти

дольно с наружной стороны рамы, перед задними колесами. Обе системы подвески оборудовались амортизаторами фрикционного типа. «Ла Ройал» имел красивые колёса, выполненные из полированного алюминия. Как и на модели «Т35», они отливались заодно с тормозными барабанами, имевшими диаметр 17 дюймов 9 линий (456 мм). Для охлаждения тормозов радиально, по периметру колеса располагались турбинные лопатки, направлявшие при движении машины встречный воздух к барабанам. Надо сказать, что тормоза, имевшие механический привод, были явно слабоваты для столь большого и тяжёлого автомобиля. Колёса снабжались покрышками размером 36x6,75, изготовленными по спецзаказу фирмой «Рапсон» (Rapson). Наружный диаметр колеса в сборе составлял 3 фута (916 мм). Интересной особенностью «Бугатти Т41» являлось размещение трехступенчатой КПП продольно сзади, в одном блоке с главной передачей (подобное решение «Патрон» впервые использовал на упоминавшемся выше прототипе «Т28»). Такая конструкция вела к увеличению неподрессоренных масс, но при общем весе снаряжённого автомобиля под четыре тонны это не играло сколь-ни-

На шасси прототипа «Королевского Бугатти» первоначально был установлен 6-местный кузов типа «фаэтон» от американского «Паккарда». Правда, при этом пришлось удлинить капот и подножки. На шоссе под Парижем автомобиль без труда разогнался до 180 км в час, расходуя при этом до 50 литров горючего на «сотню».

будь существенной роли. Коробка передач не имела синхронизаторов и включение скоростей с большим шагом передаточных чисел (4,5:1; 2,5:1 и 1:1,5) требовало определённых навыков. Но часто заниматься этим водителю не приходилось — первая передача включалась только при поездках по просёлочным дорогам или на затяжных подъёмах, а третьей пользовались лишь отчаянные смельчаки, рискнувшие помчаться на супер-автомобиле со скоростью свыше 150 км в час (максимальная скорость машины в зависимости от установленного на ней кузова достигала 180...190 км в час). Многодисковое сцепление в масляной ванне устанавливалось под передним сидением и соединялось с двигателем коротким валом с эластичными резиновыми муфтами на концах. Такая компоновка агрегатов дала возможность использовать два коротких карданных вала взамен одного длинного, что значительно снизило их вибрацию и, вследствие этого, уменьшило шум в трансмиссии. Кроме того, задний кардан имел так называемый реактивный вал. Оба вала устанавливались соосно (один внутри другого), но крутились в разные стороны, что, практически, свело к нулю вибрацию при изменении числа оборотов.

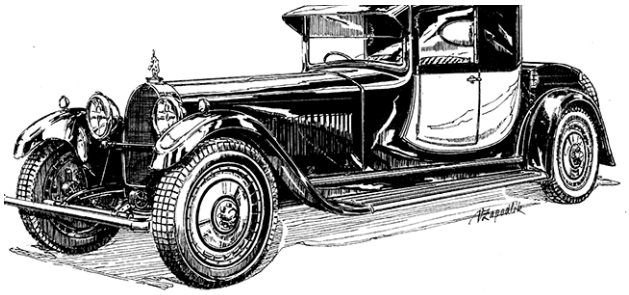
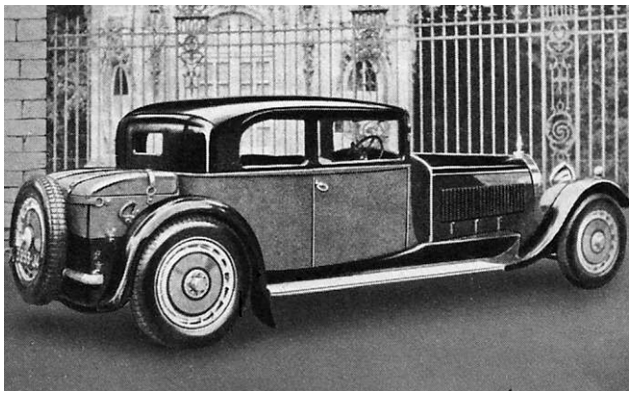


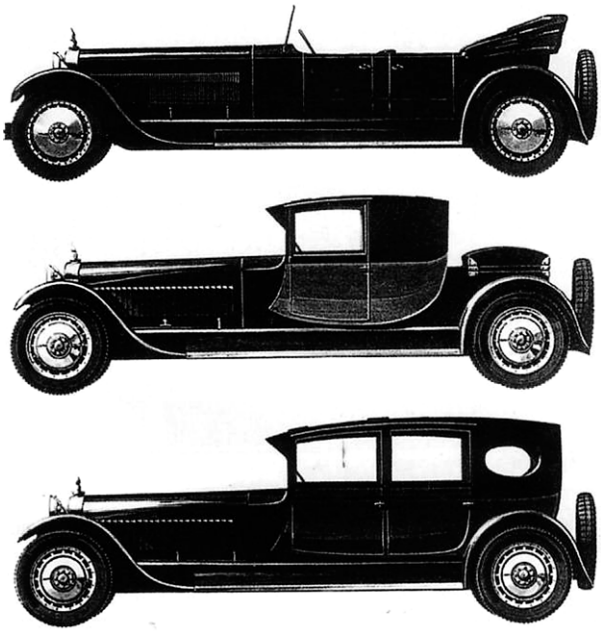
Рисунок чешского художника Вацлава Западлика представляет «купе» на шасси прототипа модели «T41».



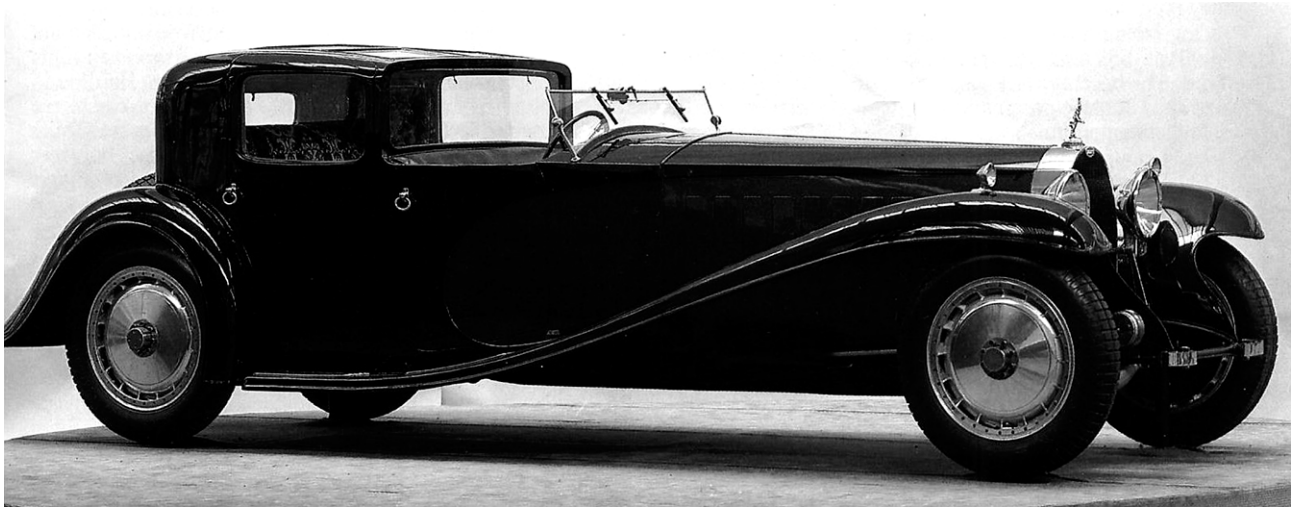
Двухдверное «купе» ателье Шарля Веймана в течение короткого времени стало победителем нескольких конкурсов автомобильной красоты. Данный кузов стал четвёртым, установленным на шасси прототипа «Королевского Бугатти».

Радиаторы моделей «T41» украсила статуэтка вставшего на дыбы и задравшего хобот слона, выполненная в своё время старшим братом «Патрона» Рембрандтом и ставшая фирменным знаком «Королевских Бугатти»

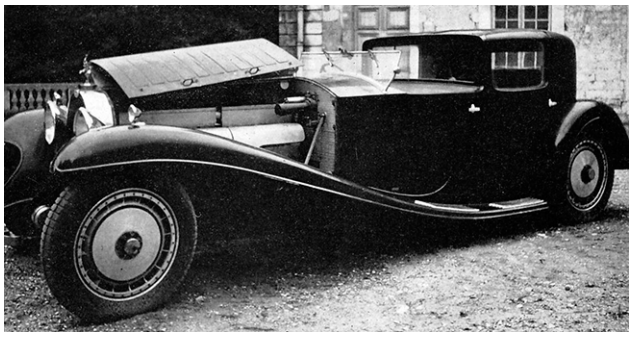
Главной достопримечательностью «королевского» «Бугатти», несомненно, являлся двигатель — рядная «восьмёрка» с размером цилиндров 125x150 мм (рабочий объём - 14726 см^3) и верхним распределительным валом (OHC), которая вела происхождение от авиамотора «T34». Его мощность при степени сжатия 5,5:1 составляла порядка 230 л.с. при 1700 оборотах коленчатого вала в минуту. Правда, многие монографии, повествующие об этой модели, говорят о 300 силах, но этот показатель представляется явно завышенным. При первом взгляде на силовой агрегат создавалось впечатление, что он изготовлен из массивного, длиной почти полтора метра алюминиевого слитка, отфрезерованного «под мороз». В действительности, под лёгкой рубашкой скрывалось чудо литейного производства - чугунный блок, выполненный заодно с несъёмной головкой цилиндров (как мы уже упоминали «Патрону» разъём между головкой и блоком всегда казался неэстетичным). Гнёзда под клапаны (их по традиции фирмы было три на каждый цилиндр — два выпускных и один впускной) сверлились со стороны картера. Коленчатый вал весом без малого в 100 кг покоился на 9 широких подшипниках скольжения, каждый из которых снабжался собственной (!) системой водяного охлаждения. Попутно заметим, что «свою» водяную рубашку имел и каждый цилиндр. Верхний распределительный вал приводился в движение двумя парами конических шестерён и вертикальным валом. Поршни изготавливались из легкого сплава с легирующими добавками. Мотор оборудовался двумя независимыми системами зажигания и в каждом цилиндре и в стенках камеры сгорания напротив друг друга размещались две свечи. Двигатель имел так называемый «сухой» картер — циркуляцию масла для смазки трущихся частей обеспечивали два масляных насоса. Масляный резервуар ёмкостью в 28 литров (то есть, больше двух вёдер масла!) монтировался на торпедо кузова. Внешний алюминиевый кожух, упоминавшийся выше, служил для защиты мотора от пыли и грязи. Что и говорить — силовой агрегат являл настоящий шедевр инженерного и

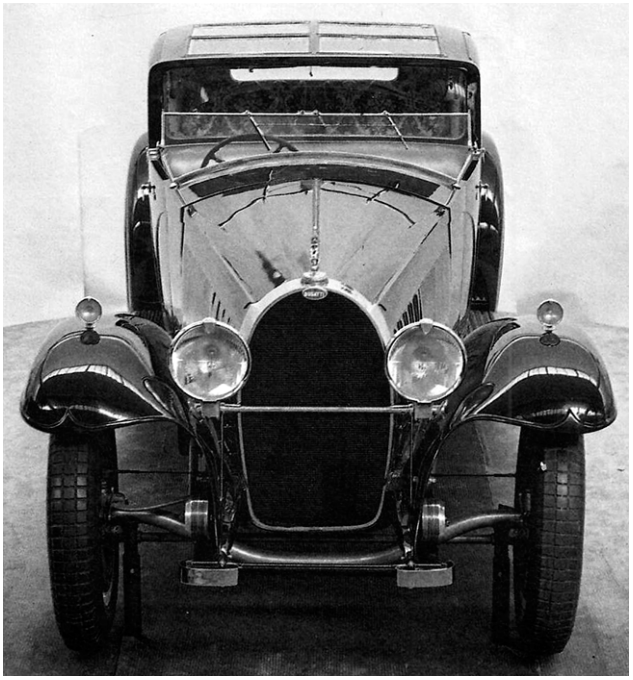


На рисунках Пьера Дюмона три первых кузова, установленные на шасси прототипа «Бугатти T41»: «фаэтон» от американского «Паккарда», купе в стиле кареты XIX века и лимузин. Закрытые кузова были выполнены по эскизам самого «Патрона»



«Бугатти 41» с кузовом «Купе Наполеон» был показан в начале 1930 года. До сих пор не стихают споры, считать ли данный автомобиль прототипом, на который установили пятый кузов, или все-таки первым «серийным» экземпляром этой уникальной машины. Восхитительный дизайн «Королевского Бугатти» разработал Жан Бугатти, которому к этому времени не было ещё и 21 года. Открытый капот демонстрирует солидный силовой агрегат в 200 сил.



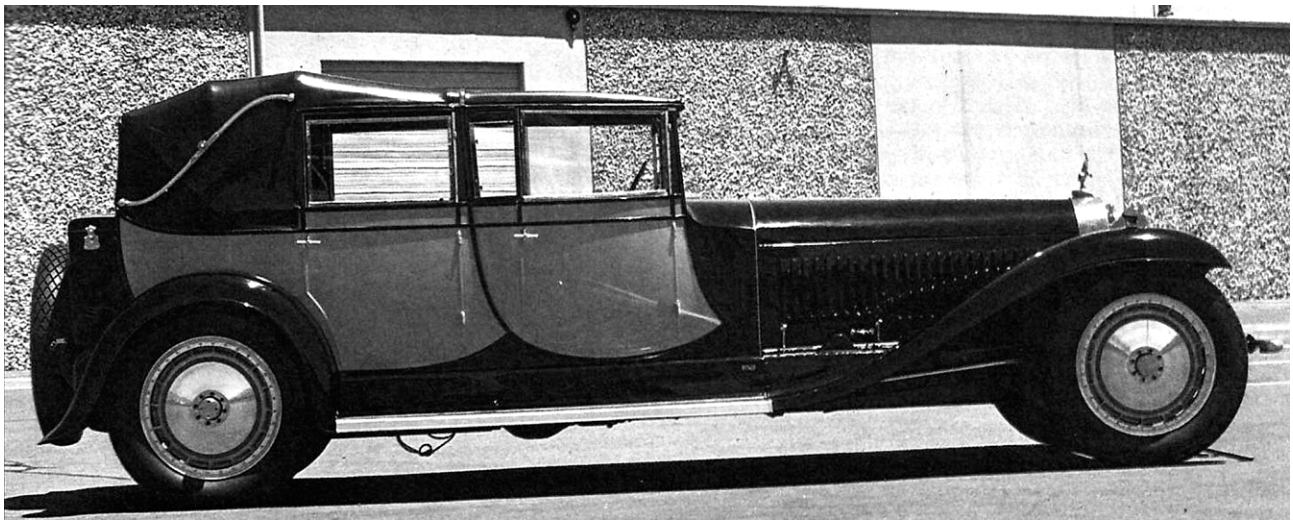


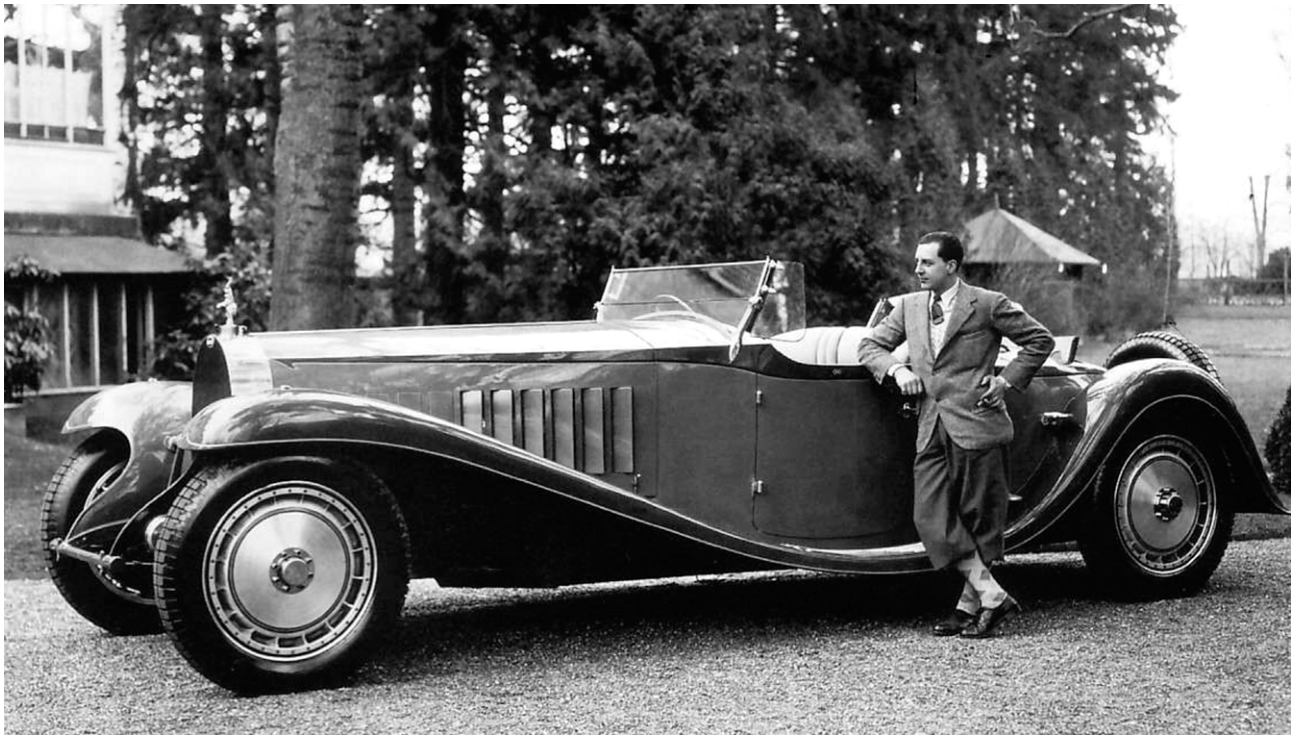
«Купе Наполеон» анфас. Обращает на себя внимание застеклённая крыша закрытой части салона

дизайнерского искусства того времени, но с точки зрения эксплуатации он был далёк до идеала. Так же, как и на гоночных машинах, чтобы отрегулировать зазоры клапанов, требовалась почти полная разборка двигателя. Единственно, что утешало — первоклассные материалы в сочетании с высоким качеством изготовления гарантировали, что заниматься подобной регулировкой придётся нечасто...

Этторе Бугатти не терпелось опробовать свое новое «детище» на дороге. Когда шасси было готово, он отдаёт приказ установить на него 6-местный кузов типа «фаэтон» от американского «Паккарда». Для этого пришлось удлинить капот, изменить из-за бóльшего диаметра колёс конфигурацию крыльев... Радиатор украсила статуэтка вставшего на дыбы и задравшего хобот слона, выполненная в своё время старшим братом «Патрона» Рембрандтом и ставшая фирменным знаком «Королевских Бугатти». К этому моменту Рембрандта уже не было в живых — в 1916-м, впав в глубокую депрессию, он покончил жизнь самоубийством. Потрясённый случившимся Этторе решил увековечить память о брате, украсив его скульптурой радиатор автомобиля, которому предстояло затмить по мощности, скорости, роскоши и красоте все существовавшие и существующие на тот момент легковые машины в мире.

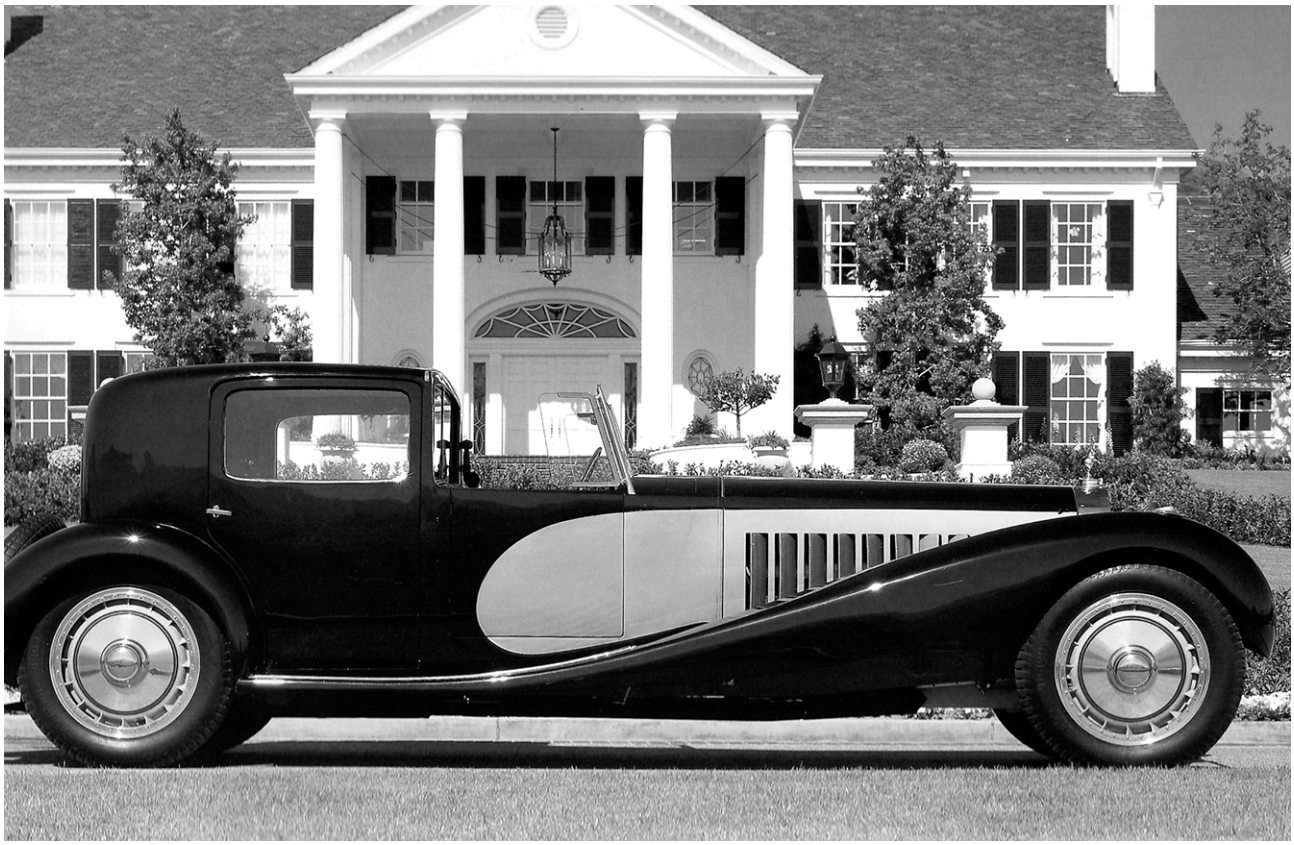
На шоссе под Парижем прототип без труда разогнался до 180 км в час, расходуя, правда, при этом до 50 литров горючего на «сотню». Но последний показатель вряд ли взволновал бы кого-нибудь из будущих владельцев этой машины. Первое появление «Бугатти Т41» на публике состоялось 15 июля 1928 года на гоночном





Вверху — второй «серийный» «Бугатти 41» снабжался 4-дверным кузовом «фаэтон», названным** «Берлине де вояж»**. Экстерьер машины, окрашенной в жёлтый и чёрный цвета, вновь был стилизован под карету XIX века. Внизу — Жан Бугатти позирует на фоне созданного им по заказу французского кутюрье Армана Эсдера «родстера», третьего «серийного» «Бугатти 41».

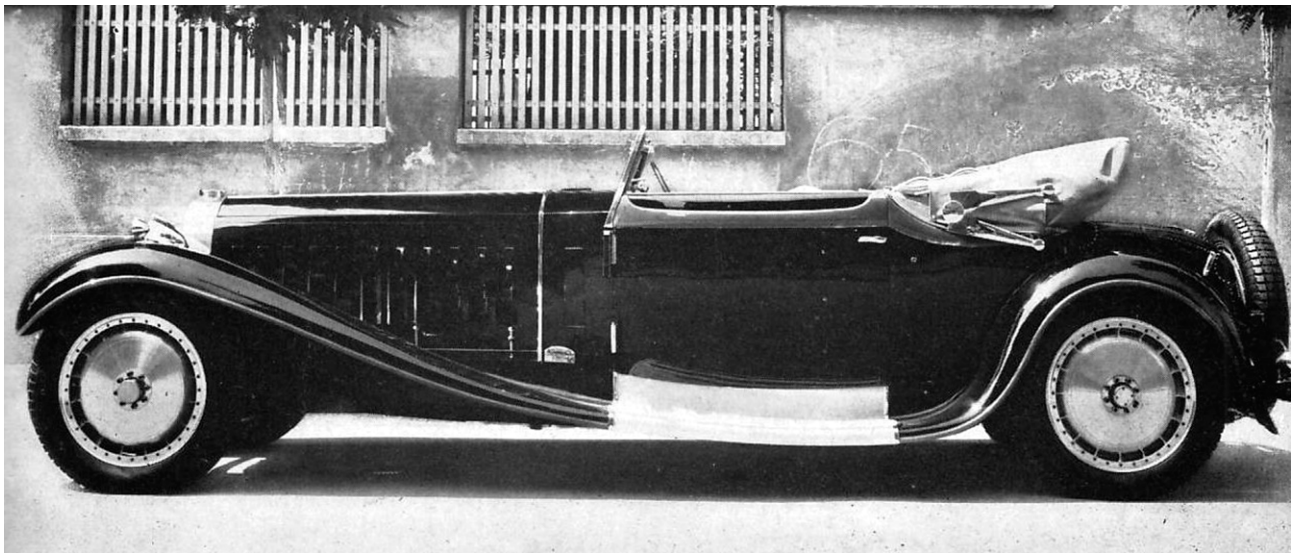
кольце Нюрбургринг, куда «Патрон» прибыл на розыгрыш «Большого Приза Германии» на своём супер-автомобиле. Машина вызвала среди присутствовавших на трассе людей фурор, куда бóльший, чем «болиды» участников состязаний. В дальнейшем, с 1927 по 1929 г.г. на шасси опытного образца устанавливались поочередно три кузова. Паккардовский «фаэтон» сменило 2-дверное «купе», построенное по эскизам Этторе и своими очертаниями напоминавшее карету XVIII века. Оно снабжалось громадным сундуком для багажа, размещённым за пассажирским отделением, между задними колёсами. В дизайне этой машины «Патрон» сумел объединить две свои страсти — лошадей и автомобили. За «купе» последовал 4-дверный кузов типа «лимузин», также имевший очертания кареты. Естественно, что и это творение принадлежало самому Бугатти. И, наконец, в 29-м на прототип установили элегантное 2-дверное «купе» ателье Шарля Веймана, которое в течение короткого времени стало победителем нескольких конкурсов автомобильной красоты. К сожалению, жизнь этого кузова оказалась недолгой — в конце года, возвращаясь из Парижа в Мольсхайм, «Патрон» задремал за рулем, машина съехала с дороги и, врезавшись



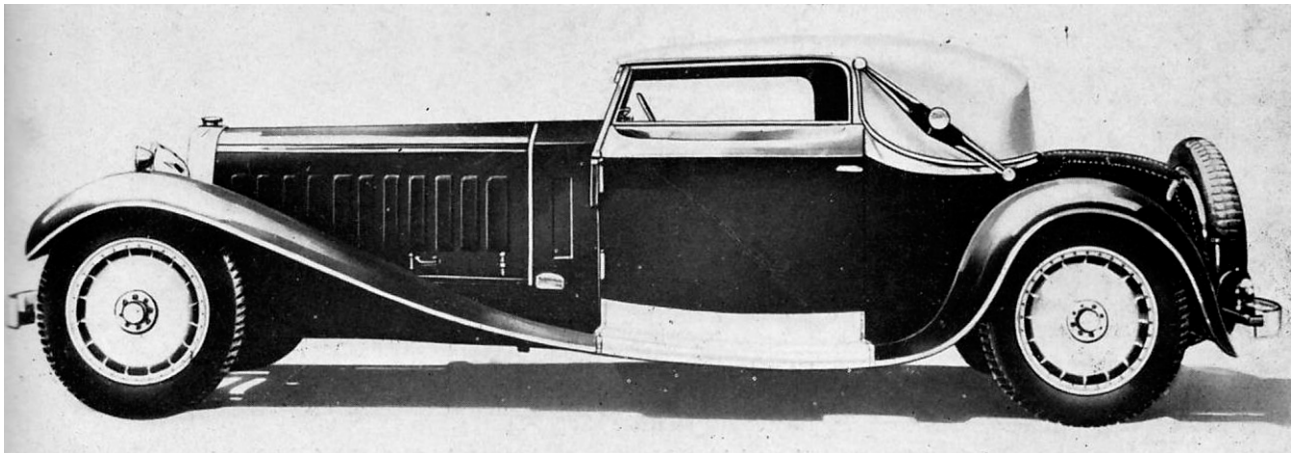
«Купе» парижского стилиста Биндера, построенное в 1939 году на шасси третьего «серийного» «Бугатти Т41».

в деревья, оказалась сильно поврежденной - в частности погнулась рама. Этторе и ехавшая с ним дочь Л'Эбе, к счастью, не пострадали.

В конце 1929 — начале 1930 гг. Бугатти вносит некоторые изменения в конструкцию модели «Т41» — колёсная база уменьшается до 4270 мм, а колея до 1600 мм. За счёт сокращения хода поршня до 130 мм (-20 мм) рабочий объем снизился до 12763 см^3 (что соответствовало 60 «налоговым» силам), а мощность — до 200 л.с. при тех же оборотах коленчатого вала. Именно такие параметры имел первый «серийный» «ЛяРойал», появившийся в начале 30-го и «одетый» Жаном Бугатти. Созданный им кузов представлял собой 4-дверный «Седан де Вилль» (Sedan de Ville), в котором водитель и пассажир рядом с ним сидели под открытым небом, а задние пассажиры располагались со всеми удобствами в закрытом отделении со стеклянной крышей. Называлось это творение «Купе Наполеон» (Coupe Napoleon). Своим «именем» оно обязано тому, что при разработке дизайна этого автомобиля Жан взял за основу экстерьер кареты императора Наполеона, на которой тот бесславно покинул поле боя под Ватерлоо. Покупателей на первый серийный «Королевский Бугатти» не нашлось. Его цена (а за одно только шасси требовалось выложить 400 тысяч золотых франков, что соответствовало стоимости двух комплектных «Роллс-Ройсов») шокировала всех потенциальных покупателей в Старом Свете, а за океаном к этому моменту набирала обороты «Великая депрессия». Тот же Альфонс XIII предпочёл приобрести американский «Дюзенберг Джей», который при всех своих исключительных качествах стоил значительно дешевле «экзота» из Мольсхайма. Но Этторе это нисколько не расстроило — он просто оставил «купе» в личном пользовании. Машина служила «Патрону» вплоть до начала второй мировой войны, а перед вступлением немцев во французскую столицу была укрыта вместе с двумя другими «Бугатти» в замке Эрмонвилль под Парижем. В 1958-м попавшая в тяжелое финансовое положение семья Бугатти продала «Купе Наполеон» за какие-то 150 тысяч долларов текстильным магнатам из Мюлуза Гансу и Фрицу Шлумпфам, собравшим к середине 70-х годов прошлого столетия самую крупную в Европе, состоящую из 437 автомобилей 90 различных марок коллекцию, среди которых насчитывалось 122 «Бугатти». Дорогостоящее увлечение братьев привело их к банкротству в 1977-м, после которого французское правительство выкупило собрание и преобразовало его в «Национальный музей автомобилей Мюлуз», официально открытый в 1981 году. За три года до этого специальным правительственным указом 285 машин из экспозиции (в том числе, 50 «Бугатти», среди которых и оба находившихся в коллекции «Ко-



В мае 1932 года к известному в Германии врачу-гинекологу Йозефу Фуксу из Мольсхайма в Мюнхен отправляется пятое «серийное» шасси, на котором немецкий дизайнер Людвиг Вайнбергер создает 5-местный «кабриолет» чёрного цвета с жёлтым кожаным верхом.



ролевских Бугатти») объявлялись национальным достоянием и их вывоз за пределы страны запрещался.

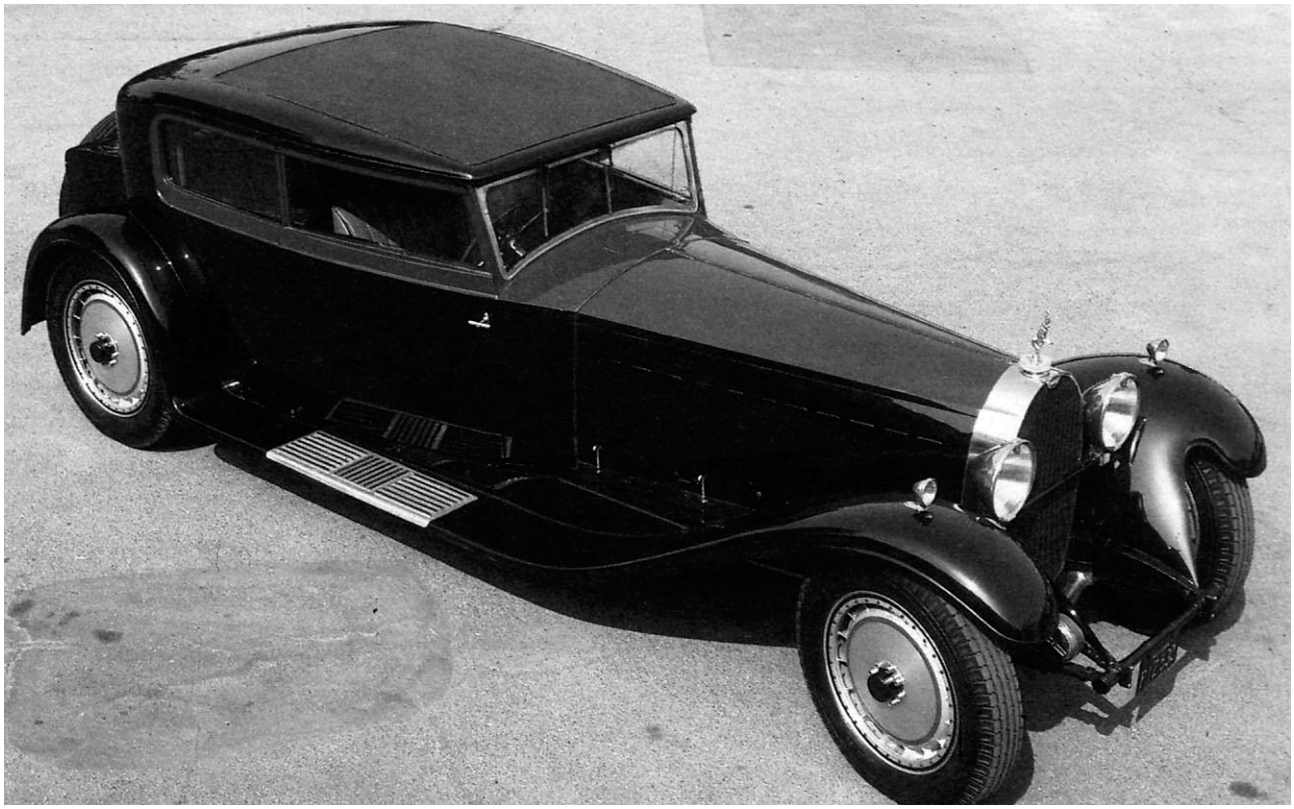
С этим экземпляром связана самая загадочная страница в истории «Т41». Дело в том, что на его шасси закреплена плакетка с номером… «41100» (то есть, с таким же, какой имел опытный экземпляр автомобиля), которая и стала камнем преткновения в многолетних спорах о количестве выпущенных «Королевских Бугатти». Часть специалистов считает, что двигатель и кузов «Купе Наполеон» были установлены на отремонтированном шасси прототипа. А раз так, то выставленная в Мюлузе машина является одной из модификаций опытного образца. «Позвольте, — возражают другие, — но разве мог Этторе Бугатти при его почти маниакальном стремлении к чистоте конструкции допустить, чтобы автомобиль, являющийся его гордостью и визитной карточкой фирмы, имел отремонтированную раму (при этом, пожалуй, самую дешёвую часть машины)?». К сожалению, найти правых в этом споре сегодня весьма сложно – архив фирмы погиб во время войны, а Жан и Этторе Бугатти ушли в мир иной, когда никого не волновал вопрос о количестве построенных машин «королевской» серии. На взгляд автора, прототип и «Купе Наполеон» в любом случае являются двумя разными автомобилями. Если при восстановлении шасси изменяются размеры колёсной базы и колеи, то разве тогда можно говорить о старой раме? А, если, в довершение к этому, на изменённое шасси ставятся новые мотор и кузов, то разве допустимо получившуюся при этом машину назвать старым автомобилем?...

Второй серийный «Бугатти Т41» изготовили также для самого «Патрона». Его шасси имело номер «41150». Точная дата постройки этой машины неизвестна, но первые упоминания о ней, появившиеся в прессе, относятся к первой половине 1930 года. Автомобиль снабжался 4-дверным кузовом «фаэтон», названным «Берлине де вояж» (Berline de Voyage), с шестью боковыми съёмными окнами. Экстерьер машины, окрашен-

После «реанимации», проведенной Чарльзом Чейном в 1946...1947 годах кабриолет Вайнбергера изменил окрас — теперь он стал кремовым с черным верхом. Кроме того, при ремонте двигателя пришлось расточить цилиндры до 132,6 мм и заменить поршни, а также взамен карбюратора «Бугатти» поставить четыре «Стромберга»

ной в жёлтый и чёрный цвета, вновь был стилизован под карету XIX века. Во время немецкой оккупации этот автомобиль вместе с описанным выше «Купе Наполеон» и «купе» фирмы «Кельнер» на шасси «Т41», речь о котором пойдёт чуть позже, были спрятаны в поместье «Патрона» в Эрмонвилле. В 1950-м, через три года после смерти отца Л'Эбе Бугатти довольно дёшево продала этот экземпляр в Соединённые Штаты, где тот сменил трёх владельцев, прежде чем за 45 тысяч долларов стал собственностью нефтяного магната и владельца крупнейшей в мире коллекции машин Уильяма Хара. После смерти Хара его наследники распродали коллекцию, бóльшая часть которой попала в руки владельцев фирмы «Холидэй-Инн» (Holiday-Inn), контролирующей сеть отелей на Среднем Западе и Западном побережье. В июне 86-го они выставили «Королевский Бугатти» на аукцион и его за 5,6 миллионов долларов купил Джерри Мур, который уже через шесть месяцев «уступил» автомобиль «Королю пиццы» Тому Моногану за 8,1 миллион «зелёненьких». Эта сумма тогда вошла в «Книгу рекордов Гиннесса», как самая большая, заплаченная когда-либо за серийную машину.

В апреле 32-го наконец нашёлся первый покупатель на «Т41». Им стал не один из тогда ещё многочисленных европейских монархов, а французский кутюрье Арман Эсдер. Шасси построенного для него автомобиля имело номер «41111». Кузов был создан Жаном Бугатти в соответствии с требованиями и вкусом заказчика. Это был 2-местный «родстер» с дополнительным сидением сзади (так называемым «тёщиным местом»), характерной особенностью которого стало… отсутствие фар. Миллионер никогда не ездил в тёмное время дня и, кроме того, считал, что фары портят внешний вид машины. Тем не менее, Жан оснастил «ЛяРойал» парой съёмных ламп «Сцинтилла» (Scintilla), которые шофёр Эсдера Луи устанавливал при необходимости доставить автомобиль в нужное место вечером или ночью. Во второй половине 30-х годов машина была продана одному из тогдашних французских министров, который сразу же заказал парижскому ателье «Биндер» (Binder) новый кузов по образу и подобию «Купе Наполеон». Новый «костюм» для «Королевского Бугатти» был готов в марте 39-го, но министр не выкупил автомобиль и его собственником стал английский коммерсант Джон Бартон, занимавшийся продажей машин «Кудесника из Мольсхайма» на Острове. Старый кузов (без решётки радиатора и капота) хранился на складе мастерской «Биндер» почти год, но в июне 40-го он был уничтожен при бомбежке немцами расположенных рядом заводов «Ситроен». Сменив

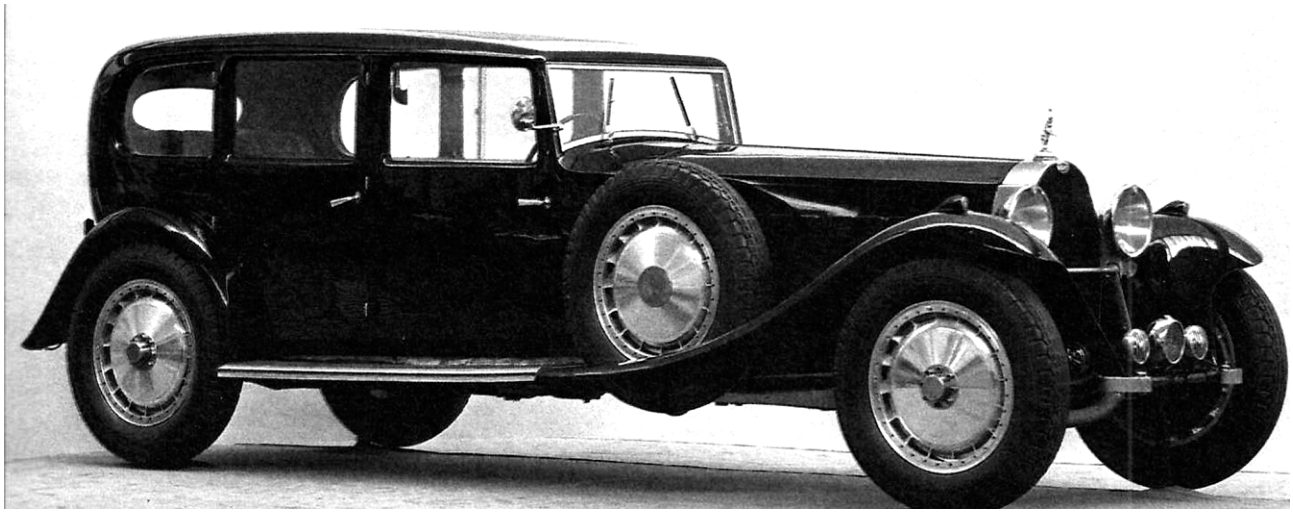


«Бугатти Т41» с с красивым 2-дверным кузовом «купе» работы французского ателье «Кельнер» был выставлен на лондонском автосалоне 1932 года в зале «Олимпия». Его цена в 6500 тогдашних фунтов стерлингов шокировала даже самых богатых посетителей выставки и покупателей на эту машину не нашлось

после Бартона нескольких владельцев, «ЛаРойал» с шасси «41111» оказался за океаном и его в 1964 году приобрёл за 50 тысяч долларов Уильям Хара. После смерти последнего автомобиль оказался в частной коллекции президента авиакомпании «Эйр Калифорниа» (Air California) генерала Уильяма Лайона, проживавшего в городке Оринж (шт. Калифорния).

В мае 32-го шасси под номером «41121» отправляется из Мольсхайма в Мюнхен к известному в Германии врачу-гинекологу Йозефу Фуксу. По его заказу немецкий дизайнер Людвиг Вайнбергер создает 5-местный «кабриолет» чёрного цвета с жёлтым кожаным верхом. В 1933-м, после прихода нацистов к власти Фукс, бывший евреем, уезжает из страны. Вместе с ним в эмиграцию отправляется и «Королевский Бугатти». Несколько лет они скитаются по разным, включая Китай, странам и, наконец, в конце 37-го прибывают в Соединённые Штаты. Американский климат оказывается губительным для автомобиля — зимней ночью замерзает вода в системе охлаждения и разрывает в нескольких местах блок мотора. Машину закатывают в один из складов Лонг-Айленда, закрывают брезентом и... забывают о ней. Лишь через 5 лет здесь её обнаруживает Чарльз Чэйн (впоследствии вице-президент «Дженерал Моторс»), который, практически, за бесценок приобретает автомобиль и после войны, в 1946-1947 гг. восстанавливает его. Правда, при ремонте двигателя пришлось расточить цилиндры до 132,6 мм и заменить поршни, а также взамен карбюратора «Бугатти» поставить четыре «Стромберга». Кроме того, кузов был перекрашен в кремовый цвет и снабжён новым чёрным кожаным верхом. «Т41» служил Чарльзу 13 лет — в 1960-м он подарил (по утверждению некоторых злопыхателей – выгодно продал) машину Музею Генри Форда в Дирборне.

Следующий «королевский» автомобиль из Мольсхайма (номер шасси — «41141») появился перед широкой публикой на лондонском автосалоне 1932 года. «Патрон» выставил эту машину с красивым 2-дверным кузовом «купе» работы французского ателье «Кельнер» (Kellner) в зале «Олимпия», рассчитывая найти на неё покупателя. Но таковых не нашлось — цена в 6500 фунтов стерлингов «зашкаливала» даже для местных миллионеров. Этторе это, похоже, нисколько не взволновало — исходя из принципа «Не хотите, так и не надо», он... оставляет автомобиль себе, а затем дарит любимой дочке Л'Эбе. В 1950 году семья Бугатти продаёт эту машину, имеющую пробег в 10 тысяч километров, за бесценок — всего за 100 тысяч старых франков (для сравнения — «Ситроен 2CV» стоил тогда 228 тысяч) — из-



Последний «Королевский Бугатти» в июне 1933 года отправился в Великобританию, где ателье «Парк Уорд» изготовило для него 4-дверный кузов типа «лимузин».

вестному американскому гонщику и конструктору спортивных болидов Бриггсу Кэннингэму. «Королевское» «купе» становится главным украшением музея Кэннингэма в городке Коста-Месса (шт. Калифорния), однако в 87-м Бриггс, попавший в тяжелое финансовое положение, вынужден расстаться со своим сокровищем. В ноябре того же года «Бугатти 41» под номером «41141» идёт с молотка на аукционе «Кристи» за десять (!) миллионов долларов. Обладателем автомобиля стал лондонский торговец машинами Николас Харлей, который через несколько лет продаёт его в частную коллекцию в Японии.

Последний «Т41» (шасси номер «41131») купил английский промышленник капитан Губерт Форстер. В июне 33-го машина прибыла в лондонское ателье «Парк Уорд» (Park Ward), где её снабдили просторным и строгим 7-местным кузовом типа «лимузин». После войны Форстер продал автомобиль уже знакомому нам Джону Бартону, который в 55-м уступил машину американскому коллекционеру Джону Шекспиру. Спустя еще 8 лет, Шекспир вынужден срочно продать машину и её покупателями становятся братья Шлумпф. Весной 64-го «Королевский» «Бугатти» вернулся на родину и теперь занимает почётное место в экспозиции «Национального музея автомобилей» в Мюлузе.

Если машин «Ла Ройал» за шесть лет построили семь (считая 14,7-литровый прототип «самостоятельной» машиной), то двигателей «Т41» в Мольсхайме изготовили более двух сотен. «Лишние» силовые агрегаты использовались на скоростных поездах «Мотрис» (Motorice), разработанных Жаном Бугатти по заказу французских железных дорог. Всего было выпущено четырнадцать 4-моторных и 65 двухмоторных вагонов, а также 79 прицепных вагонов к ним. В конструкции этих поездов использовались решения, позаимствованные в автомобилестроении — обтекаемые передок, независимая подвеска всех колес, привод от двигателя к ведущим колесам с помощью карданных валов. Благодаря «тяговитости» двигателей, «Мотрисы» не имели коробок передач. Когда первый вагон был закончен, то выяснилось, что ширина ворот мастерской, где он создавался, недостаточна, чтобы выкатить его на улицу, и пришлось разбирать часть стены. Двухвагонные составы, вмещавшие 144 пассажиров, отличались высокой скоростью — так, Жан Бугатти в 1937 году на линии Париж — Страсбург сумел разогнать поезд (естественно, без людей) до скорости 196 км в час. Моторные вагоны верой и правдой служили на французских железных дорогах вплоть до 1958 года. Именно они стали родоначальниками высокоскоростных поездов «TGV», известных сегодня во всём мире.

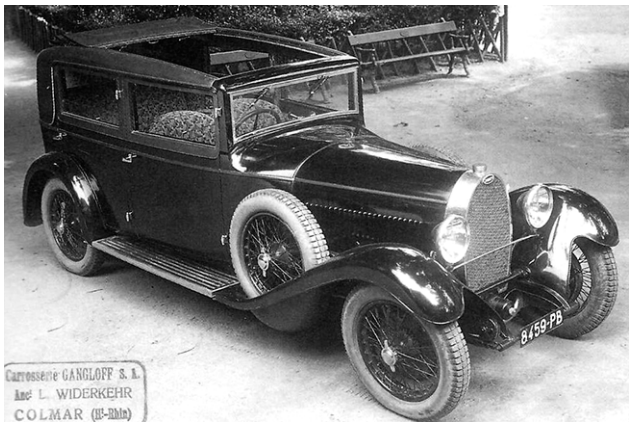
В середине 60-х годов прошлого века братья Шлумпф решили создать «реплику» (то есть, полную копию) «родстера» Армана Эсдера. Двигатель был приобретён у французских железных дорог, использовавших эти силовые агрегаты на «Мотрисах». Где-то удалось разыскать передний и задний мосты, по-видимому, принадлежавшие прототипу. Раму изготовила по спецзаказу английская фирма «Элстхоум» (Elsthom) из Бельфорта. Кузов строился в мастерских при музее братьев Шлумпф по фотографиям и рисункам, которые только удалось найти. Работы по «клонированию» «королевского» «Бугатти» шли очень медленно — мешали постоянные судебные иски, вчиняемые Шлумпфам бывшими сотрудниками фирмы «Автомобили Э.Бугатти», которые считали аморальным и нечистоплотным делом копирование мирового шедевра. Пока шли эти разбирательства, братья обанкротились и незаконченную «реплику» унаследовал «Национальный музей автомобилей». К началу 80-х годов

строительство копии «родстера» завершилось и она заняла своё место в экспозиции музея. Однако, никто, естественно, не считал этот автомобиль творением «Кудесника из Мольсхайма».

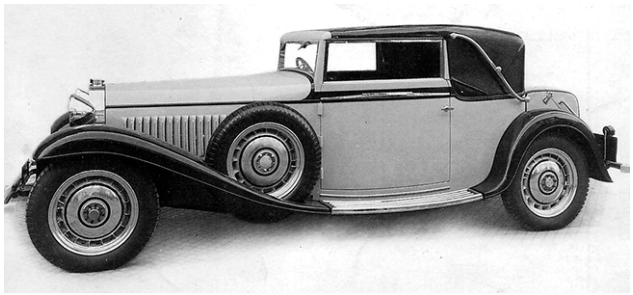
То, что из планируемых к выпуску 25 машин серийно удалось изготовить всего шесть, казалось, подтверждает высказываемый многими историками мнение, что «T41» является самым неудачным автомобилем Этторе Бугатти. Однако представляется, что это не так. На взгляд автора, с самого начала «Кудесник из Мольсхайма» планировал супер-экипаж в основном «для внутреннего пользования» и не случайно, что лишь три дошли до покупателя, а остальные экземпляры уникальной машины служили её создателю и членам его семьи...

В заключение рассказа о «самом-самом» «Бугатти» вспомним о его младшем «брате» — автомобиле модели «T46», который неофициально назывался «Маленьким королём» (Petite Royal). Эта машина, предназначенная для конкуренции с «Роллс-Ройсами», «Испано-Суизами» и «Изоттами-Фраскини», появилась в 1929 года. Во многих конструктивных деталях она представляла уменьшенную копию модели «T41». Рядная «восьмёрка» рабочим объёмом 5359 см^3 (= 30 «налоговых» сил) имела ход поршня в 130 мм, девятиопорный коленчатый вал, «сухой» картер, двойную систему зажигания с 16-ю свечами (правда, размещавшимися с одной стороны камеры зажигания), по три клапана на цилиндр, верхний распредвал… При 3500 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала мотор развивал мощность от 140 до 150 л.с. В 1930-м двигатель оснастили двумя карбюраторами и он стал «выдавать» 160 сил (модель «T46S»). Трансмиссия состояла из многодискового «сухого» сцепления, установленного в блоке с силовым агрегатом, и 3-скоростной КПП, объединённой с главной передачей. Рама с лонжеронами швеллерного сечения и трубчатыми траверсами, а также зависимая подвеска колёс (спереди — на полуэллиптических, сзади — на четвертьэллиптических листовых рессорах) и механические тормоза с тросовым управлением (уже с усилителем) дополняли сходство этой модели с «Королевским Бугатти». Размер колёсной базы «T46» составлял 3500 мм (-770 мм), а колеи — 1400 мм (-200 мм). Первые экземпляры автомобиля снабжались колёсами с проволочными спицами, но впоследствии их заменили на колёса, аналогичные по конструкции монтируемым на «T41». Максимальная скорость «Маленького короля» достигала в зависимости от типа установленного на шасси кузова от 145 до 160 км в час. Выпускалась эта версия до 1936 года и всего изготовили 400 автомобилей, что для машины, шасси которой стоило порядка 35 тысяч франков, являлось весьма приличным показателем.

Представленная на парижском автосалоне 1927 года модель «T44» вела начало от 3-литрового 8-цилиндрового прототипа «T28». Мощность ее двигателя объемом 2991 см3 равнялась 80 л.с., а годом позже ее увеличили до 105 л.с.

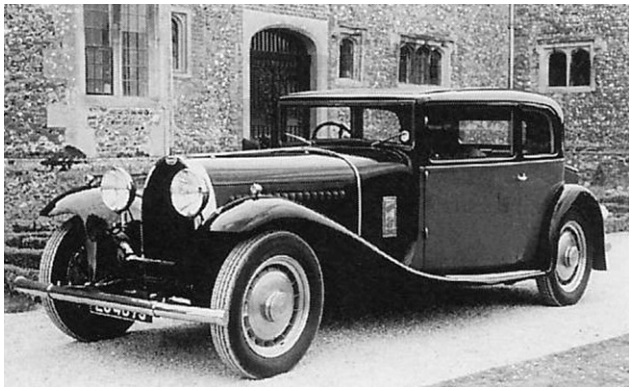


Четырёхдверный «седан» со складывающейся крышей изготовила на шасси «T44» «придворное» ателье «Ганглофф», расположившееся в находящемся неподалёку от Мольсхайма городке Кольма (1929 год).

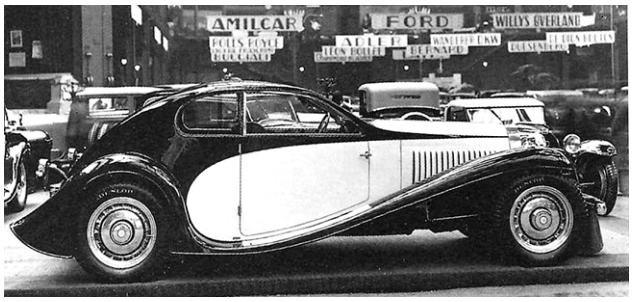


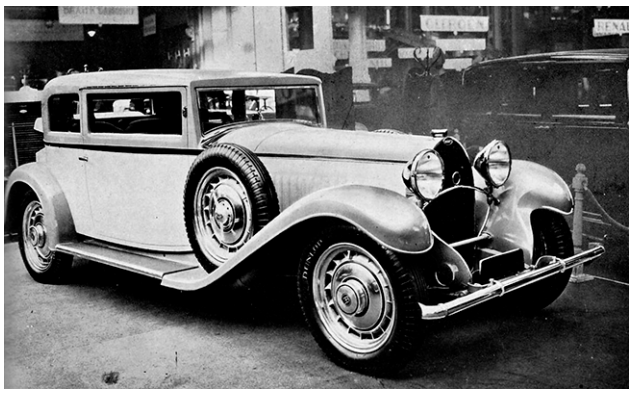
«Бугатти T46» неофициально называли «Маленьким королём». Эта машина, предназначенная для конкуренции с «Роллс-Ройсами», «Испано-Суизами» и «Изоттами-Фраскини», появилась в 1929 года.

На базе модели «T46» в 1930 году создаётся «Бугатти T50», отличающийся от «Маленького короля» лишь компрессорным мотором новой конструкции. Именно в этом силовом агрегате «Патрон» впервые в своей практике применил шатровую камеру сгорания с двумя клапанами на



Два «купе» на базе модели «T46»: вверху — в «традиционном» стиле (1930 год), внизу — творение Жана Бугатти на шасси «T46S» (со 160-сильным мотором), представленное на парижском автосалоне 1932 года.





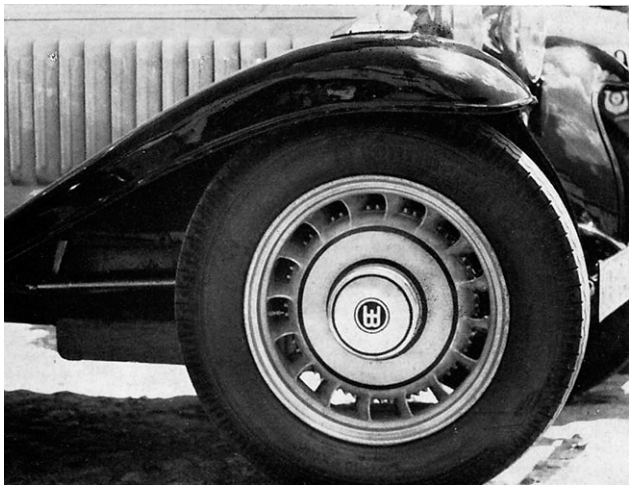
«Бугатти T50», представленный широкой публике осенью 1930 года, отличался от своего предшественника — модели «T46» - мотором, получившим два верхних распределительных вала. Мощность его 5-литрового двигателя достигала 225 л.с.

цилиндр и с двумя распредвалами (DOHC). Последние приводились в движение от переднего конца коленчатого вала посредством системы шестерён. При рабочем объёме в 4972 см^3 двигатель развивал мощность в 225 (версия «T50») или 200 л.с (версия «T50 Tourisme») при 4000 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала. Автомобиль, неофициально называемый «4,9 litres Grand Sport», достигал скорости 180 км в час. До 1934 года таких машин изготовили всего 65 штук.

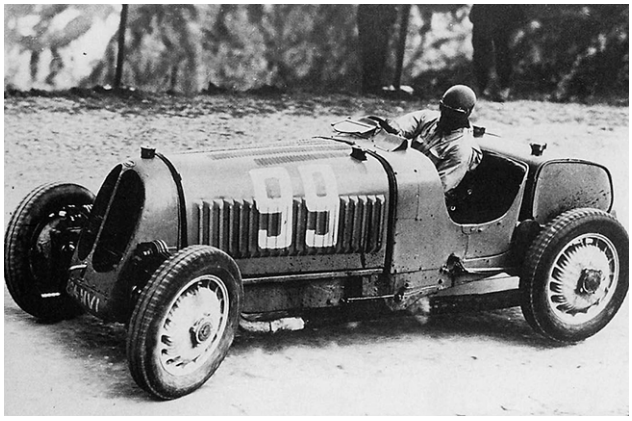
В 1932 году, в период действия «Свободной формулы» «Патрон» создаёт модификацию, получившую индекс «T54» и являвшуюся комбинацией шасси модели «T51» с 5-литровым силовым агрегатом от «T50». Двигатель оснастили компрессором, благодаря чему его мощность достигла 300 сил. Каких усилий стоила остановка этого «чудовища», достигавшего скорости в 240 км в час, с помощью тормозов с тросовым приводом, можно только догадываться. В течение двух лет изготовили 4 или 5 автомобилей серии «T54», которые поначалу пытались противостоять на трассах «гран-при» итальянским «Альфа-Ромео», а затем, после введения «750-килограммовой» формулы — германским «Мерседес-Бенцам» и «Ауто-Унионам». Также в 32-м строятся три автомобиля «T53», представлявшие собой полноприводную (quatre roués motrices) версию «пятьдесят четвёртой». Машины получились тяжёлыми и никакой выгоды от привода на все колёса её создатели не получили. Луи Широн, Акилле Варци и Рене Дрейфус выступили на них без особых успехов в нескольких горных гонках, после чего данный проект был закрыт.

И в годы экономического кризиса фирма из Мольсхайма продолжала предлагать покупателям широкую гамму дорожных и спортивных машин — так, в 1931-м в её программе насчитывалось 10 различных моделей, начиная с 1,5-литрового «T40» и заканчивая 12,8-литровым «Королевским Бугатти». Возможность выпуска столь обширной для сравнительно небольшого предприятия номенклатуры автомобилей объяснялась широкой унификацией как отдельных узлов и агрегатов, так и используемых конструкторских решений.

«T57», ставшая во второй половине 30-х годов бестселлером марки «Бугатти», являлась плодом эволюционного развития впервые представленной на парижском автосалоне 1927 года модели «T44», конструкция которой в свою очередь вела начало от упоминавшегося выше 3-литрового 8-цилиндрового прототипа «T28», построенного в 1921-м. Рядная «восьмёрка» модели «T44» с размером цилиндров Ø69x100 мм была типичной для «Бугатти» тех лет – трёхклапанная неразъёмная головка цилиндров с одним верхним распределительным валом. Правда, вертикальный вал с двумя парами конических шестерён, приводивший в движение распредвал, размещался не спереди мотора, а между двумя 4-цилиндровыми блоками. Мощность двигателя рабочим объёмом 2991 см^3 равнялась 80 л.с., а годом позже её увеличили до 105 сил. Силовой агрегат дорожной версии оборудовался батарейным зажиганием с ручной или автоматической регулировкой опережения зажигания, а спортивную модификацию снабдили магнето. Машины для участия в состязаниях по желанию покупателя поставлялись с коленчатым валом на ролико-



Колёсные диски моделей «T46» и «T50» были аналогичны устанавливаемым на «Королевских Бугатти» и выполнялись из полированного алюминия. Они отливались заодно с тормозными барабанами, а для их охлаждения радиально, по периметру колеса располагались турбинные лопатки, направлявшие при движении машины встречный воздух к тормозам.



Полноприводной «болид» серии «T53» с 300-сильным 5-литровым мотором, построенный в 1932 году в количестве трёх экземпляров, не оправдал возлагаемых на него «Патроном» надежд. Машина оказалась тяжёлой и особых успехов на трассах горных гонок, в которых она приняла участие, не достигла. На снимке — Луи Широн на дистанции соревнований на Клаузенпассе. Обратите внимание на «прочность» редких ограждений, установленных по краю дороги, за которыми обрыв в несколько десятков метров, а также на отрыв от земли заднего левого колеса при прохождении поворота...

вых или шариковых подшипниках (взамен девяти подшипников скольжения) и с сухим 2-дисковым сцеплением (взамен многодискового, в масляной ванне). Прекрасно подобранные передаточные числа в 4-скоростной КПП позволяли «44-й» уверенно разгоняться на третьей передаче до 100 км в час, а на прямой четвёртой — до 140 км в час. Превосходные динамические качества, высокое качество изготовления и довольно умеренная цена сделали «Бугатти T44», неофициально называемый «Три литра» (Trois litres), самым успешным по продажам автомобилем в истории марки — вплоть до 1930 года его изготовили в количестве 1095 штук.

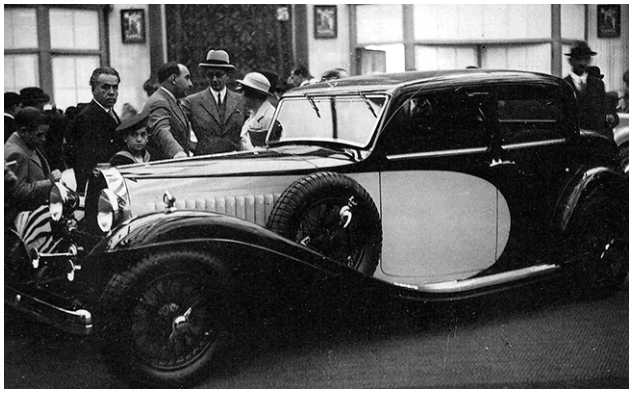
В 30-м году на смену «сорок четвёртой» приходит более мощная и совершенная версия «T49». Рабочий объём её двигателя возрос за счёт расточки цилиндров на 3 мм до 3257 см^3, а мощность увеличилась до 110 сил. При этом, число оборотов коленчатого вала снизилось на 600 мин.$^{-1}$, до 3800 мин.$^{-1}$, что делало силовой агрегат более тихим. В остальном конструкция мотора не претерпела изменений, за исключением установки батарейной системы зажигания американской фирмы «Делько» (Delco), которая стала двойной (с двумя свечами на цилиндр). Трансмиссия традиционно состояла из многодискового сцепления (в масляной ванне) и 4-скоростной КПП без синхронизаторов. Переключение скоростей представляло для водителя некоторые затруднения, но правильно подобранные передаточные числа (как и на «44-й») позволяли делать это не часто. На второй скорости автомобиль уверенно разгонялся до 65, на третьей — до 95, а на четвёртой, прямой — до 140 км в час. Шасси, весившее 1080 кг, имело два размера колёсной базы — 312 и 322 см — и многие дизайнерские (или как тогда говорилось — «стилистические») ателье использовали их под свои кузова. Машина стоила на треть меньше, чем модель «T46», но при этом выглядела не менее импозантно (в частности, она снабжалась таким же, как на «Маленьком короле» колёсными дисками с радиальными турбинными лопатками, располагавшимися по периметру). Это делало её привлекательной в глазах покупателей и, несмотря на экономический кризис, добравшийся до Старого Света из США, вплоть до начала 1934 года было продано 470 машин этой модели.

В октябре 1933-го на парижском автосалоне состоялась премьера модели «T57 Normale», в создании которой активнейшее участие принял Жан Бугатти. Большую помощь сыну «Патрона» оказал бывший шеф заводской гоночной команды Бартоломео («Мео») Костантини. На экспериментальных машинах Жан и «Мео» опробовали независимую подвеску передних колёс, но затем, сочтя такую конструкцию недоработанной и посему небезопасной, они вернулись к полуэллиптическим листовым рессорам. Но даже и с зависимой подвеской «T57-я», продажи которой начались в марте 1934-го, ознаменовала для мольсхаймской фирмы наступление новой эпохи.

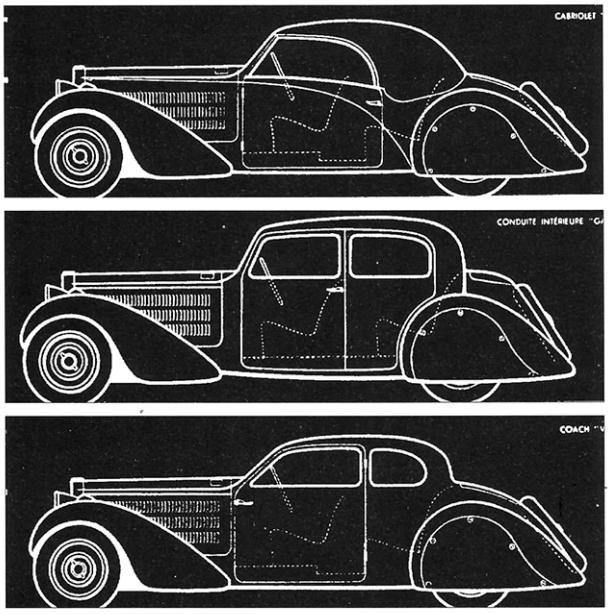
Конструкция рядной «восьмёрки» рабочим объёмом 3257 см^3 имела сходство с двигателем

модели «T50» - два верхних распределительных вала, два клапана на цилиндр, расположенных под углом 45° к вертикали, свечи зажигания, установленные по оси двигателя, между распредвалами… Её мощность составляла 135 л.с. при 4000 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала. Головка цилиндров оставалась неразъёмной — Этторе, курировавший проект, не собирался изменять своим принципам. Надо заметить, что объединение головки и блока цилиндров в единое целое являлось теоретически прекрасным решением, ибо в таких конструкциях отсутствовало такое явление как коробление головки, вследствие неравномерного нагрева разделённых термостойкой прокладкой двух частей силового агрегата. Но с точки зрения эксплуатации двигатели «Патрона» были явно не идеальны. Однако в связи с тем, что техническое обслуживание автомобиля приходилось делать нечасто, владельцам «Бугатти» рекомендовалось производить его на родном предприятии в Мольсхайме. На время приведения машины в порядок (а это, учитывая необходимость демонтажа мотора и его почти полной разборки, занимало несколько дней) клиент размещался в первоклассной гостинице «Hostellerie du Pur Sang», ресторан которой славился итальянской кухней и сделанными в винодельне «Патрона» винами. Причём все эти услуги предоставлялись бесплатно…

Впервые на автомобиле «Бугатти» в одном блоке с двигателем монтировались «сухое» однодисковое сцепление и 4-ступенчатая КПП с шестернями второй, третьей и четвёртой передач, имевшими постоянное зацепление. Благодаря этому исчез «зубовный скрежет» при переключении скоростей, являвшийся отличительной особенностью прежних моделей «Бугатти». Силовой агрегат служил элементом жёсткости лонжеронной рамы. Размер колёсной базы составлял 3,30 м, а колеи — 1,35 м. Колёса типа «Rudge-Knock-Ons» имели проволочные спицы и снабжались центральной крепёжной гайкой. По данным фирмы максимальная скорость машин модели «T57» достигала отметки в 160 км в час, а разгон с места до «сотни» занимал всего 13,5 секунд. Корреспондент британского журнала «Мотор Спорт», которого с новым автомобилем познакомил французский гонщик Рене Дрейфус, с восторгом отмечал эластичность силового агрегата: «…Рене, не выключая четвёртой, прямой передачи, отпустил педаль газа и скорость машины снизилась до 15 км в час. Затем, нажав на акселератор, он, опять таки, не трогая рычага переключения скоростей, разогнал автомобиль до 150 км в час. Далее была продемонстрирована работа тормозов (напомним, что они имели тросовое управление — прим. автора). Для полной остановки со скорости 60 км в час потребовалось всего 14 метров, при этом колёса не блокировались и машина шла по прямой. Тормозной путь при скорости 120 км в час составил менее 60 метров!...».

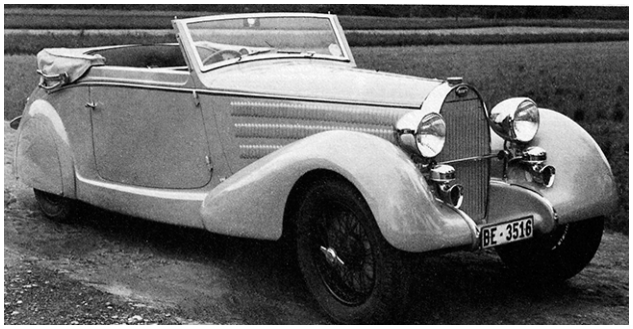


На парижском автосалоне 1933 года состоялась премьера модели «T57», ставшей «лебединой песней» компании «Автомобили Э.Бугатти». На снимке – «берлина» с четырьмя распашными дверцами.

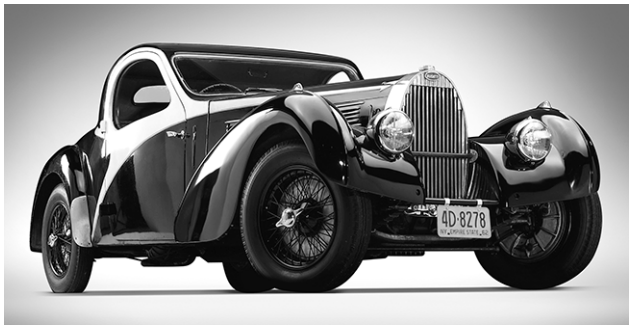


Номенклатура «серийных» кузовов, предлагаемых покупателям в 1935 году для установки на шасси модели «T57» - 4-местный «кабриолет» - «Stelvio», 4-дверная «берлина» «Galiber» и 2-дверное «купе» с сильно наклонённым назад ветровым стеклом - «Ventoux». Их дизайн являлся творением Жана Бугатти. Кузова строились «придворным» ателье «Гонглофф» из городка Кольма.

Шасси «пятьдесят седьмой» весило 950 кг и на нём устанавливались три типа кузовов, строившихся ателье «Ганглофф» (Gangloff), находившимся в городе Кольма и являвшимся «придворной» мастерской мольсхаймского предприятия. Каждый из кузовов получил название одной из альпийских горных вершин. Четырёхдверная

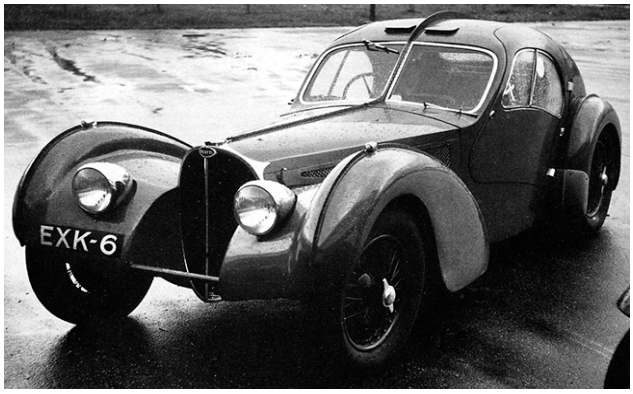


«Бугатти 57» с кузовом «кабриолет» швейцарской фирмы «Грабер».

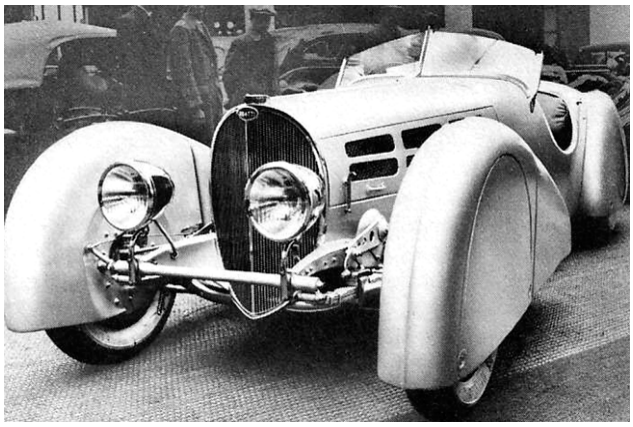


Двухместное «купе», названное «Аталанте» появилось в программе фирмы осенью 1935 года. На снимке внизу — автомобиль, построенный в 1938 году на шасси «T57C».

На парижском автосалоне 1935 года интерес публики вызвало экспериментальное «купе», построенное по проекту Жана на укороченном шасси «57-й» и носившее название «Аэролит».

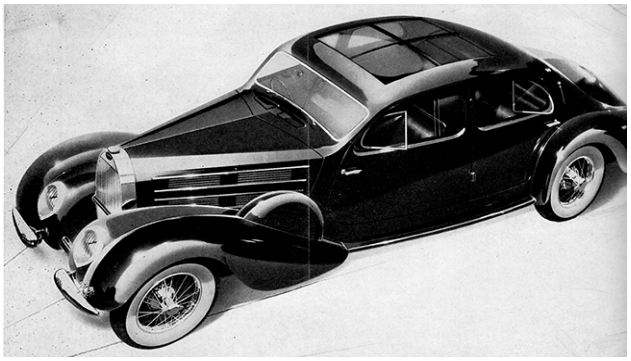


Вверху и внизу - на лондонской автомобильной выставке 1936 года показана самое футуристичная модификация модели «T57S» — «купе», названное «Атлантик», экстерьер которого также создал Жан Бугатти. Всего таких машин, отличающихся друг от друга деталями, изготовили три штуки (две — в сентябре...октябре того же года, а третью – в мае 38-го).

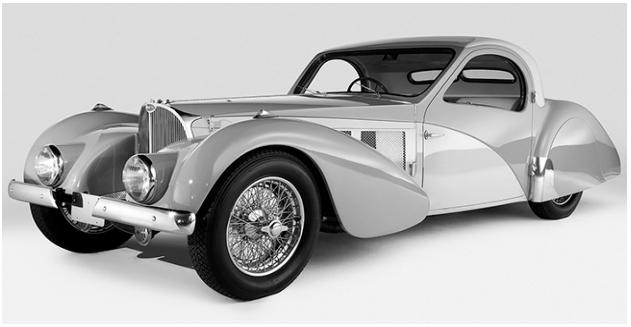


На парижском автосалоне 36-го года всеобщее внимание привлёк 2-местный «родстер» «Гран Спорт Родстер», дизайн которого вновь являлся творением Жана Бугатти. Характерной особенностью экстерьера являлись полностью капотированные передние колёса. При повороте вместе с колёсами поворачивались и передние секции обтекателей.

«Бугатти 57 Нормаль» с кузовом «берлина» 1938 года выпуска.



Один из последних «Бугатти 57» в исполнении «Галибер», то есть, 4-дверный «седан», предлагаемый покупателям с конца 1938 года. Характерной особенностью данного экземпляра является застеклённая крыша и встроенные в крылья фары.



В 1938-м выпускаются две машины серии «T57SC», представляющие «синтез» короткобазного шасси от «T57S» с форсированным до 200 сил наддувным мотором от «T57C». Эти супер-автомобили разгонялись до нешуточных 200 км в час. На снимке — один из двух «T57SC» с кузовом «Atalante», изготовленный по заказу лорда Хау.

«берлина» именовалась «Galiber», двухдверное «купе» с сильно наклонённым назад ветровым стеклом — «Ventoux», а 4-местный «кабриолет» - «Stelvio». Их дизайн являлся творением Жана Бугатти. Шасси «пятьдесят седьмой» стоило 62 тысячи франков, комплектные «купе» и «берлина» обходились на 20 тысяч дороже, а цена «кабриолета» составляла 85 тысяч. Это было несколько меньше стоимости «Делаэ 135» (Delahaye) и чуть больше цены «Гочкисса 620» (Hotchkiss). При этом надо учитывать, что во время экономического кризиса начала 30-х годов франк несколько обесценился и уже не имел того веса, как при появлении модели «T35».

В октябре 35-го года на парижском салоне прошла премьера ещё одной версии, снабжённой 2-дверным, 2-местным кузовом «купе» с объёмным багажником сзади, которая получила название «Аталанте». Это была самая дорогая модификация «T57» с «серийным» кузовом, стоившая 90 тысяч франков. Те, кого не устраивали эти кузова, заказывали их у ведущих дизайнеров Старого Света — таких как британский «Янг» (Young), французские «Фернандес и Даррин» (Fernandez et Darrin), «Саутшик» (Saoutchik) и «Летурне и Маршан» (Letourneur et Marchand), швейцарский «Грабер» (Graber), бельгийский «Ванден Плас» (Vanden Plas), … Заметим, что и так называемые «серийные» изделия от «Ганлофф» во многих деталях зачастую отличались друг от друга, иногда — по прихоти клиента фирмы, иногда — по фантазии Жана Бугатти. На парижском автосалоне 1935 года огромный интерес публики вызвало экспериментальное «купе», построенное по проекту Жана на укороченном шасси «57-й» и носившее название «Аэролит» (Aérolythe). Панели его кузова были выполнены из лёгкого сплава «Электрон». Так как данный материал не сваривался, то части кузова соединялись заклёпками, для размещения которых по оси машины, а также по обтекателям колёс устраивались наружные «гребни». Они придали автомобилю особый шарм и оригинальность, доказывая справедливость основополагающего принципа модного в те годы стиля конструктивизма: «Главное — целесообразность, а красота — побочный продукт!». Но тогда дальше постройки одного прототипа этот проект не пошёл…

Вплоть до середины 30-х годов прошлого века «Патрон» жил в собственном мире, в своём роде «башне из слоновой кости». Предприятие, лошади, виноградники и семья — таков был круг его интересов. Все, что выходило за эти границы, являлось чем-то ирреальным, не относящимся к нему. И поддержка 1600-ми сотрудниками «Автомобилей Э.Бугатти» общефранцузской забастовки 1936 года стала для Этторе неожиданным ударом — он-то считал, что все сотрудники его предприятия являются членами одной семьи, которые никогда не пойдут наперекор воле своего главы. Надо заметить, что Этторе, действительно, вёл со своими подчинёнными по-отечески. Когда тяжело заболел один из его работников, пришедший на предприятие «Патрона» в 1910 году, Бугатти отправил того на пенсию и первый год выплачивал ему полную заработную плату. На второй год пособие уменьшилось на 50%, но его ветеран должен был получать вплоть до кон-

ца жизни. Когда в 1936 году несчастный умер, то его жена продолжила получать пенсию от фирмы. И это далеко не единственный пример отеческого отношения Этторе к своим «подданным»…

Потрясенный «предательством» своих служащих, Бугатти уезжает в свой замок Эрмонвилль под Парижем, доверив управление предприятием Жану, который к этому моменту уже заслужил уважение и доверие сотрудников фирмы не меньшие, чем отец. Руководство «Автомобилей Э.Бугатти» перешло в надёжные руки и теперь Этторе лишь наездами наведывается в Мольсхайм. Создаётся впечатление, что дела предприятия интересуют его все меньше и меньше — основное время он отдаёт своим виноградникам и винодельне…

А Жан демонстрирует свои способности как в области конструирования и дизайна, так и в области управления семейным предприятием. К концу 1936-го в программе фирмы остаётся лишь одна серийная модель – «T57» и созданные на её базе три, максимально унифицированные с ней модификации — короткобазная «T57S» (S = Sport), «T57C» (C = Compresseur) с мотором, оснащённым нагнетателем, а также «T57SC», являющаяся, как видно из индекса, комбинацией короткого шасси и компрессорного силового агрегата. Наведение порядка в программе фирмы позволило значительно сократить производственные издержки, что в свою очередь дало возможность сравнительно небольшому предприятию уверенно держаться на плаву даже в годы политической и экономической нестабильности в стране.

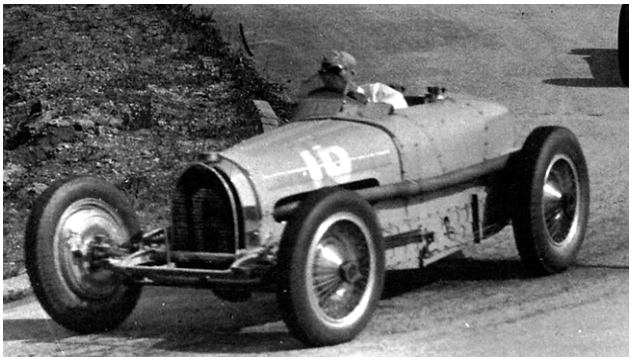
Первой из упомянутых выше модификаций «пятьдесят седьмой» стала «T57S» с укороченной до 2,98 м колёсной базой и с двигателем в 170 л.с. при 5500 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала. Прирост мощности в 40 сил был получен за счёт увеличения степени сжатия (с 6,5 до 8,5), увеличения числа оборотов, повлекшего применение «сухого» картера, а также установки новой системы зажигания от магнето. В блоке с мотором монтировалось 2-дисковое «сухое» сцепление и 4-ступенчатая КПП. Спортивная версия «пятьдесят седьмой» разгонялась до 180 км в час. Всего с августа 1936-го по май 1938-го в Мольсхайме изготовили 38 экземпляров «Бугатти T57S». На лондонской автомобильной выставке 1936 года была показана, пожалуй, самое футуристичная модификация модели «T57S» — «купе», названное «Атлантик» (Atlantic), экстерьер которого создал Жан Бугатти. Оно являлось усовершенствованной версией «студии» «Аэролит», представленной в Париже годом ранее, и также имело «гребни», проходившие по оси автомобиля и по его каплевидным крыльям. Всего таких машин изготовили три штуки (две — в сентябре…октябре того же года, а третью — в мае 38-го), одну из которых приобрёл богатейший человек Франции барон Ротшильд. А на парижском автосалоне 36-го года всеобщее внимание привлёк 2-местный «родстер», дизайн которого вновь являлся творением Жана Бугатти. Машина, названная «Гран Спорт Родстер» (Grand Sport Roadster), имела обтекаемый, напоминающий торпеду кузов, увенчанный спереди фирменным радиатором, получившим в плане клиновидную форму. Характерной особенностью экстерьера являлись полностью капотированные передние колёса, при этом при повороте вместе с колёсами поворачивались и передние секции обтекателей. Этот автомобиль был изготовлен в единственном экземпляре, который после долгих странствий в 70-х годах прошлого века осел в частной коллекции в Соединённых Штатах. В том же 1936-м вносятся усовершенствования в конструкцию «нормальной» «пятьдесят седьмой» — в частности, двигатель установлен на раме на резиновых сайлентблоках и усилены траверсы рамы.

В следующем году начат выпуск «T57C», двигатель которого снабдили компрессором типа «Рутс» (Rootes). Благодаря его применению, мощность этой версии возросла до 155 сил при 4800 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала. Производство компрессорной версии «T57» шло до сентября 1939-го и за этот период таких машин построили 93 штуки. В 1938-м выпускаются две машины серии «T57SC», представляющие «синтез» короткобазного шасси от «T57S» с форсированным до 200 сил надувным мотором от «T57C». Эти супер-автомобили разгонялись до нешуточных 200 км в час. В том же году на всех версиях «пятьдесят седьмой» начинают устанавливаться гидравлические тормоза системы «Локхид» (Lockheed), а также телескопические амортизаторы. В декабре завершается производство «купе» модификаций «Ванту» и «Аталанте», а незадолго до этого в программе фирмы появляется 2-местный «кабриолет» серии «Аравы» (Aravis), построенный, правда, в мизерном количестве — 5 или 6 штук. В немалой степени с именем старшего сына «Патрона» связаны успехи марки «Бугатти» на спортивных аренах во второй половине 30-х годов. В сентябре 1933-го в розыгрыше «Большого приза Испании» дебютирует гоночный «болид» серии «T59», в создании которого принимал участие Жан. Силовой агрегат «пятьдесят девятой» являлся модификацией мотора «T57» — рядная «восьмёрка» с двумя верхними распредвалами и с двумя клапанами на цилиндр рабочим объёмом 2858 см^3 (диаметр цилиндров составлял 67 мм), снабжённая нагнетателем, благодаря чему её мощность возросла до 250 сил при 5500 мин.$^{-1}$ оборотах коленчатого вала. К сезону следующего года, когда в действие вошла новая гоночная формула, ограничивавшая максимальный вес ав-

томобилей класса «гран-при» 750-ю килограммами, объём двигателя возрос до 3257 см^3, при этом при оставшейся прежней мощности увеличился крутящий момент, улучивший разгонную динамику машины. Шасси в основном повторяло предыдущие конструкции «Патрона» — лонжеронная рама, многодисковое сцепление, 4-скоростная КПП, установленная отдельно от двигателя, тормоза с тросовым управлением… Интересной особенностью экстерьера «T59» стали колёса с… роялными струнами взамен спиц (corde à piano). В некоторых книгах по истории автомобилей марки ошибочно сообщается, что подобными колёсами снабжались и дорожные машины из Мольсхайма, включая даже весивший без малого четыре тонны «Королевский Бугатти». На самом деле спицы из рояльных струн являлись принадлежностью только гоночных «T59», стартовавших в гонках класса «гран-при», и «T57G», принимавшие участие в состязаниях на выносливость — «24 часа Ле-Мана» или «24 часа Спа»…

Три «T59», ведомые такими асами, как Тацио Нуволари, Робер Бенуа и Рене Дрейфус, стартовали в розыгрыше «Большого приза АКФ», проводившемся 1 июля 1934 года на парижской трассе Лина-Монлери. Лишь Бенуа удалось добраться до финиша, на последнем четвёртом месте, уступив трём итальянским «Альфа-Ромео». И Нуволари, и Дрейфус выбыли из борьбы из-за технических неисправностей своих машин. А дальше в мире «Больших призов» началось массированное наступление германских «Мерседесов» и «Ауто-Унионов», которые на протяжении последующих пяти сезонов не оставляли ни единого шанса на успех своим соперникам. В 35-м году французские законодатели решили ежегодно выделять примерно такую же, как и правительство соседней Германии сумму средств на развитие национального автоспорта. Первым автомобильным предприятием во Франции, получившим этот гранд, стала компания «Автомобили Э.Бугатти», которая направила предоставленные средства на подготовку спортивных машин, принимавших участие в состязаниях на выносливость…

На базе версии «T57» строятся спортивные болиды, которые для начала побеждают в «Большом призе АКФ» 1936 года (в том сезоне главный французский «гран-при» разыгрывался для спортивных автомобилей) и в «Большом призе Марны». Вскоре после этого на трассе Монлери гонщики Жан-Пьер Вимилль, Пьер Вейрон и Уильям Гровер, выступавший под псевдонимом «Уильямс», устанавливают в классе машин рабочим объёмом от трёх до пяти литров ряд рекордов скорости, наиболее значительным из которых стало достижение на время 24 часа. В ходе суточного заезда тройка пилотов сумела показать среднюю скорость почти 200 км в час. А летом 1937-го ко-

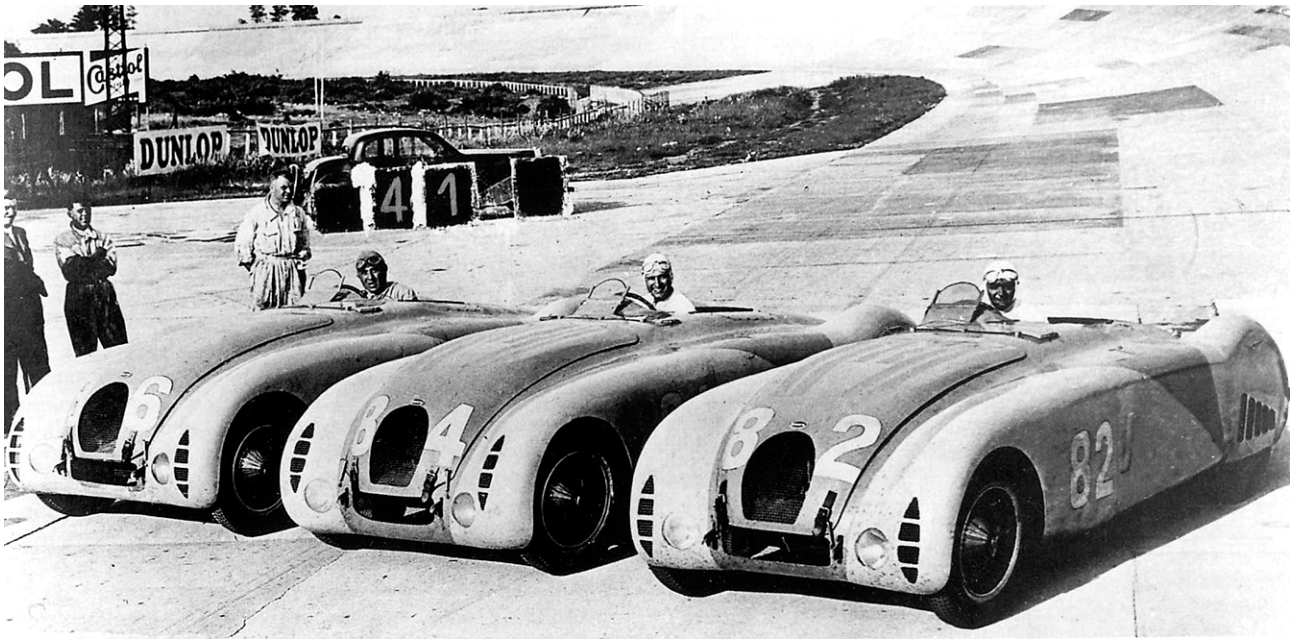


В сентябре 1933-го в розыгрыше «Большого приза Испании» дебютирует гоночный «болид» серии «T59», характерной особенностью которого являлись колёса со спицами из рояльных струн. На снимке — Робер Бенуа на дистанции гонок на «Большой приз АКФ» 1934 года. Бенуа на финише был четвёртым и последним не сошедшим с трассы гонщиком. При этом его отставание от победителя — Луи Широна на «Альфа-Ромео» — составило 4 круга.

манда мольсхаймской фирмы стартует в суточном марафоне в Ле-Мане и дуэт Жан-Пьер Вимилль/Робер Бенуа, выступавший на «Бугатти T57G» с обтекаемым кузовом, показав среднюю скорость прохождения дистанции 163,99 км в час, становится первым. Через два года успех вновь сопутствует «Бугатти» на трассе Сарте — Вимилль, но уже в паре с Пьером Вейроном финиширует первым (на сей раз на компрессорном «T57C»).

Одиннадцатого августа 1939 года «Патрона» (а вместе с ним и всех сотрудников фирмы «Автомобили Э.Бугатти») настигает страшный удар — при испытании спортивного «T57G» погибает Жан, который, пытаясь объехать выскочившего на дорогу перед мчащимся автомобилем пьяного велосипедиста, потерял контроль над машиной и вылетел с трассы. Смерть Бугатти-младшего поставила символическую точку в истории мольсхаймского предприятия. С его гибелью остановились работы над моделью «T64», являющуюся дальнейшим развитием автомобилей серии «T57». Новый «Бугатти» должен был оснащаться 4,5-литровой «восьмёркой» с двумя верхними распредвалами, приводимыми в движение цепью, и с двумя карбюраторами с падающим потоком. Раму предполагалось изготавливать из лёгкого сплава. Четырёхскоростная коробка передач оснащалась электромагнитным управлением системы «Коталь» (Cotal). Двухдверный, 4-местный кузов имел очертания, сходные с «купе» «Атлантик».

Младшему сыну Этторе Бугатти Роллану к этому моменту исполнилось всего 17 лет и он был ещё слишком молод, чтобы принять на себя бразды правления. А через три недели начинается вторая мировая война и после капитуляции



Команда мольсхаймской фирмы на следующий день после гонок на «Большой приз АКФ» 1936 года, проводившихся в тот сезон для спортивных машин. Места в кокпитах «Бугатти T59G» занимают (слева направо): Пьер Вейрон, Раймон Соммер и Робер Бенуа. Победителями состязаний стали Соммер в паре с Вимиллем. Дуэт Вейрон/«Уильямс» финишировал на шестом месте.

Двадцатое июня 1937 года. Победный финиш Жана-Пьера Вимилля, выигравшего в паре с Робером Бенуа 24-часовые гонки в Ле-Мане. За сутки их «Бугатти 57G» преодолел 3288 километров, показав среднюю скорость 163,99 км в час. Этот результат был превзойдён только через 16 лет.

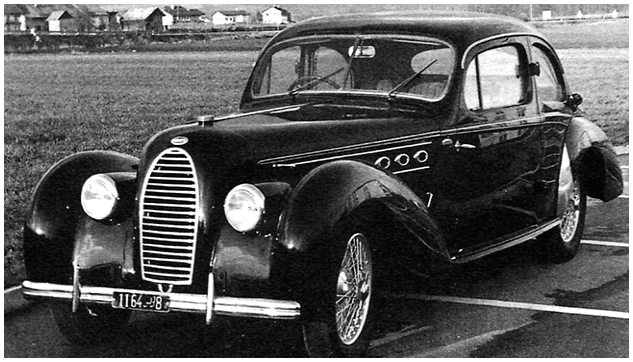
Через два года Вимилль, но уже в компании с Вейроном вновь становится победителем «24 часов Ле-Мана».

Франции 22 июня 1940 года на завод «Кудесника из Мольсхайма» являются нацисты. Они предлагают Этторе работать на них, но тот отвечает отказом и, получив 7,5 миллионов рейхсмарок в качестве компенсации за реквизированное предприятие, уезжает на виллу Эрмонвилль под Парижем. Отклоняет он и приглашение Муссолини вернуться на историческую родину.

В годы оккупации Бугатти работает над проектом «T68», маленького 350-кубового автомобиля, который «Патрон» планирует выпускать после окончания войны, а также над моделью «T73», оснащённой 1,5-литровой «четвёркой». Но возродить производство после освобождения Франции оказывается весьма сложно – немцы, выпускавшие в Мольсхайме амфибии конструкции Ганса Триппеля, уничтожили весь архив, а перед отступлением вывезли бóльшую часть оборудования. Кроме того, обнаруживается, что Бугатти до сих пор не принял французского подданства и формально является итальянцем, что становится препятствием для выдачи ему государственных кредитов. Лишь 25 февраля 1946 года Этторе Бугатти получает право считаться полноправным гражданином Французской республики и дела страгиваются с мертвой точки. Ак-

Один из последних снимков Жана Бугатти, сделанных незадолго до его трагической гибели.

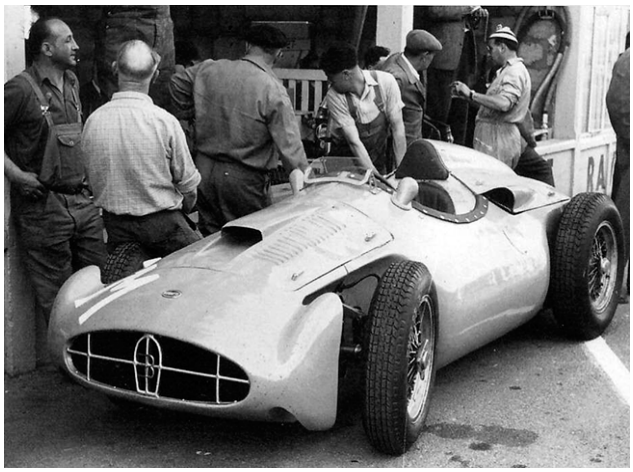
В конце 1944 года, после освобождения Франции от оккупации «Патрон» строит прототип модели «T73» с 1,5-литровым 4-цилиндровым двигателем. Но данный проект завершился на стадии экспериментального экземпляра машины.



На парижском автосалоне 1951 года были выставлены два автомобиля «Бугатти» модели «T101» с кузовами «купе» (на снимке) и «кабриолет», изготовленными ателье «Ганглофф». Силовой агрегат и шасси «101-й» практически ничем не отличались от последних предвоенных машин серии «T57».

тивную помощь «Патрону» оказывают 24-летний Роллан и бывший гонщик «Бугатти» Пьер Марко. Однако, «Кудесник из Мольсхайма» так и не увидел возобновления производства — во время очередного переезда из Эльзаса в Париж Этторе серьёзно простудился и через несколько дней, 21 августа 1947 года скончался в столичном «Американском госпитале». На этом классический период истории марки «Бугатти», практически, завершился…

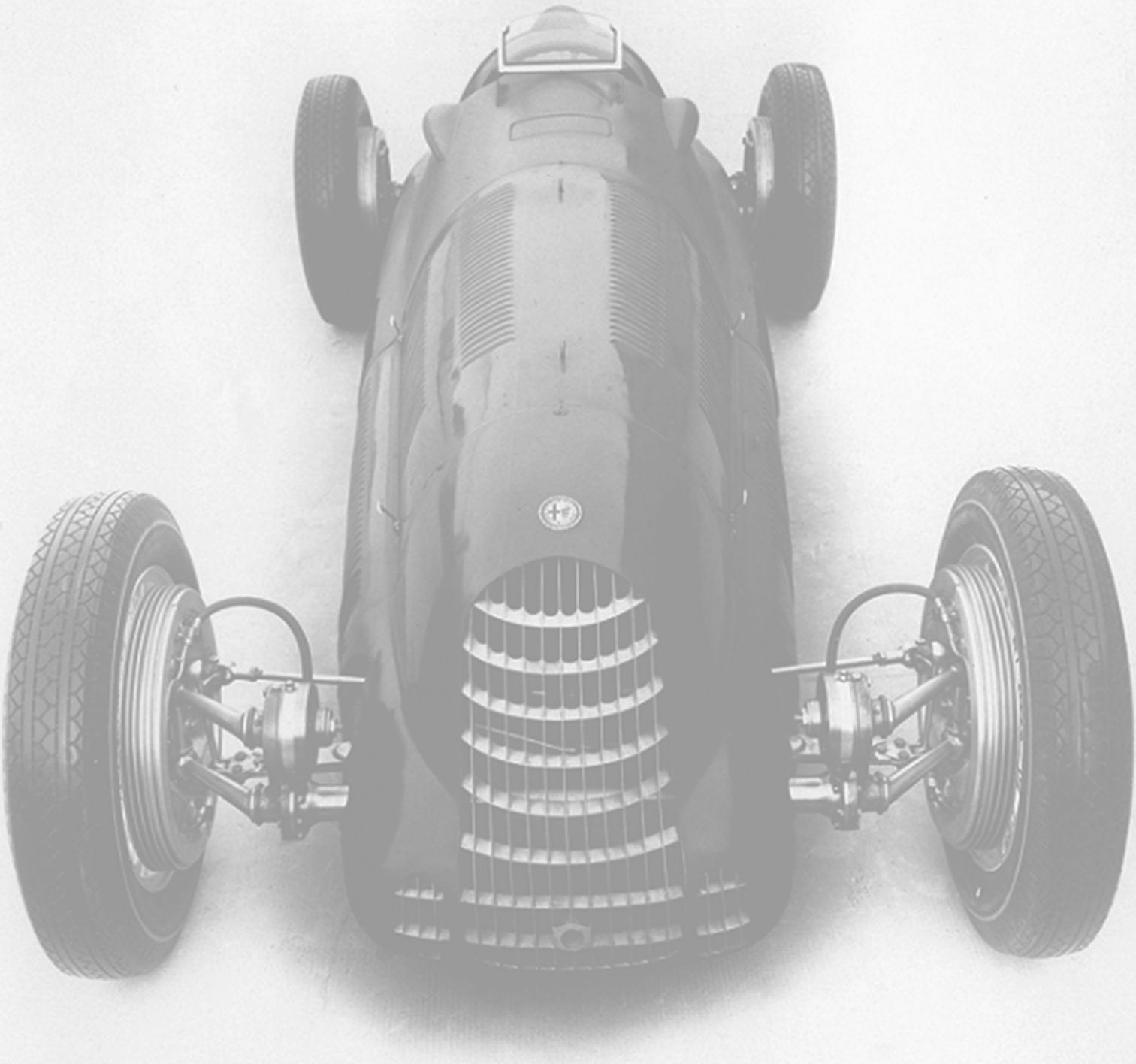
В 51-м Роллану удаётся начать изготовление машин серии «T101», являвшихся модернизацией модели «T57». Но на автомобиль, стоивший 3 миллиона старых франков, нет спроса и их удаётся реализовать всего несколько десятков.



«Бугатти» «Формулы 1» модели «T251» стартовал лишь в одних гонках чемпионата мира 1956 года, в «Большом призе АКФ». Морис Трентиньян, управлявший этой машиной, из-за технической неисправности до финиша не дошёл.

В конце 1956-го появляется последний «Бугатти», созданный при участии члена семьи Бугатти — болид «Формулы 1» «T251», который приводился в движение рядной 2,5-литровой «восьмёркой», установленной за кокпитом, поперёк оси машины. Автомобиль принял участие во французском этапе мирового первенства 1956 года, но сошёл из-за технической неисправности. Одновременно с постройкой двух «болидов» «Формулы 1» изготавливается прототип «T252» — «купе» класса «Гран Туризмо», оснащенноё 1,5-литровой «четвёркой». Но ни на его доводку до серийного производства, ни на содержание гоночной команды, выступающей на машинах серии «T251», средств не нашлось и в конце года фирма «Автомобили Э.Бугатти» прекращает свою деятельность на «ниве» автомобилестроения. В конце июля 1963 года она (вместе со славным брэндом) становится собственностью французской компании «Испано-Суиза» (Hispano-Suiza)…

НБ

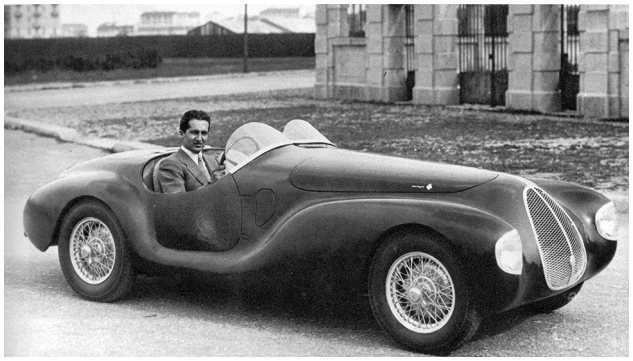


Влад Шайхнуров

История «Альфа Ромео 158»

Часть II. 1938–1945

История «Альфа Ромео 158»
Часть II. 1940-1945



Альберто Аскари на «815», 1940 год

Тацио Нуволари по дороге в Триполи, 1940 год

Глава 3. 1940 год

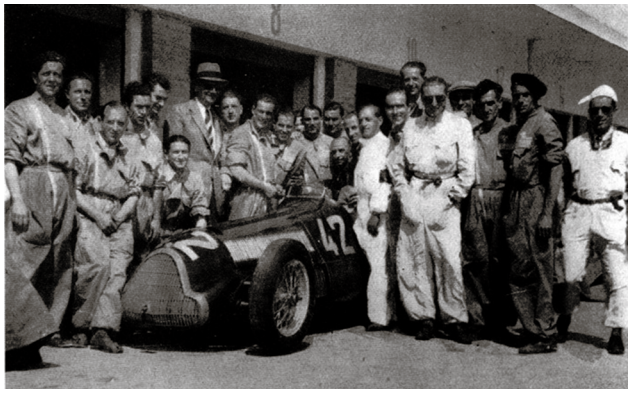
Итальянский календарь 1940 года был достаточно богат на события, но на деле все вышло совсем иначе.

Первой гонкой на итальянской земле стала «Милле Милья». В 1938 году ее выиграл Бьондетти на «Альфа Ромео 2900А», но гонка омрачилась трагическим инцидентом: один из автомобилей вылетел в толпу и убил 10 зрителей. Поэтому в 1939 году гонку решили не проводить, а в 1940 возродили ее на закрытой трассе длиной 167 км между городами Кремона, Брешиа и Мантуя. «Альфа Корсе» просто проигнорировала эти соревнования, однако нечто интересное там встретить было можно. В числе прочих стартовали и два автомобиля, которые несли странное название «815». Их построила небольшая компания «Ауто-Авио-Коструционе» (Auto-Avio Costruzioni), что располагалась по уже знакомому нам адресу Модена, Виа Тренте Триэсте, 11. Оба автомобиля в гонке сошли, но новая легенда по имени «Феррари» уже родилась.

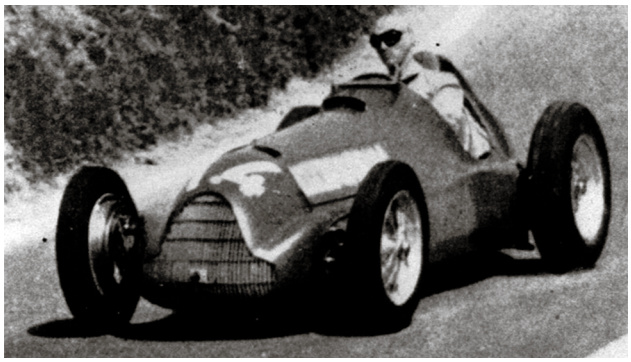
Команда миланского завода готовилась к гонке в Триполи. И тут им через Рино Паренти (Rino Parenti), секретаря фашистской ячейки Милана поступает предложение. От Тацио Нуволари. Он пожелал выступить в гонке на «Типо 158». Однако события гонки во французском По 1938 года и последующие его высказывания были не забыты и не прощены. Тацио было отказано в автомобиле. Так отношения «Альфа Ромео» и Нуволари испортились окончательно и навсегда.

«Большой приз Триполи»
12.05.40, Триполи, Ливия

То была предпоследняя гонка сезона. 10 мая немецкие бомбардировщики приземлились в Роттердаме, а десять танковых дивизий пересекли границу Бельгии. Поэтому вопрос с участием немецких команд отпал сам собой. В результате че-



«Альфа Корсе» после гонки в Триполи 1940 года



Фарина, «Большой приз Триполи» 1940 года

Пинтакуда, «Большой приз Триполи» 1940 года

Все, что осталось от «Савоя-Маркетти-SM79» маршала Бальбо после трагедии под Тобруком

тыре автомобиля команды «Альфа Корсе» противостояли двум заводским «Мазерати» (гонщики Луиджи Виллорези и Франко Кортезе) и четырнадцати Мазерати частных команд и гонщиков. «Альфетты» получили следующие стартовые номера: Джузеппе Фарина — 14, Клементе Бьондетти — 16, Карло Пинтакуда — 22 и Карло Тросси — 42. Нуволари, получивший отказ от «Альфа Ромео», получил место в заводской команде «Мазерати», участвовал в тренировках и даже показал пятое место, но в последний момент отказался от старта и его место занял Кортезе.

Первым на стартовой решетке был вновь Фарина — в четвертый раз в пяти последних гонках. Бьондетти расположился на втором месте, Тросси — на четвертом, пропустив вперед Луиджи Виллорези. Пинтакуда — шестой.

Старт лучше удался Виллорези. Но уже на втором круге Фарина обходит его в борьбе за лидерство. После ошибки Кортезе две «Альфетты», Тросси и Бьондетти, выходят на третье и четвертое место соответственно. Но Фарине не удается оторваться от Виллорези, а когда на 7-м круге он широко заходит в поворот, последний вновь вырывается вперед. Борьба длится еще три длинных (по 13,140 км) круга и в конце концов Фарина вновь возглавляет гонку.

На 14-м круге Бьондетти выходит на второе место, опередив «Мазерати» Виллорези. А семнадцатый круг ознаменовался заездом лидера в боксы. Момент был решающим, но команда сработала отлично. 24 секунды в боксах в те годы считалось великолепным результатом и Фарина выезжает из боксов с запасом в 57 секунд перед Виллорези. По окончании второй трети Виллорези пропускает вперед и Тросси. Так они и финишировали — Фарина первый, за ним Бьондетти и Тросси. Пинтакуда был на финише шестым, пропустив вперед обе заводские «Мазерати».

И хотя в итальянском календаре 1940 года числились еще гонки «Тарга Флорио» 23 мая, «Кубок Чиано» 4 августа, «Кубок Ачербо» 18 августа и гонка в Монце 8 сентября, последней в довоенной истории автогонок стала «Тарга Флорио». Но миланцы игнорировали эти соревнования, потому как еще вечером 12 мая армия маршала Роммеля вторглась во Францию. А вскоре погиб и идейный вдохновитель гонки в Триполи маршал Бальбо. Его популярность и неуступчивость стали досаждать Муссолини. И когда 28 июня 1940 года два самолета «Савоя-Маркетти SM79» с маршалом на борту вылетели из Триполи в Тобрук, итальянские зенитчики почему-то приняли их за британские «бленхеймы» и обстреляли. Говорят, дуче не слишком расстроился потере.

* * * * *

Глава 4. Вторая Мировая Война

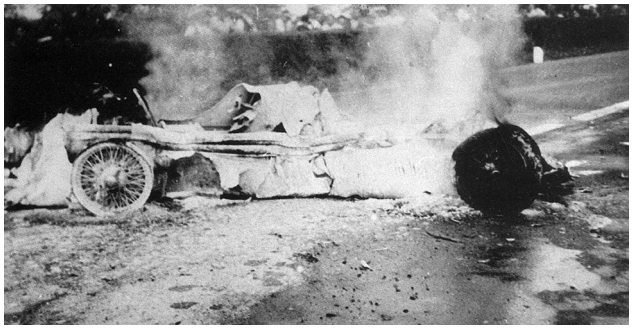
Трагедия на трассе Милан — Варезе

История не терпит сослагательного наклонения. Возможно история Италии сложилась бы иначе, останься маршал Итало Бальбо в живых, но случилось то, что мы знаем: 10 июня 1940 года Италия вступает в войну против Англии и Франции.

В 1940 году все еще верили в скорое окончание войны. Тогда как большинство предприятий перешло на военную продукцию, гоночное отделение «Альфа Ромео» продолжало заниматься привычным делом: Муссолини обещал, что в 1941 году будет время и место для автогонок.

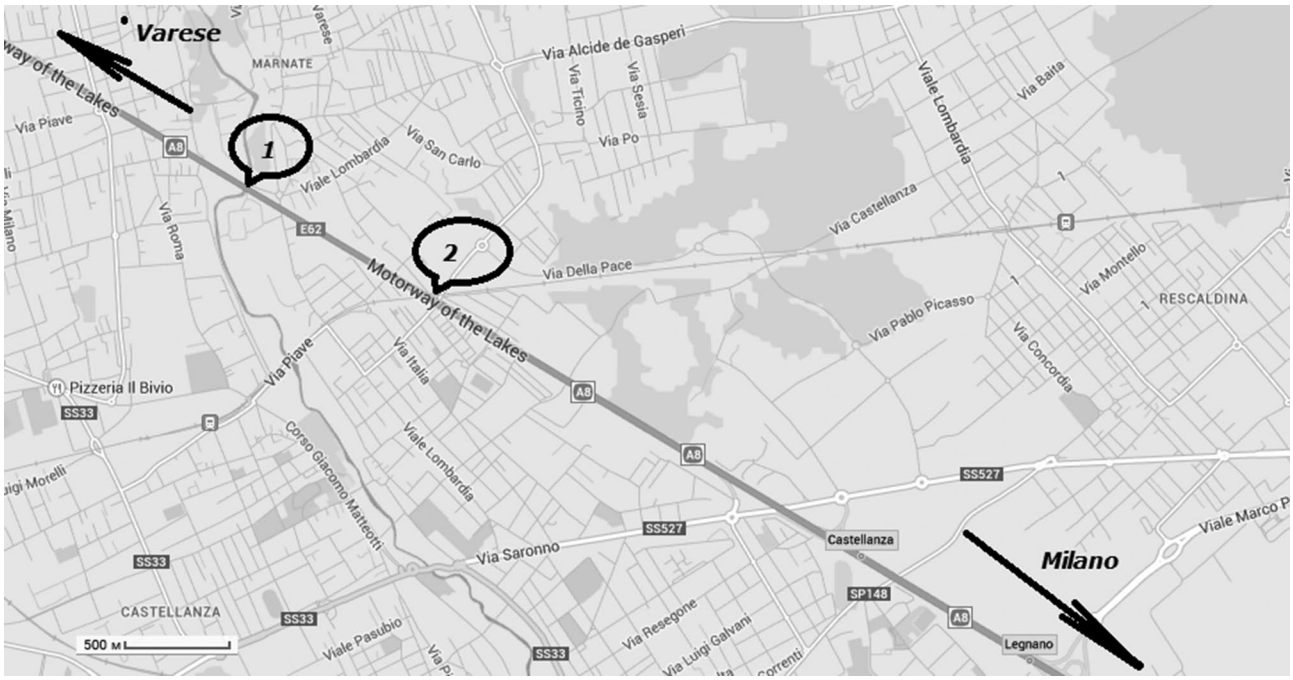
А 18 июня погибает Аттилио Маринони. Погибает за рулем «типо 158». Произошло это во время дорожных испытаний на трассе Милан — Варезе. Двигаясь в сторону Милана, т.е. на обратном пути, он лоб в лоб сошелся с грузовиком. Гоночный автомобиль вспыхнул. Маринони погиб на месте.

Что же произошло на самом деле? Существуют воспоминания сына Рикарта, Хосе Рамона (Jose Ramon), в которых более-менее подробно описываются события того рокового дня. Маринони шел на высокой скорости по пустынному шоссе. Он едва преодолел короткий мостик, как увидел идущий навстречу грузовик. Водитель грузовика, в буквальном смысле усыпленный пустынностью трассы, двигался по центру проезжей части, не оставив Маринони места для маневра. Тормозить было бесполезно. После удара машина Маринони

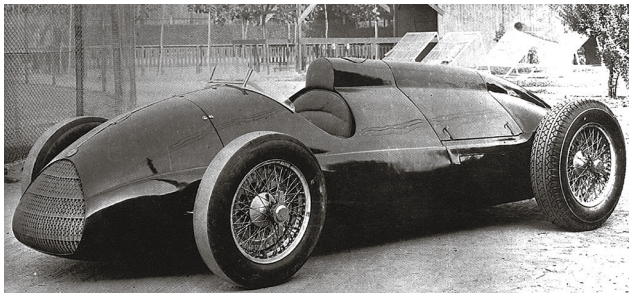


Остатки автомобиля Аттилио Маринони после трагедии на трассе Милан — Варезе

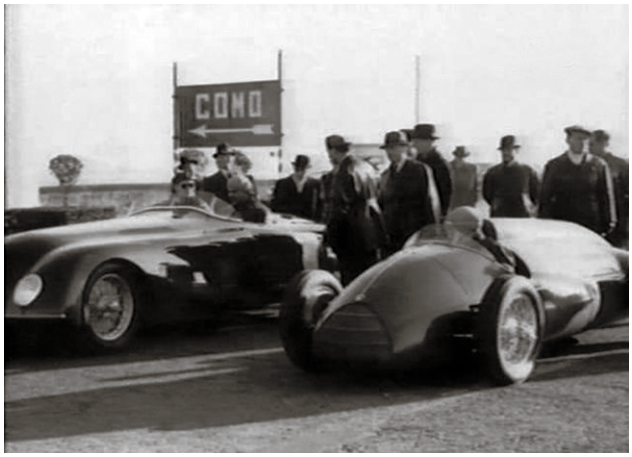
На заднем плане — злосчастный грузовик



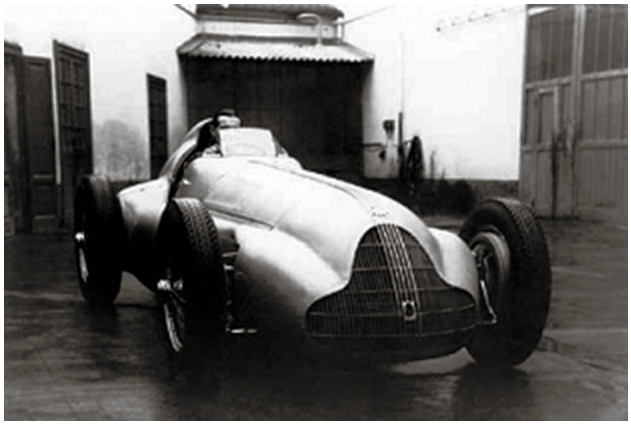
Два предполагаемых места гибели Аттилио Маринони: 1 — мостик через реку Олона, 2 — мост над железнодорожными путями ветки Новара — Саронно



«Альфа Ромео 512»



Сентябрьские тесты «Альфа Ромео 512» на трассе Милан — Варезе. За рулем — Консалво Санези



Вифредо Рикарт, «Альфа Ромео 162», 1940 год

Консалво Санези

загорелась. По сути это все известные подробности.

В большинстве современных источников говорится, что Маринони шел по трассе Милан — Варезе, в некоторых Милан — Комо. Дуг Най (Doug Nye) говорит, что авария произошла в районе развилки Бивио — Кастелланца (Bivio-Castellanza). Если поглядеть на карту Италии, то выясняется, что Бивио и Кастелланца — два района городка Леньяно, что по нынешней трассе A8 много дальше от съезда на Комо. В том районе только два моста — один в 24,5 км от Портелло через железнодорожную ветку Новара — Саронно, второй на километр дальше — через речку Олона. Что ж, примем как место гибели Маринони трассу Милан — Варезе, примерно в 25 км от Портелло.

«Альфетта» приняла еще одну жертву. И долгое время история с автомобилем Маринони была загадкой для историков.

Аттилио Маринони (предположительно он родился в 1892 году в Лоди, пригороде Милана) начинал как механик команды, потом в 1919-1920 гг. был механиком в экипажах с Франчини и Кампари. Потом стал гонщиком, но не добился больших успехов и по достижению «пенсионного» возраста был переведен на должность штатного испытателя «Альфа Корсе».

Долгое время считалось, что Маринони погиб за рулем «типо 512». Причин тому было несколько. Энцо Феррари в одной из своих книг много позже написал: «Я пытался говорить, потом написал докладную записку руководству «Альфа Ромео». В ней я подробно объяснил, что этот автомобиль (речь идет о типе «512» — от авт.) никогда не сможет выйти на трассы соревнований. Его удел — быть утилизированным или стоять в музее. К сожалению меня никто не услышал и судьба распорядилась так, что именно в этом автомобиле погиб великий гонщик-испытатель Аттилио Маринони.» Ему вторил и Консалво Санези (Consalvo Sanesi). Более того, оба они утверждали, что «типо 512» был снабжен двигателем от «Альфетты».

Однако в 1986 году в журнале «Классик Кар Мэгэзин» за сентябрь и октябрь публикуется интервью Санези Дугу Наю (Doug Nye), где он признается, что дело было совсем не так. Потом Джузеппе Буссо (Giuseppe Busso) в своей книге «Nel cuore dell'Alfa" приводит другие факты: на странице 29 издания 2005 года он говорит, что Маринони погиб за рулем «Альфа Ромео 158D».

Гриффит Боргесон в «The Alfa Romeo Tradition" вторит им: на страницах 129 — 130 издания 1990 года написано следующее: «Отдел шасси подготовил конструкцию с задней подвеской «Де Дион» сзади на продольных торсионах. Передняя подвеска была на витых пружинах. Впервые ав-

томобиль поехал еще 19 апреля 1940 года. Дата взята из дневников Буссо».

А суть была такова: Маринони разбился на «Альфа Ромео 158» с элементами подвески от типа «512», в частности задней подвеской «Де Дион» и передней, имитировавшей конструкцию «512-й». Возможно речь шла о модернизации «Альфетты», но скорее всего проводились рядовые испытания узлов «типо 512», а «158-я» служила лишь агрегатоносителем. Второй вариант более вероятен, поскольку впервые «512» вышла на испытания лишь 12 сентября 1940 года. А значит в июне полным ходом шло ее строительство и требовались испытания отдельных узлов.

Джузеппе Буссо, которому после войны предстоит создавать первые «Феррари», а позже несколько десятилетий стоять у руля конструкторского штаба «Альфа Ромео», называл эту модификацию «Альфа Ромео 158D». Идея с внедрением подвески «Де Дион» не оставит в покое умы создателей «Альфетты» — в 1951 году она получит продолжение в виде «типо 159». Но это будет много позже. Есть один интересный факт, которому еще следует получить подтверждение — в мае Баттиста Гидотти докладывал Рикарту, что двухступенчатый компрессор от типа «512» практически без переделок был установлен на «Альфетту» и эта связка оказалась очень эффективной.

Итак, из семи имевшихся на тот момент в распоряжении «Альфа Корсе» шасси «типо 158» осталось только шесть.

Что до «512-й», то впервые она вышла на трассу только 12 сентября 1940 года. Произошло это в Монце, за рулем сидел Консалво Санези. Результаты испытаний оказались неутешительными: время на круге было на две секунды хуже, чем на «Альфетте». Санези получил должность водителя — испытателя после гибели Маринони. Начинал он как механик у Гастона Брилли-Перри, а после гибели последнего в Триполи в 1930 году по протекции Яно перешел на работу в «Альфа Ромео». Сперва как простой механик, а позже стал испытателем дорожных автомобилей. В 1940 году ему исполнилось только 28.

Если говорить о типе «162», то этот автомобиль с 16-цилиндровым двигателем испытывался изначально 19 апреля, и чуть позже, в июне. Как минимум один раз за руль садился сам Рикарт. Больше ничего не известно. Автомобиль не сохранился. Также Рикарт занимался проектом закрытого гоночного автомобиля «типо 163» с задним расположением двигателя от «162-й» без компрессора, но этот проект в железе реализован не был.

Бомбардировки Портелло

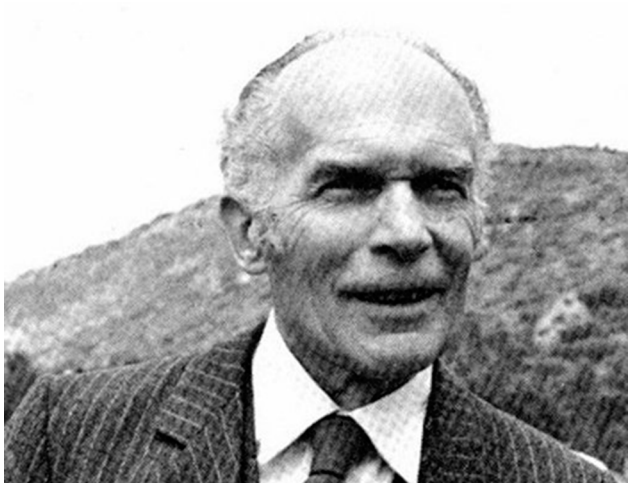
После вступления Италии в войну 99-я эскадрилья двухмоторных бомбардировщиков Королевских ВВС Великобритании «Веллингтон» была направлена на бомбардировку Генуи и Турина. Дальний перелет и возможная непогода над Альпами вынудили командование ограничить запас бомб и ущерб от бомбардировки был минимальным. Поэтому последующие два года население северной Италии чувствовало себя более чем в безопасности.

Самолеты тяжелой авиации «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден», что базировались в Восточной Англии не могли достать индустриальные центры Италии Милан и Турин, располагавшиеся в 1200 км от их баз. Однако в начале 1942 года на вооружение королевских ВВС стали поступать 4-моторные «Галифакс» и «Ланкастер», которые уже легко могли долететь до северной Италии и вернуться обратно. И все равно Милан и Турин долгое время оставались вне «зоны интересов» бомбардировщиков, поскольку полеты над Альпами на высоте 6000 м вынуждали летчиков уменьшать бомбовую нагрузку.

И тем не менее 24 октября Милан подвергся первому массированному бомбовому удару. Портелло в тот раз не пострадал. Но Рикарт осознал опасность. Он переводит конструкторское и исследовательское бюро в отель «Бельведер» [1] в городке Лаго д'Орта (Lago d'Orta), что в 80 км на северо-запад от Милана. Но если начать исследовать карту, то выяснится, что такого городка как Лаго д'Орта просто не существует. Lago d'Orta — это синоним Lake Orta, озеро Орта. Разумеется, что там множество населенных пунктов (Оменья, Краббиа, Пратолунго, Петтенаско, Орта Сан Джулио, Сан Маурицио Д'Опалья), но нет такого городка как Лаго д'Орта. Речь шла лишь об отеле на берегу озера Орта. Но есть и другой момент — отель «Бельведер» есть только в нескольких километрах северо-восточнее, в городке Стреза, что на берегу озера Лаго Маджоре. Поэтому кто-то из уважаемых авторов книг про историю «Альфетты» здесь путается.

Среди многочисленных сотрудников, оказавшихся в отеле на берегу озера Лаго оказались и незадолго до войны принятые на работу Орацио Сатта Пулига и Джузеппе Буссо. Оба сыграют важнейшую роль в послевоенной жизни «Альфа Ромео».

Автомобили же (шесть «Альфетт» и два экземпляра «типо 512», один из которых некомплектный) прячутся в гаражах паддока «Монцы». 14 февраля 1943 года бомбардировка Портелло нанесла первый серьёзный урон заводу. В мае того же года американские и английские войска захватывают Сицилию, а 24 июля король Витто-



Джузеппе Буссо

«Хэндли Пейдж Галифакс MkIII»

«Авро Ланкастер PA474»

«Консолидэйтед B-24 Либерейтор»

рио Эммануэль II отстраняет Муссолини от власти и арестовывает его. Главой правительства становится маршал Пьетро Бадольо (Pietro Badoglio). В августе Милан накрывает очередная волна ночных авианалетов. Немцы, обеспокоенные захватом Сицилии и бестолковостью действий итальянской армии входят в северную Италию. Автодром в Монце становится парком для немецкой военной техники. Понимая, что вся территория автодрома станет объектом для бомбардировок союзнической авиации, с помощью функционера миланского автоклуба «Альфетты» и «512» вывозят. Их перевозят и прячут в сыроварне в Мельцо (Melzo), что недалеко от Лаго д'Орта [1], [2]. Здесь опять же ошибка: городок Мельцо расположен в 15-18 км от Милана строго на восток.

3 сентября 1943 года союзники высаживаются в Италии в районе Калабрии и в тот же день Италия капитулирует в войне. В результате северная Италия автоматически становится оккупационной зоной Германии. Все производственные мощности «Альфа Ромео» оказываются реквизированными, а сотрудникам может угрожать депортация в Германию. Рикарт предпринимает все возможное, чтобы сохранить конструкторский и исследовательский штат в целости. Гоббато же, свободно говоривший по-немецки, ведет переговоры с оккупационным командованием, пытаясь уберечь завод и коллектив от полной гибели.

Но 20 октября 1944 года армада американских «Либерейторов» сбрасывает около тридцати 250-килограммовых бомб на Портелло. Завод обездвижен. Немецкие власти требуют в скорейшие сроки восстановить его работу, но среди сотрудников «Альфа Ромео» желающих нет. Всю зиму 1944-1945 гг. предприятие простояло в руинах.

Контракт Рикарта заканчивался 31 марта 1945 года, а уже 29 марта он покидает компанию и через Швейцарию возвращается в Испанию. До сих пор многие спорят о роли и талантах Вифредо Рикарта. Да, ни один из его проектов не принес плодов, но его влияние на «Альфа Ромео» сказалось много позже.

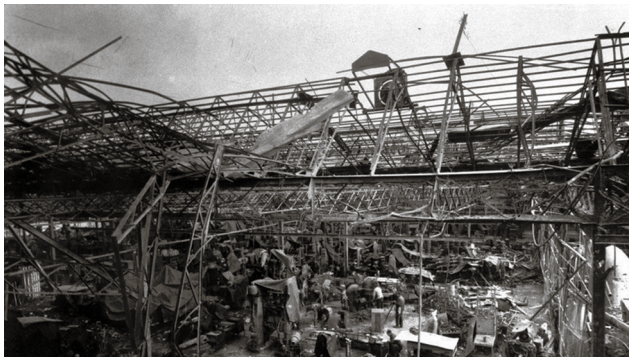
Надо сказать, что после возвращения в Испанию Рикарт и там заслужил внимание руководства страны. Правивший тогда генерал Франко высоко ценил его. Свою карьеру он начал в компании «ENACA» (ENASA), которая строила грузовики, потом же он добился начала производства престижных легковых автомобилей под маркой «Пегасо» (Pegaso), бывшая «Испано-Сюиза». В начале 60-х он был избран президентом компании по производству тормозных систем «Локхид» (Lockheed) а также являлся одним из основателей «CEAT» (SEAT). В 1968 году был награжден крестом Альфонсо X.

Весна 1945 года принесла освобождение

северной Италии. А 25 апреля 1945 года Национальный комитет освобождения взял контроль над Миланом. Через два дня народный суд вынес смертный приговор Гоббато. На следующий день, заехав в Портелло, чтобы забрать часть своей библиотеки из кабинета, он был убит. С его автомобилем поравнялась «Лянча Аугуста» и два человека в масках открыли огонь. Гоббато погиб на месте, а убийц так и не нашли. Человек, который спас «Альфа Ромео» от финансового краха, спас многих рабочих от депортации в Германию, совершил одну большую ошибку — он был слишком близок к фашистской партии.

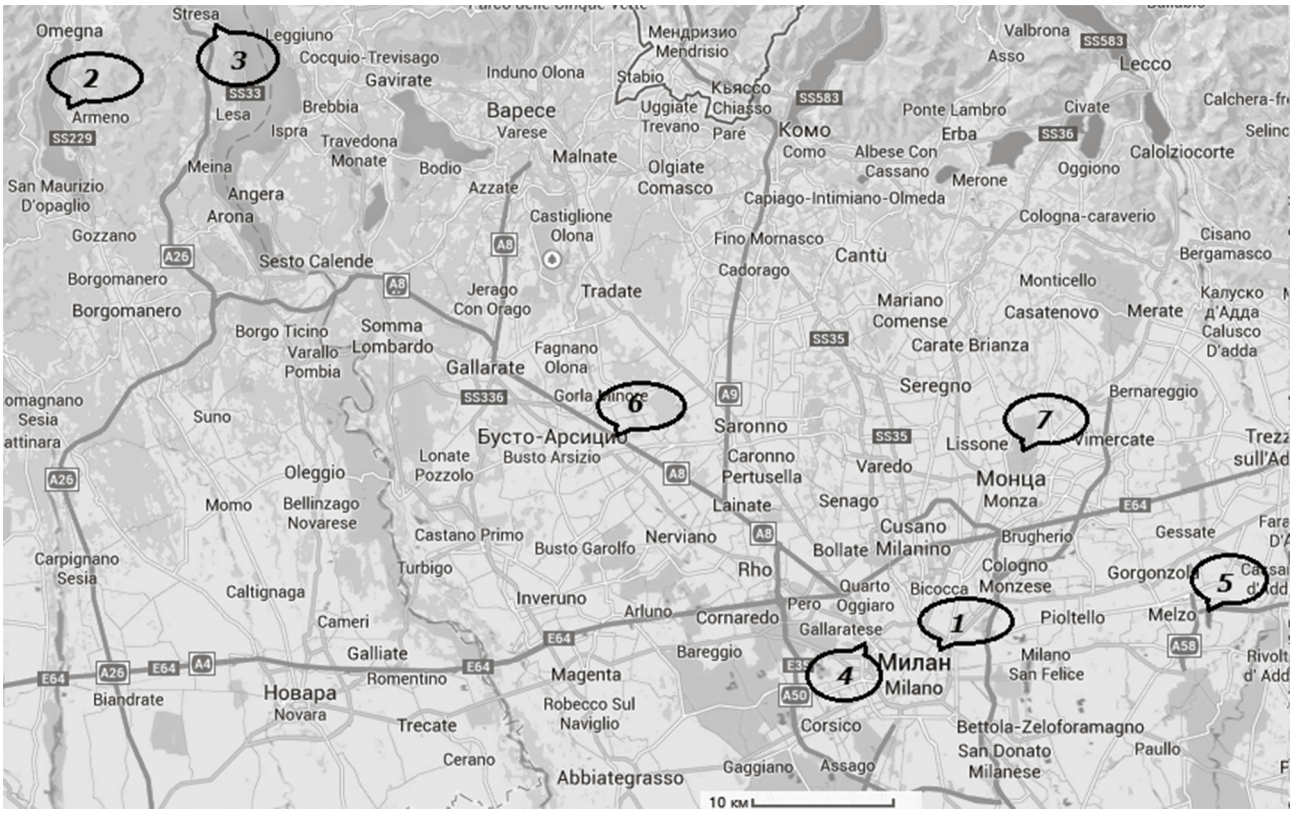
Гоббато был лишь одним из многих руководителей предприятий, кто слишком рьяно участвовал в жизни фашистской партии и поплатился за это. Эдоардо Вебер (Edoardo Weber), основатель всем известной компании по производству карбюраторов, 17 мая 1945 года как обычно отправился вечером с работы домой пешком. Но больше его никто не видел.

Многое в Италии было разрушено. Тот же автодром в Монце стал местом парада 14 мая 1945 года для бронетанковой техники союзников. 6-я южноафриканская бронетанковая дивизия в составе примерно 400 единиц техники, из которых около двухсот были танки М4 «Шерман» и САУ М10 «Россомаха». Принимал парад командир 5-й армии генерал Кларк, а командовал генерал Пул. Присутствовали маршал Александер (команду-



Завод Портелло после бомбардировки 20.10.44

Завод Портелло после бомбардировки 20.10.44



1 — г.Милан; 2 — озеро Лаго д'Орта; 3 — городок Стреза на озере Лаго Маджоре; 4 — пригород Милана Портелло; 5 — г.Мельцо; 6 — предполагаемое место гибели Маринони; 7 — автодром Монца;

Парад союзников вдоль центральной трибуны автодрома в Монце 14 мая 1945 года

Склад техники и вооружений как трофейных, так и оставленных союзниками. Полотно трассы «Аутодромо Национале ди Монца», 1946 год

Генерал Франко и идущий по правую руку от него Вифредо Рикарт на церемонии открытия завода «ЭНАСА», 1948 год

Стенд «Пегасо» на Нью-Йоркской автомобильной выставке 1953 года

ющий группировкой союзнических войск в Италии) и маршал Смэтс (премьер-министр и главнокомандующий войсками ЮАР). Парад длился примерно три часа и закончился салютом и воздушным парадом. Однако позже Антонио Бривио в интервью газете «Коррьере делло Спорт» сказал, что покрытие полотна пострадало не сильно.

Что же до продолжения гоночной активности в Италии 1945 и 1946 годов, то лучшей иллюстрацией может стать фото автодрома в Монце 1946 года, из которого сделали временный склад всего, что оставили союзники и трофейного немецкого. Грузовики были переданы на восстановление городов и в сельские районы. Джипы отдали карабинерам, мотоциклы «Харли-Дэвидсон» — патрулям. Танки «Шерман» прослужили в итальянской армии до начала 60-х. Американские самолеты «Мустанг», «Тандерболт» и «Лайтинг» итальянским пилотам решительно не понравились из-за большого числа аварий, зато английские «Супермарин Спитфайр» прослужили верой и правдой в «Аэронаутика Милитаре» вплоть до 1952 года, после чего их передали Израилю, а тот в свою очередь продал их ВВС Бирмы. Многие начинали свой бизнес с этого: тот же Феруччо Ламборгини занялся переделкой всего, что движется в сельскохозяйственную технику.

* * * * *

Глава 5. После войны

После гибели Уго Гоббато был назначен новый президент компании — Паскуале Галло (Pasquale Gallo). Разрушенные здания были восстановлены, построено одно новое. Компания отказалась от авиамоторостроительного отделения. Теперь «Альфа Ромео» выпускала только легковые автомобили и грузовики.

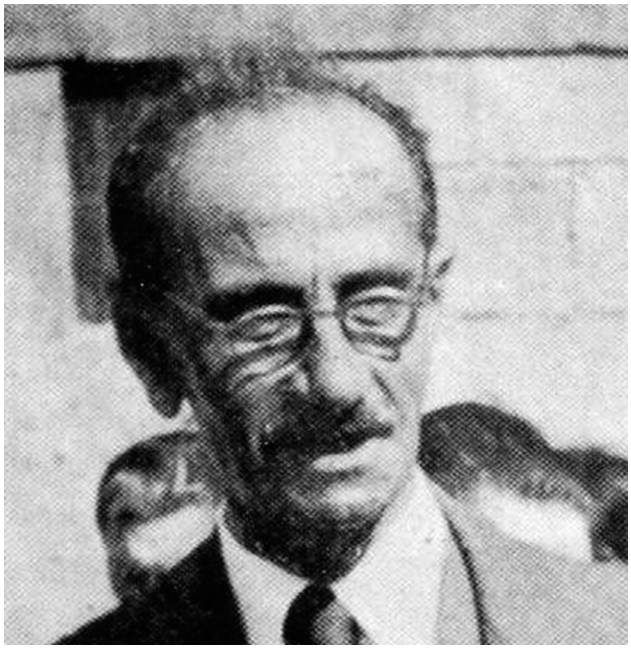
Сильные позиции коммунистической партии в послевоенной Италии вынуждали Галло крайне аккуратно вести дела с профсоюзами и при принятии решений обращать внимание и на политический аспект. Так, он был вынужден расстаться с Джоакино Коломбо, которого обвиняли в членстве в фашистской партии. Его отправляют в неоплачиваемый отпуск. А техническим директором был назначен Орацио Сатта Пулига (Orazio Satta Puliga), которого еще в 1938 году пригласил на работу Рикарт. Одним из первых решений Орацио Сатта было восстановление гоночной команды и обозначение гоночной деятельности «Альфа Ромео» как приоритетной. Создается группа в составе Орацио Сатта, Ливио Николиса, Баттисты Гидотти и Джузеппе Буссо. Николис занимался исследовательской работой, Буссо — конструкторской, Гидотти — испытаниями.

Здесь стоит отвлечься и подробнее рассказать о Джузеппе Буссо. Он пришел на работу в «Альфа Ромео» незадолго до войны. Выпускник фрайбургского университета, он быстро заслужил доверие Орацио Сатта и Рикарта. Пока конструкторское бюро работало в отеле на озере Лаго, он занимался проектированием 28-цилиндрового авиационного двигателя «Типо 1101» и послевоенного массового легкового автомобиля «Газель» (Gazelle). Вскоре он становится правой рукой Рикарта, готовя для него всю информацию. После бегства Рикарта из Италии Буссо даже подумывает последовать за ним в Испанию. В начале лета 1946 года он увольняется из «Альфа Ромео»: ему сложно работать в атмосфере недоверия. Однако через пару недель,10 июня, он оказывается уже у конкурентов — Энцо Феррари. От того ушли Коломбо и Лампреди, поэтому Буссо было чем заняться в Маранелло. В начале 1949 года он вернется в «Альфа Ромео» и станет главным конструктором всех ее автомобилей вплоть до середины 80-х годов. Но все это будет позже.

А пока с помощью Консалво Санези автомобили, которые хранились в Мельцо в разобранном виде, перевозят обратно в Портелло. Их собирают и Санези совершает пробные поездки по автостраде осенью 1945 года близ завода.

Коломбо вынужден искать заработки на стороне. И он находит временную работу у Энцо Феррари, для которого проектирует V-образный 12-цилиндровый двигатель и создает концепцию

Казнь фашистских лидеров. Муссолини — второй слева. Милан, площадь Пиаццале Лорето, 1945



Паскуале Галло

Орацио Сатта Пулига

автомобиля. В ноябре об этом становится известно Галло, и он, договорившись с профсоюзами, возвращает Коломбо на должность технического руководителя спортивного отделения (это было первое возвращение Коломбо в «Альфа Корсе». Будет и второе). Сатто в начале 1946 года получает назначение на должность технического руководителя всей компании.

Автомобилями в той или иной степени занимались на протяжении семи месяцев, прежде чем они оказались на гоночной трассе. По-прежнему «Альфа Корсе» могла позволить себе выбирать лучших из гонщиков. Для первой своей послевоенной гонки были выбраны Жан Пьер Вимилль и Джузеппе Фарина, известные по довоенным выступлениям за команду.

Но это уже другая история. VMS

* * * * *

Продолжение следует...

Ливио Николис, Орацио Сатта Пулига и Джузеппе Буссо

Литература:

1. **Alfetta**, Ed McDonough, The Crowood Press, 2005, ISBN 1 86126 685 5;
2. **First among champion**, David Venables, Haynes Publishing, 2000, ISBN 1 85960 631 8
3. **La Scuderia Ferrari 1929 – 1939**, Luigi Orsini, Franco Zagari, Editotiale Olimpia, 1979
4. **Gran Premio di Tripoli**, Alberto Radaelli, Luigi Reverdito editore, 1989, ISBN 88-342-0189-2
5. **A Record of Grand Prix and voiturette racing**, P.Sheldon, D.Rabagliati, St.Leonard Press, 1993, ISBN 0 9512433 8 1
6. **Alfa Romeo: Tutte la vetture dal 1910**, Luigi Fusi, Emmeti Grafica Ed., 1978
7. **The Racing Fifteen-Hundreds**, David Venavbles, Transport Bookman Publications, 1984, ISBN 0 851 84024 8
8. **Automobil Revue Zeitung**, 1937-1951;
9. **L'Automobile**, №№1-9, 1939;
10. **MotorSport**, 1938-1951;

Stockholms
GRAND PRIX
Влад Шайхнуров
«Два победителя одной гонки»
9
2
SMK
STOCKHOLMSAVDELNING
Skarpnäck
29-30 maj

Влад Шайхнуров

Два победителя одной гонки

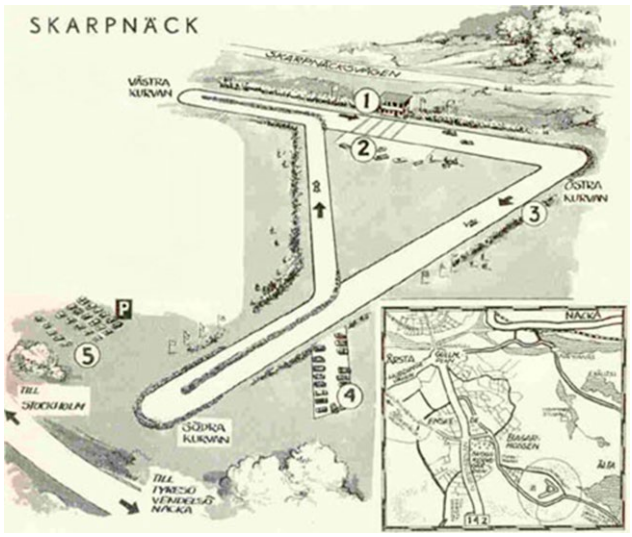
1. Предыстория

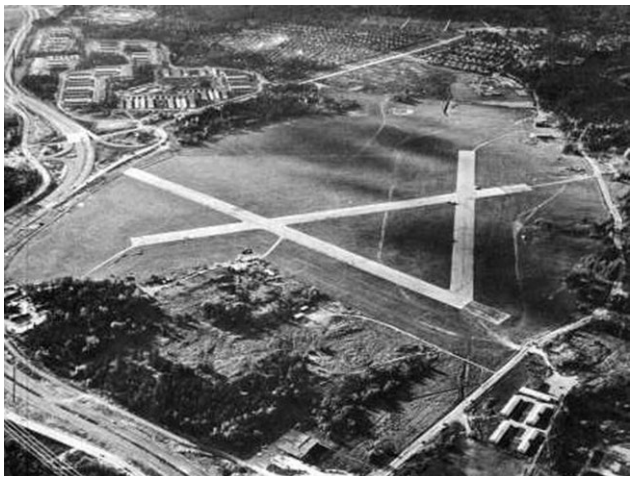
Швеция середины прошлого века находилась на задворках европейской гоночной жизни. Отсутствие постоянных гоночных трасс, невысокая активность Королевского автомобильного клуба и малый интерес к автогонкам у населения этой северной страны делали свое дело. Однако в 1946 году принимается решение о проведении гонки с привлечением европейских звезд.

Тогдашний президент автоклуба принц Густав-Адольф (Gustav Adolf) решил не искать добра от добра и на февраль 1947 года была назначена гонка ледовая гонка на военном аэродроме Роммэхед (Rommehed) в богом забытой глуши в 200 км на северо-запад от Стокгольма. Надо заметить, что опыт проведения ледовых гонок у шведов уже был: аналогичные гонки на льду озер были популярны во второй половине 30-х.

Решили пригласить лучших гонщиков Европы. Встал вопрос о технических требованиях к автомобилям, которые организаторы хотели видеть на старте. Густав-Адольф, страстно желавший вывести страну на европейский уровень в автоспорте, выбрал не так давно сформированную «Международную формулу» (Formule Internationale), с годами получившую определение «формула-1». В самой Швеции были неплохие гонщики, желавшие сразиться с европейскими «грандами», но не было автомобилей, которые так или иначе соответствовали требованиям международной формулы. Но желание соответствовать взяло верх и из шведов на гонку смог заявиться лишь Густаф Нобелиус (Gustaf Nobelius) на «Бугатти Т35», рабочий объем которой был специально снижен до полутора литров.

Привлечь теплолюбивых итальянцев и французов планировалось щедрыми стартовыми и призовыми. Но за две недели до старта случилась трагедия — в авиационной катастрофе погибает принц Густав-Адольф. Вставал даже вопрос об отмене соревнований, но паром с участниками уже вышел из порта Руана. Тогда инициативу взял на себя другой принц, Бертил (Bertil Gustaf Oskar Carl Eugén). Энтузиаст автогонок, сам некогда гонщик, он в короткие сроки организовывает подготовку трассы. Стоит добавить, что Бертил был более популярен в Швеции, поскольку никак не запятнал себя связями с нацистами. Тогда как Густав-Адольф неоднократно бывал в Берлине и имел тесные контакты с первыми лицами фашизма. Но не в шведских традициях тех лет было осуждать наследника престола. Его все равно любили.





На фотографиях сверху вниз:
- принц Густав-Адольф, Герман Геринг и король Швеции Густав в Берлине, 1939 год;
- план трассы, проложенной по аэродрому в Шкарпнаке для гонки 30 мая 1948 года;
- аэродром «Шкарпнак», вид с воздуха;

Подъездная дорога и кусок ВПП аэродрома «Шкарпнак», начало 50-х

К сожалению чудовищные морозы сковали Балтийское море и паром встал, не дойдя несколько миль до Гётеборга. Призы в итоге разыграла британская троица Парнелл (Reg Parnell), Абекассис (George Abecassis) и Брук (Leslie Brooke).

Французские же, итальянские и швейцарские гонщики лишь со стороны смотрели, как англичане делят щедрые призовые.

Соммер (Raymond Sommer), Широн (Louis Chiron), Жиро-Кабанту (Yves Giraud-Cabantous), Шабу (Eugene Chaboud), Поцци (Charles Pozzi), Луво (Henry Louveau) уговаривают принца Бертила организовать еще одну гонку. Что и было сделано в течение двух недель. На сей раз гонку провели на льду озера, но уже ближе к Стокгольму, в Валлентуне (Vallentuna).

2. «Большой приз Стокгольма», 1948

Бертил, возглавивший Королевский автомобильный клуб (KAK, Kungliga Automobil Klubben) после гибели брата, решает не искушать судьбу и на 1948 год планирует летнюю гонку. Провести ее доверяют стокгольмскому отделению Шведского автомобильного клуба (SMK, Svenska Motor Klubben). В качестве трассы выбирают аэродром «Шкарпнак» (Skarpnäck Flygfält), что километрах в десяти от центра Стокгольма на юг. Трассу довольно скучной конфигурации выкладывают тюками сена (всего 112 тонн). Длина круга составила 3018 м, так что дистанция гонки в 67 кругов составила 202,2 км. Здесь следует сделать замечание: в современной литературе фигурирует как правило дистанция гонки 201 км (соответственно длина круга ровно 3000 м), но кропотливая работа Гвидо де Карли с нанесением на современную карту плана аэродрома и измерения длины круга по GPS-координатам дали другой результат. В [1] дистанция гонки также составляет 202,218 км.

На фото сверху вниз:
- принц Бертил;
- хотя Шкарпнак считался отдаленным пригородом Стокгольма, туда еще до войны стали ходить трамваи 8-го маршрута из района Слуссен;
- дом принца Бертила в Шкарпнаке;

Гонка получает название «Большого приза Стокгольма» (I Stockholm Grand Prix) и ее проведение запланировано среди гонщиков на автомобилях формулы №2 на 30 мая 1948 года. Насколько оправданным было назначить старты на этот день неизвестно, поскольку в гоночном календаре 30 мая уже фигурировали гонки на «Большие призы» Бари и Парижа. Дабы привлечь знаменитостей к себе, КАК вновь идет по пути шокирования последних размерами стартовых и призовых. Позже было подсчитано, что суммарные расходы автоклуба составили порядка 270000 шведских крон или 45 тыс. долларов, что тем временам было огромной суммой.

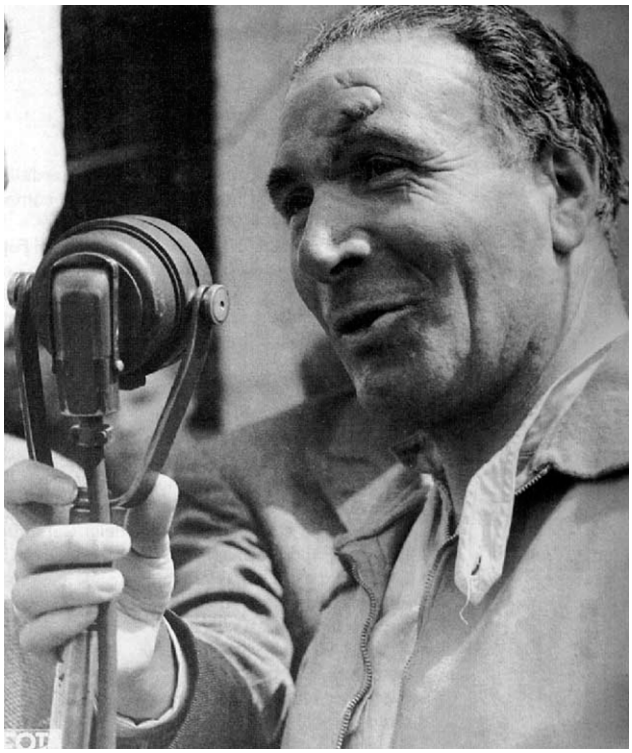
Такие траты выглядели как пир во время чумы: Швеция была небогатой страной, в которой личный автомобиль был предметом роскоши. И даже владельцы того небольшого количества автомобилей испытывали немалые трудности с топливом, покрышками, запасными частями. Так, на гонку заявился Стуре Свенссон (Sture Svensson) на самодельном гоночном автомобиле с двигателем от серийной «Лянчи» (Lancia). За неимением покрышек хотя бы от легкового автомобиля он использует таковые от передних колес отцовского трактора!

Зрителей и других участников пытались заманить также именем Тацио Нуволари (Tazio Nuvolari), который должен был стартовать на малоизвестной тогда «Феррари». В конце концов Нуволари не приехал. В газетах тогда написали, что по состоянию здоровья, хотя в тот же день он стартовал в Бари. Возможно это было одно из многих неисполнимых обещаний Энцо Феррари, а может и повторение «маневра» организаторов 1947 года, когда в заявочном списке фигурировали и полуторалитровая «Альфа Ромео» (читай «Альфа Ромео 158») и такой же «Мерседес-Бенц» (очевидно W165). Ясно, что ни тот ни другой автомобиль так на старте и не появились, но некоторая интрига организаторам удалась.

3. Участники

Заявочный список получился немногочисленным и в то же время интересным:

1) пять стартовых номеров было выделено для гонщиков «Экип Гордини» (Equipe Gordini): Жан-Пьера Вимилля (Jean-Pierre Wimille), принца Биры («B.Bira»), Франко Рола (Franco Rol) и двух местных — Олле Ландбю (Olof Landbü) и Густа Берквиста (Gösta Bergqvist). Однако Вимилль приезжать даже и не собирался. Что же до заявителей Биры, Рола и Берквиста, то уверенным можно быть только в заявке на первых двух: в [2] говорится, что только принц Бира и Франко Рол представляли команду «Экип Гордини». Возможно, что Берквисту и Ландбю была пред-



На фото сверху вниз:
- Клементе Бьондетти;
- Бьондетти и Соммер прекрасно были знакомы еще с 30-х: заводская «Альфа Ромео 2900» экипажа Бьондетти — Соммер в гонке «24 часа Спа» 1938 года;
- принц Бира;

ложена заводская техподдержка, а возможно и формальная заявка от команды Амедее Гордини (Amedee Gordini);

2) два автомобиля «Феррари 166» с Раймоном Соммером и Клементе Бьондетти (Clemente Biondetti) за рулем. Оба гонщика заявлены от «Скудерия Феррари» (Scuderia Ferrari), хотя и тот и другой автомобиль (шасси 006I и 010I) принадлежали команде «Скудерия Интер» (Scuderia Inter) Игоря Трубецкого и Бруно Стерци. Раймон Соммер был фаворитом Энцо Феррари на тот момент, Бьондетти же после ярких побед в «Тарга Флорио» и «Милле Милья» пользовался громадным его доверием. Вероятнее всего речь идет об очередных махинациях Феррари и Гоффредо Цеэндера (менеджер «Скудерия Интер»);

3) от «Экюри Блю» (Ecurie Bleue) стартовал Харри Шелл (Harry Schell) на «Чизиталия D46»;

4) «Хершам и Уолтон Моторс» (HW Motors) выставила «Альта» с Джоном Хитом (John Heat) за рулем. Автомобиль имел обтекаемый кузов с закрытыми колесами;

5) также в заявочном списке фигурировало четыре местных гонщика на самодельных конструкциях с открытыми колесами. Это были уже упомянутый выше Стуре Свенссон на «Лянча Спешл», Хольген Йонссон (Holger Johnsson) на «Ситроен Спешл», Суло Кейнанен (Sulo Paavo Johannes Keinänen) на «Кейнас-БМВ» (Keinäs-BMW) и Густаф Нобелиус на «Нобе-Форд» (Nobe-Ford). Йонссон на гонку просто не приехал, Нобелиус же, промучившись с автомобилем, так и не проехал ни круга в практике, из-за чего не был допущен к гонке.

4. Другие гонки

Соревновательная программа была расписана на два дня. Кроме основной гонки автомобилей международной формулы №2 было предусмотрено еще четыре гонки (длина круга для них была ограничена 2200 м) для автомобилей, разбитых по классам:

класс A — для весьма специфических местных самоделок с открытыми колесами и двигателями главным образом американского производства объемом выше двух литров;

класс B — для автомобилей с рабочим объемом не выше 2,0 литров, где преобладали довоенные «БМВ 328» и до неузнаваемости преображенные «Ситроены». Никаких ограничений на тип кузова не налагалось;

класс C — для спортивных автомобилей объемом до 1100 куб.см.;

класс D — для микролитражек с двухтактными двигателями, где основу поля составляли немецкие довоенные «ДКВ» с двигателями, подготовленными в мастерских «СААБ» (SAAB), что в Тролльхаттане;

Старт гонки на «Большой приз Стокгольма» 30.05.1948: впереди слева направо — Соммер, Бьондетти и Хит; позади Бьондетти — Харри Шелл.

Первой, в субботу утром прошла гонка на 5 кругов в классе D. В сопровождении улыбок пятидесяти тысяч зрителей. Победил Рольф Мелльде (Rolf Mellde), который спустя много лет станет знаменитым, выступая за «СААБ». Второе место досталось Олофу Ландбю, третье — Густо Бергквисту. Оба в воскресенье должны были стартовать в главной гонке уикенда.

Остаток дня был отведен под малозначимые гонки, среди которой была и та, которую сейчас назвали бы «моноклассом». Речь идет об «ФИАТ-Тополино», девять из которых банально составляли обслуживающий транспорт аэродрома. Из результатов трехкруговой гонки известны только три лучших гонщика: Борг, Матсгард, Хультберг.

Второй день открывали гонщики класса «А». Всего в 20-круговой (по 2200 м) гонке стартовало пять автомобилей:

- Гуннар Олльсон (Gunnar Olsson) на «Кайзер Спешл» (Kaiser Special) от автоклуба Карскоги (Karlskoga MK);
- финн Суло Пааво Йоханнес Кейнанен на «Филлипссоне» (Philipsson Chrysler Special);
- швед Свен Эрик Карлссон (Sven Erik Karlsson) из Энстеде на «Форд Спешл»;
- швед Борье Хартли (Börje Hartley) из Мариастада на «Форд Спешл»;
- итальянец Луиджи Фаллаи (Luigi Fallai), проживавший в Стокгольме, на «Альфа Ромео Спешл»;
- датчанин Роберт Неллеман (Robert Nelleman) на «Форд Спешл». Участие не подтверждено, поскольку имеются разногласия между источниками;

В итоге победил Олльсон, Кейнанен был на финише вторым, Карлссон — третьим, Хартли — четвертым, Фаллаи — пятым.

Клементе Бьондетти на «Феррари 166SC» (шасси 010I) в гонке на «Большой приз Стокгольма» 1948 года

5. «Большой приз Стокгольма»

Расписание было составлено несколько странно даже для тех лет: тренировки основной гонки проходили непосредственно перед стартом. Как раз в этот момент собравшимся зрителям и было объявлено, что знаменитый Нувола-ри из-за болезни на гонку не приехал (хотя его не было даже в заявочном списке), зато команда «Скудерия Феррари» прислала новоиспеченного победителя «Милле Милья» и «Джиро ди Сицилия» Клементе Бьондетти. Несмотря на долгое перечисление заслуг и званий, а также бурные аплодисменты, следует констатировать, что за пределами Италии Бьондетти был мало известен. Соммера представили много скромнее.

Лучшим в тренировках был Бира. Он на две секунды был быстрее Соммера и на четыре — Бьондети. Они и должны были составить первый ряд стартовой решетки. Второй ряд достался Франко Ролу, Стуре Свессону и Харри Шеллу. Третий ряд составили Джон Хит и Суло Кейнанен.

Все воскресенье шел дождь, что очевидно вызвало немало проблем у гонщиков Гордини. Когда дело дошло до выезда на старт сломался электрический стартер. Автомобиль Рола удалось запустить пусковой рукояткой, двигатель Биры даже не подавал признаков жизни. Тогда механики решили запустить двигатель с толкача. Более того, на стартовую выбежал принц Бертил и тоже принялся толкать мертвый автомобиль. Его 75 метров толкали до стартовой линии и принц, отчаянно жестикулируя, подавал какие-то команды стартеру гонки. Все были в замешательстве — и сам Бира, и функционер автоклуба, которому доверили дать старт гонки отмашкой флага. Пока кто-то на что-то решился Бира пересек стартовую линию и тут флаг был опущен. Все устремились вперед и только несчастный принц Бира, машину которого толкал принц Бертил проехал еще метров семьдесят, прежде чем один из механиков не догадался открыть кран подачи топлива. Бира бросился в погоню.

Бира и его «Симка-Гордини» были самыми быстрыми на трассе и вскоре он уже наседал на Соммера. К 30 кругу тайский принц опережал шедшего третьим Бьондетти на полминуты. Позади были Шелл и Рол, который в свою очередь отставал от Бьондетти еще на 19 секунд. После 33 круга Соммер, не дававший ни одного шанса для обгона, остановился: поломка заднего моста. Бира легко удержал лидерство в гонке и пересек финишную черту через 2 часа 16 минут. Шелл закончил на круг меньше, Рол и Хит — на четыре.

6. Дисквалификация

Но не успел Бира встать ногами на асфальт, как к нему подошли функционеры автоклуба и сообщили о протесте со сторону команды «Феррари». Первое обвинение, которое прозвучало в адрес Биры - посторонняя помощь, усугубленная тем, что помощь была со стороны зрителей (даже если этим зрителем был претендент на корону). Протест был принят и победителем объявили Клементе Бьондетти. Так Бьондетти стал первым гонщиком, что принес победу «Скудерии Феррари» за пределами Италии. Бьондетти получает 10000 крон призовых и команда уезжает в Италию.

Что касается Биры, то он получает официальный протест и протокол о дисквалификации. На сей раз основным аргументом был фальстарт, т.е. пересечение передними колесами белой линии до отмашки флагом. Никто, в том числе зрители, не понимал, почему дисквалифицированного гонщика не остановили черным флагом, как это было сделано в случае со Стуре Свенссоном, которого после шести кругов сняли с гонки за опасную езду. На деле его нельзя было обвинить в неосторожных маневрах или необъяснимых глупостях, но тракторные покрышки абсолютно не держали на мокром асфальте. Его постоянно крутило, выбрасывало с трассы. Опасность для зрителей была и организаторы предпочли не рисковать.

Шарль Фару и Амедее Гордини

Фрагмент из ежегодника «Феррари Аннуарио 1948», где команда отчитывалась об успехах за год. В их числе фигурирует и гонка в Стокгольме (G.P. di Stoccolma).

Щит с перечислением достижений Биры в боксах гонки исторических автомобилей в Монтеррее в 2008 году. В левом столбце — победы, и среди них — в гонке 1948 года в Стокгольме.

По возвращении команды во Францию в дело вступает Амедее Гордини. Проконсультировавшись с Шарлем Фару (Charles Faroux) и обеспечив себе таким образом поддержку во французской прессе, Гордини инициирует подачу ответного протеста со стороны Автомобильного клуба Франции и не куда-нибудь, а сразу в ФИА! Чуть позже протест поддерживает и английская пресса. Основными статьями обвинения со стороны Гордини были низкая компетентность организаторов, несопоставимые наказания (типичным наказанием за фальстарт было добавление одной минуты к итоговому результату гонщика).

Для разбирательства была привлечена спортивная комиссия (CSI). Разбирательство по делу назначают на 6 октября. В [5] публикуются результаты заседания:

1) признать дисквалификацию Биры недействительной и удовлетворить протест французского автоклуба. Решение стюардов, дисквалифицировавших Биру на основании пункта 36С (который гласит, что перед стартом автомобиль должен быть неподвижен и выступать за стартовую линию максимум на 5 см) отменить;

2) отметить неквалифицированную работу организаторов шведской гонки 30 мая: финишировавшему Бире даже не дали отмашку финиша клетчатым флагом;

3) при детальном разбирательстве выяснилось, что Бира опередил Бьондетти на два круга. Просто никто не вел подсчет кругов у гонщика «Экип Гордини». Достаточно заметить, что на 40-м круге он обошел Бьондетти на круг;

4) признать Биру победителем «Большого приза Стокгольма» 1948 года и сделать об этом отметки во всех записях результатов этой гонки;

Шведы выплатили Бире 10000 шведских крон, т.е. сумму равную той, что получил Бьондетти. Вернуть деньги, выплаченные «Скудерии Феррари» и Клементе Бьондетти, шведский автоклуб даже не стал пытаться. С восторгом новость восприняли только французские газеты и журналы. Итальянская пресса не удосужилась даже упомянуть об этом.

Феррари слышать не хотел об отмене результатов. Дошло до того, что в выпускаемом командой ежегоднике «Феррари аннуарио» (Ferrari Annuario) за 1948 год Бьондетти фигурировал победителем гонки в Стокгольме, несмотря на отмену результатов к тому времени.

Вот так получилось, что у гонки в истории сохранилось сразу два победителя.

7. Послесловие

Аэродром просуществовал до 1980 года. Сейчас в Шкарпнаке метро, высокие дома. И лишь висящая на одном из домов деревянная табличка с изображением взлетающего самолета напоминает об истории. VMS

8. Литература

1. P. Sheldon, D. Rabagliati: A Record of Grand Prix and voiturette racing, Vol.4 1937-1949, St.Leonard Press, 1993;
2. R. Smith: Amedee Gordini — a true racing legend, Veloce Publishing, 2011;
3. Motor Sport, #7 - 1948;
4. ARZ #25 02.06.1948;
5. ARZ #42 29.09.1948;
6. ARZ #44 13.10.1948;
7. Ferrari Annuario 1948;

Приложение

1. Заявочный список:

Ст. номер	Гонщик	Заявитель	Автомобиль	Примечания
2	Raymond Sommer	Scuderia Ferrari	Ferrari 166SC	
4	Clemente Biondetti	Scuderia Ferrari	Ferrari 166SC	
6	Jean-Pierre Wimille	Equipe Gordini	Simca-Gordini 11	DNA
8	«B.Bira»	Equipe Gordini	Simca-Gordini 15	
10	Franco Rol	Equipe Gordini	Simca-Gordini 11	
12	Olle Landbü	Equipe Gordini	Simca-Gordini 11	DNS, отказ двигателя в тренировке
14	Gösta Bergqvist	Equipe Gordini	Simca-Gordini 11	
16	Harry Schell	Ecurie Bleue	Cisitalia D46	
18	Holger Johnsson	Holger Johnsson	Citroen Spl	DNA
20	Sture Svensson	Sture Svensson	Lancia Spl	
22	John Heath	HW Motors Ltd	Alta	
24	Sulo Keinänen	Sulo Keinänen	Keinäs-BMW	
26	Gustaf Nobelius	KAK	Nobe-Ford	DNS, не участвовал в тренировке

2. Расстановка гонщиков на старте:

Biondetti 2:08,7 Sommer 2:05,6 **«B.Bira» 2:02,6**
Schell 2:13,4 Svensson ??? Rol ???
Heath 2:16,0 Keinänen 2:19,5

3. Результаты гонки:

Результат	Гонщик	Число кругов	Время	Примечания
1	«B.Bira»	67	2-16:03	
2	Clemente Biondetti	67	2-19:07	
3	Harry Schell	66	2-20:04	
4	Franco Rol	63	2-18:04	
5	John Heath	63	2-22,09	
6	Sulo Keinänen	56	2-35:02	
DNF	Raymond Sommer	33		сход: поломка заднего моста
DQ	Sture Svensson	6		дисквалифицирован за опасную езду

4. Лучшее время круга в гонке

R.Sommer, Ferrari 1:59 = 91,36 км/час

5. Условные сокращения:

DNA - не приехал на гонку;
DNS - участвовал в практике, но в гонке не стартовал;
DNF - не финишировал;
DQ - дисквалифицирован;

Существует легенда, что кубок «Формулы-1» создал грабитель Рой Джеймс. Это так, но не совсем: чемпионские кубки были созданы в 1996 году Ричардом Фоксом, а Джеймс сделал только «Приз промоутеров».

Рой Джеймс имел профессию ювелира, но также он был известным английским гонщиком. В 1963 году он на купленном им «Брэбхэм» БТ-6 участвовал в нескольких гонках формулы-юниор, что позволило ему познакомиться с Грэмом Хиллом. В «Большом ограблении поезда» 8 августа 1963 года, когда банда грабителей украла около 2,6 млн. фунтов из почтового вагона, он выполнял роль водителя. 10 декабря он был арестован, а 15 апреля 1964 года приговорен к 30 годам тюрьмы, но освободился 15 августа 1975 года. Он занялся ювелирным делом, а параллельно вновь попытался начать карьеру автогонщика, но несколько раз разбивал машины, и не получил поддержки. По просьбе Грэма Хилла, владелец команды «Брэбхэм» Берни Экклстоун дал Джеймсу возможность провести тесты на машине формулы-2, но его результаты оказались скромными. Но, узнав, что Джеймс сделал несколько кубков для клубных английских соревнований, Экклстоун заказал у него приз, который планировал от имени ФОКА ежегодно вручать организаторам гонок — так же, как это делала в те времена ГПДА. Впервые этот приз был вручен в ноябре 1975 года Мишелю Боэри, главе автоклуба Монако. В отличие от приза ГПДА, «Приз промоутеров» ФОКА вручается ежегодно до наших дней, и сейчас является самым старым кубком, вручаемым по итогам чемпионата мира. 19 декабря 2014 года он был вручен промоутеру Гран-при России, и до конца 2015 года будет находиться в Сочи. СМ

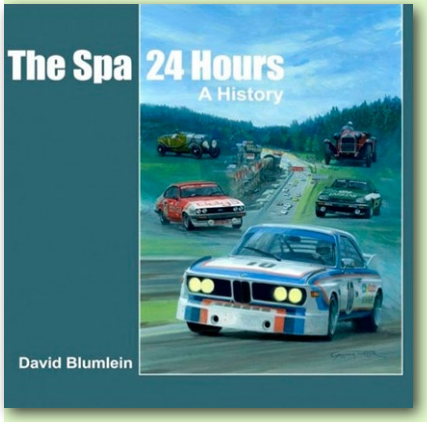
Ноябрь 1975 года, Берни Экклстоун вручает «Приз промоутеров» представителю автоклуба Монако Мишелю Боэри. На заднем плане — президент ФИА Пауль фон Меттерних и президент МСК Пьер Южё.

Декабрь 2014 года, Берни Экклстоун вручает «Приз промоутеров» представителю Правительства Российской Федерации Дмитрию Козаку.

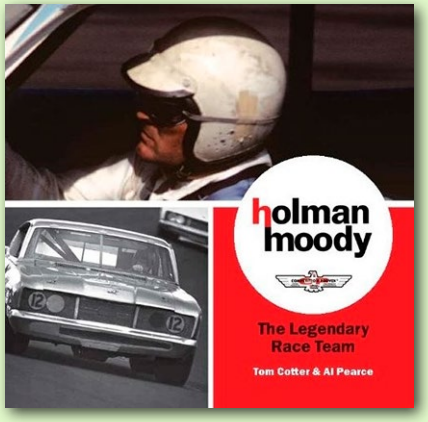
Считается, что самым плотным финишем в истории «Формулы-1» является финиш Гран-при Италии 1971 года, когда Ронни Петерсон уступил Питеру Гетину всего 0,01 секунды. Это звание оспаривает также финиш Гран-при США 2002 года, когда Михаэль Шумахер уступил Рубенсу Баррикелло 0,011 секунды.

Но все это уступает Гран-при Сиракуз, прошедшему 21 мая 1967 года. Эта гонка, хотя и не входила в зачет чемпионат мира, была полноценным международным Гран-при, проводившимся по регламенту формулы №1. Комфортно лидируя с отрывом в два круга, партнеры по «Феррари» Людовико Скарфиотти и Майк Паркс играли друг с другом, и финишную черту пересекли так же, как и Шумахер с Баррикелло 35 лет спустя, бок-о-бок. Поскольку хронометраж был ручным, хронометры имели точность до 1/10 секунды, а фотофиниша не было, официальные хронометристы зафикси-ровали обоим гонщикам одинаковое время на финише, и одинаковую позицию — первую. Таким образом, оба были объявлены победителями гонки, и венок победителя им пришлось надевать один на двоих. СМ

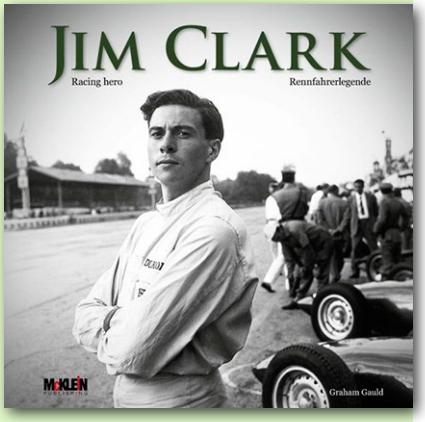
Книжные новинки



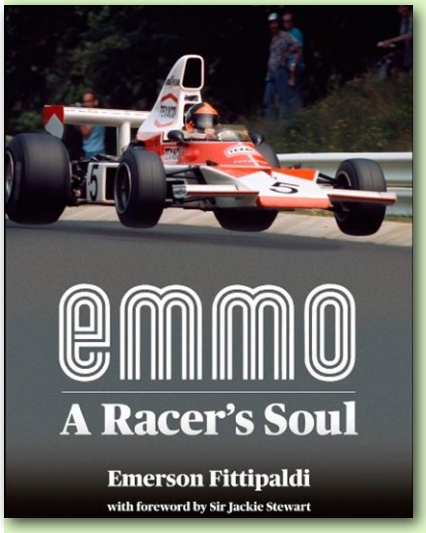
The Spa 24 Hours: A History
Автор — David Blumein
Декабрь 2014
Изд. — Transport Bookman Publications
Размер книги — 28 x 23,5 см
Иллюстрации — ч/б и цветные
ISBN — 9780851840772
Язык — английский
Число страниц — 220
Переплет — твердый, суперобложка
Примерная цена без доставки — 55 €



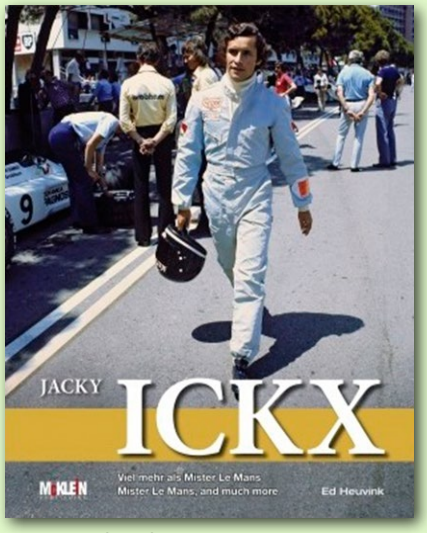
Holman Moody: The Legendary Race Team
Автор — Cotter T & Pearce A
2014
Изд. — Octane Press
Размер книги — 26 x 26 см
Иллюстрации — цветные
ISBN — 9781937747190
Язык — английский
Число страниц — 256
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 70 €



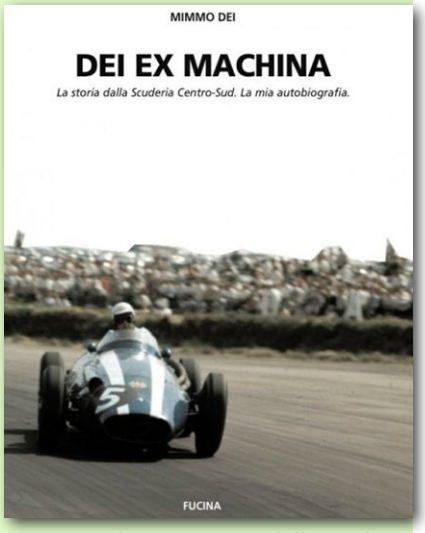
Jim Clark - Racing Hero
Автор — Graham Gauld
Декабрь 2014
Изд. — McKlein
Размер книги — 29 x 29 см
Иллюстрации — 325 ч/б и цветных
ISBN — 978-3927458758
Язык — немецкий / английский
Число страниц — 400
Переплет — твердый, суперобложка
Примерная цена без доставки — 100 €



Emmo: A Racer's Soul
Автор — E.Fittipaldi
2014
Изд. — F1 Racing Magazine
Размер книги — 20 x 26 см
Иллюстрации — цветные
ISBN — 9780957532045
Язык — английский
Число страниц — 144
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 25 €

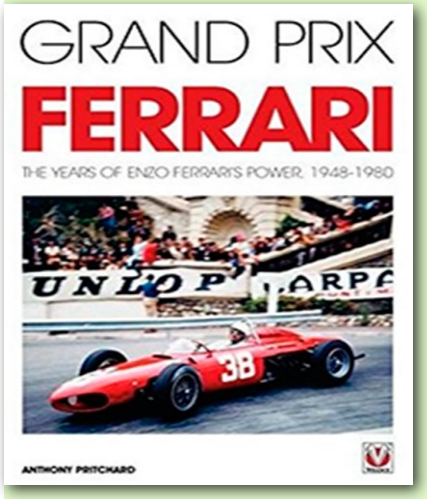


Jacky Ickx - Mister Le Mans
Автор — Ed Heuvink
Ноябрь 2014
Изд. — McKlein
Размер книги — 24,5 x 30 см
Иллюстрации — 225 ч/б и цветных
ISBN — 978-3927458741
Язык — немецкий / английский
Число страниц — 256
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 50 €

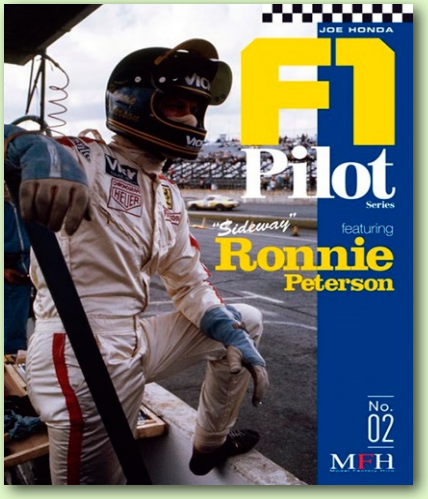


Dei ex Machina - La storia della Scuderia Centro-Sud
Автор — Mimmo Dei
Изд. — Fucina
Размер книги — 15 x 21 см
Иллюстрации — 10 фото
ISBN — 978-88-88269-21-4
Язык — итальянский
Число страниц — 96
Переплет — мягкий
Примерная цена без доставки — 15 €

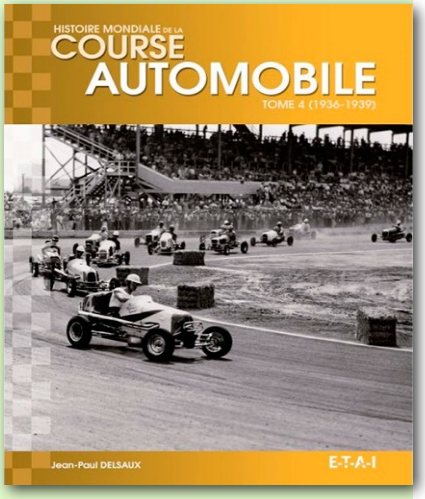
Книжные новинки



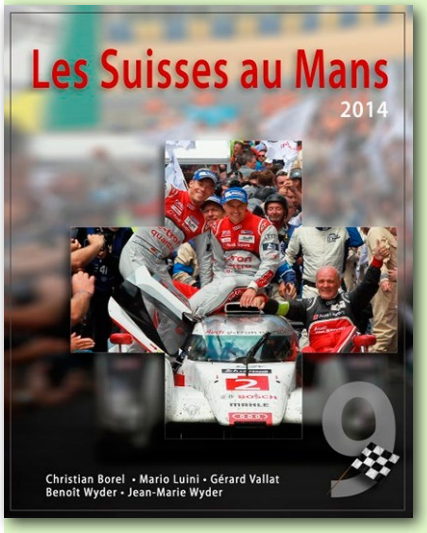
Grand Prix Ferrari
Автор — Anthony Pritchard
Январь 2015
Изд. — Veloce
Размер книги —
Иллюстрации — ч/б и цветные
ISBN — 9781845846237
Язык — английский
Число страниц — 416
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 100 €



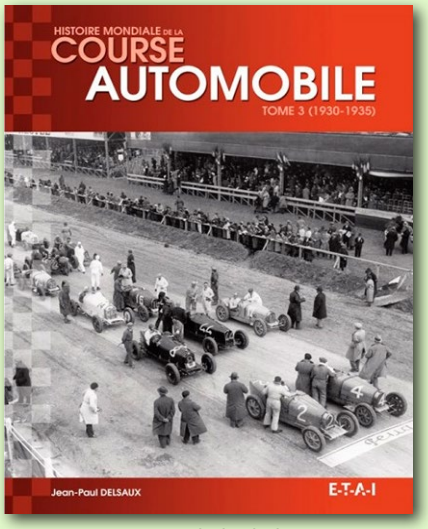
Joe Honda F1 Pilot Series No2
Автор — Joe Honda
Декабрь 2014
Изд. — Model Factory Hiro
Размер книги — 23,2 x 29,7 см
Иллюстрации — 600 цветных
ISBN — 978-4-905248-50-7
Язык — японский / английский
Число страниц — 132
Переплет — мягкий
Примерная цена без доставки — 35 €



Histoire mondiale de la course automobile, Tome 4: 1936-1939
Автор — Jean-Paul Delsaux
Декабрь 2014
Изд. — ETAI
Размер книги — 23,5 x 31 см
ISBN — 9791028300272
Язык — французский
Число страниц — 320
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 50 €



Les Suisses au Mans 2014 Tome 9
Автор — C.Borel, M.Luini, G.Vallat
Декабрь 2014
Изд. — Les Suisses au Mans
Размер книги — 22,5 x 30 см
Иллюстрации — 800, цветные
ISBN —
Язык — французский
Число страниц — 400
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 70 €



Histoire mondiale de la course automobile, Tome 3: 1930-1935
Автор — Jean-Paul Delsaux
Декабрь 2014
Изд. — ETAI
Размер книги — 23,5 x 31 см
ISBN — 9791028300265
Язык — французский
Число страниц — 320
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 50 €

24 heures du Mans 2014, le livre officiel
Автор — Jean-Marc TEISSEDRE
Ноябрь 2014
Изд. — ETAI
Размер книги — 23,5 x 31,5 см
Иллюстрации — 600, цветные
ISBN — 9791028300302
Язык — французский
Число страниц — 264
Переплет — твердый
Примерная цена без доставки — 50 €

Владимир Коваленко
«Большой приз Бразилии» 2003 года

Владимир Коваленко

«Большой приз Бразилии» 2003 года

Личные мотивы

Я считаю эту гонку самой эмоциональной из всех, которые видел. То есть лично я испытал при её просмотре самые сильные ощущения из-за многочисленности событий и непредсказуемости исхода с последующим ожиданием пересмотра результатов. В Томске её показывали в записи в ночь с понедельника на вторник, и я тщательно избегал любых новостей. Правда, люди, знавшие, что я увлекаюсь «Формулой-1», пытались обсудить то, что они увидели в новостях, но я сразу же пресекал такие попытки. Единственное, что мне успели сообщить, что был дождь и были аварии. События на трассе превзошли все ожидания. Но эмоции эмоциями, а было непонятно, как вообще физикелла оказался во главе гонки. Чтобы разобраться в этом, и был сделан этот анализ на основе видеозаписи и покруговой статистики. Поскольку задача – именно анализ результата физикеллы, то будет уделяться особое внимание его положению в гонке, а также другим событиям, так или иначе повлиявшим на результат.

Введение

Сначала надо сказать, что в 2003 году для повышения зрелищности был введён новый формат квалификации, которую разделили на две части, в каждой из которых гонщики могли проехать лишь по одному быстрому кругу, выезжая на трассу в определённом порядке. В пятницу трассу «чистил» лидер общего зачёта, за ним выезжали его преследователи по очкам. Полученная таблица промежуточных результатов в субботу переворачивалась, и уже показавший промежуточный поул получал возможность его защитить во второй части квалификации, стартуя последним и не испытывая конкуренции. Идея заключалась в том, чтобы не просто привлечь зрителей к просмотру заездов в пятницу, но и заставить гонщиков биться за результат в обеих сессиях. Но главное – было запрещено обслуживание автомобилей между квалификацией и гонкой, включая дозаправку. То есть в субботу машину надо было заправить с расчётом на гонку. Ещё до начала сезона было ясно, что эта схема приведёт к пересмотру гоночных стратегий, ибо команды получают возможность «играть» объёмом топлива в квалификации. Если для достижения более высокого квалификационного результата залить меньше топлива, придётся заезжать раньше на первую дозаправку, количество дозаправок может увеличиться, либо удлинятся отрезки между дозаправками, что усилит разрушение резины. Если залить топлива больше, место на старте будет дальше, прорываться на более тяжёлой машине будет сложнее. Так что ожидалось, что теперь гонщики будут заезжать на первое обслуживание примерно в районе 10 круга.

На «Интерлагосе» пятничную дождевую квалификацию выиграл Марк Уэббер на «Ягуаре», но в субботу посуху он не смог защитить свой результат, добившись только третьего места. Перед ним стартовали Рубенс Баррикелло на «Феррари» и Дэвид Култард на «Макларене». В воскресенье, как и в пятницу, трассу накрыл продолжительный дождь. Старт отложили, потом процессия за машиной безопасности стала накручивать круги, пока более-менее не подсушила трассу.

Попытки анализа

1-8 круги – машина безопасности.

1 круг: Баррикелло, Култард, Уэббер, Ряйккёнен, Трулли, Р. Шумахер, М. Шумахер, Физикелла, Монтойя, Алонсо,Баттон, Хайдфельд, Вильнёв, да Матта, Уилсон, Ферстаппен, Панис, Френтцен, Пиццония, Фёрман.

Поскольку гонщики стартовали за машиной безопасности без права обгона, то их позиции

после первого круга определялись стартовыми местами с поправкой на гонщиков, стартовавших из боксов – это Ферстаппен, Френтцен, Пиццония и, похоже, Фёрман. Последний показал время на круге 3.40.057 против 2.30-2.50 у всех остальных гонщиков, и мы не видели его на экране, когда на трассу выпускали первых трёх, зато перед стартом показывали механиков «Джордана», кативших машину Фёрмана и его самого, куда-то шедшего. Вероятно, его машину закатили в гараж, что-то там в ней сделали, и гонщик стартовал из боксов примерно тогда, когда все гонщики находились в конце первого круга, потому что Фёрман получил возможность идти по трассе на высокой скорости и всё равно оказался на минуту медленнее.

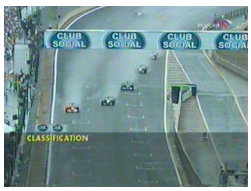
Панис после первого круга заехал на дозаправку без замены шин. В статистике круга он значится 17-м впереди Френтцена и Пиццонии, так как пересёк линию старта-финиша в боксах чуть раньше них, но ему их пришлось, разумеется, пропустить.

2-6 круги: Баррикелло, Култард, Уэббер, Ряйккёнен, Трулли, Р. Шумахер, М. Шумахер, Физикелла, Монтойя, Алонсо,Баттон, Хайдфельд, Вильнёв, да Мата, Уилсон, Ферстаппен, Френтцен, Пиццония, Панис, Фёрман.

Это положение сохранялось до 6 круга включительно. У Фёрмана оставалось, видимо, ещё много простора, потому что он прошёл круг за 1.36.955, тогда как результаты остальных держались в районе 2.16, и в конце круга Фёрман отставал от Паниса ещё на 6 секунд. К финишу 3 круга Фёрман полностью сократил отставание от Паниса, показав снова время лучше всех на этом круге – 2.10.932 против 2.14-2.17.

7 круг. Физикелла вовремя заехал в боксы на дозаправку. Хотя линию старта-финиша он пересёк десятым, на трассу, естественно, выехал последним. Если учесть, что в конце следующего круга фактически началась гонка, получится, что Физикелла сделал то, чего не удалось в Австралии Ряйккёнену: победил, начав гонку последним.

8 круг. Огни на машине безопасности погасли в повороте «Пенериньо». И тут же Баррикелло притормаживает. «Играл на нервах» он довольно долго и начал разгон только в повороте «Субида дос боксес». К линии старта-финиша Култард оказался уже совсем близко к Баррикелло, который попытался защитить свою позицию маневром влево. На дозаправке побывал Фёрман. Судя по тому, что кругом ранее эту процедуру проделал Физикелла, так было задумано, просто несколько не повезло с моментом: Физикелла ещё успел, а Фёрман уже – нет. Впрочем, он и так почти ничего не потерял, ибо всё равно шёл последним. Самое интересное, что последующие круги он проходил на 2-4 секунды медленнее лидеров, но при этом на 1-2 секунду быстрее всех других гонщиков, потому что шёл по свободной трассе.



9 круг: На момент фактического старта гонки ситуация была следующей: Баррикелло, Култард, Уэббер, Ряйккёнен,Трулли, Р. Шумахер, М. Шумахер, Монтойя, Алонсо, Баттон, Хайдфельд, Вильнёв, да Матта, Уилсон, Ферстаппен, Френтцен, Пиццония, Панис, Физикелла, Фёрман.

Все видели, как легко прошёл Баррикелло Култард – это было первое событие на круге. Нам показывали, естественно, лидеров, а преследователи попросту были неразличимы за брызгами. Но всё же кое-что вычислить можно. Во время разгона Михаэль Шумахер ушёл на левую сторону трассы, а справа от него уже находился Монтойя – это видно на 1-м кадре. На 2-м кадре гонщики уже вплотную подошли к повороту, но Михаэль тут оказался в менее удобной ситуации, потому что упёрся в своего брата, и в результате к «Эске Сенны» Монтойя подошёл с некоторым преимуществом, заходил в поворот по внутренней стороне, но теперь уже сам упёрся в Ральфа, и Михаэль чуть-чуть его опередил. И всё же на выходе из поворота он ускорился лучше и в результате ушёл от Михаэля, а в «Субида до Сол» вошёл по внешней стороне вместе с Ральфом (кадр №3), которого он обошёл, похоже, уже в конце прямой. Не Монтойя ли идёт пятым, вслед за Трулли, на кадре № 4? Тут нам показали сход Хайдфельда, который заехал в «карман», находящийся в продолжении стартовой прямой (это один из остатков старой трассы). На 6-м кадре Ряйккёнен неудачно пытается пройти Уэббера по внутренней стороне в повороте «Пинейриньо». На 7-м Монтойя уже атакует Трулли в «Мергульо», но по внешней стороне это не удаётся, да и Трулли, кажется, неудачно зашёл в поворот, из-за чего на выходе из него оказался не так быстр, так что Монтойя оперативно перестроился влево, на вероятную позицию для обгона (№ 8). Похоже, в «Жункао» он уже был впереди. Также на 8-м кадре мы видим, во-первых, неплохой уже отрыв Култарда, а во-вторых – Уэббера всё ещё на третьей позиции. На 9-м же кадре гонщики выходят из поворота «Субида дос боксес», и Ряйккёнен уже впереди Уэббера, а на входе на стартовую прямую он уже занимает траекторию для обгона (кадр №10), успешно произведённого в конце прямой.

Положение на финише 9 круга: Култард, Баррикелло, Ряйккёнен, Уэббер, Монтойя, Трулли, Р. Шумахер, М. Шумахер, Алонсо, Баттон, Вильнёв, Уилсон, да Матта, Френтцен, Ферстаппен, Пиццония, Панис, Физикелла, Фёрман. Итак, по ходу круга Култард обошёл Баррикелло, Монтойя – братьев Шумахеров и Трулли, Ряйккёнен -Уэббера, Уилсон – да Матту, а Френтцен – Ферастаппена.

10 круг: «Макларены» оказались явно быстрее «Феррари» Барриккелло, что подтвердил Ряйккёнен, столь же легко обошедший Баррикелло перед первым поворотом (кадр № 1), как кругом ранее сделал это Култард. За их спинами очередной обгон удачно предпринял Монтойя – он обошёл Уэббера (кадр № 2). Не совсем понятно, что произошло в первом повороте между Трулли и Ральфом Шумахером. Последний на финише этого круга был впереди. Обгон он совершил, вероятно, в первом повороте. На 3 кадре в повороте несколько машин: впереди Монтойя, за ним идёт Уэббер, которого видно плохо; а вот две машины, идущие бок о бок – это Ральф и Трулли. Тот из них, кто был на внутренней стороне поворота, на 4 кадре он уже однозначно впереди и выглядит как-то поярче, что говорит в пользу «Рено». На 5 кадре неясный контур над надписью «Bridgestone» похож на «Феррари» Баррикелло, где-то за брызгами «спрятался» Монтойя (в этом можно убедиться, посмотрев, насколько он близок к Баррикелло на 6 кадре), чуть дальше виден Уэббер, а в правом углу машина с жёлтым носом – Трулли пока впереди Ральфа! На прямой «Рета Опоста» Монтойя легко обходит Баррикелло (№7), а Ряйккёнен, между тем, догоняет Култарда, и, если маневр в «Пинейриньо» – реально всего лишь попытка «взять на понт», то в «Котовело» обгон вполне мог состояться. За это время и Монтойя догнал «Макларены». Выйдя на прямые, Рякконен начал разгоняться для обгона…

Положение после 10 круга: Култард, Ряйккёнен, Монтойя, Баррикелло, Уэббер, Р. Шумахер, Трулли, М. Шумахер, Алонсо, Баттон, Вильнёв, Уилсон, да Матта, Френтцен, Пиццония, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

11 круг: Имея явное преимущество над Ряйккёненом на стартовой прямой (1 кадр), Култард легко пропустил его на торможении перед первым поворотом, находясь на внешней стороне (2 кадр). На выходе из «Эски Сенны» Монтойя был ещё на некотором отдалении от Култарда (3 кадр), но уже в «Курва до Сол» приблизился к нему вплотную (4 кадр), на входе на прямую поравнялся с ним и практически тут же опередил (5 кадр), а в «Субидадо Лаго» был далеко впереди (6 кадр)! Похоже, в начале круга Уэбберу удалось обогнать Баррикелло. На 7-м кадре мы видим на переднем плане Монтойю, за ним – Култарда, а на заднем плане – тёмную машину впереди и красную – за ней. Те же две машины плюс ещё одну красную – «Феррари» Михаэля Шумахера – видно на заднем плане на 8-м кадре. Михаэль смог оказаться сразу за Баррикелло, «благодаря» первому инциденту в «Курва до Сол» – столкновению Ральфа Шумахера с Трулли (9). И уже в «Жункао» Михаэль опередил напарника по внутренней стороне (10).

Положение после 11 круга: Ряйккёнен, Монтойя, Култард, Уэббер, М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Вильнёв, Р. Шумахер, Уилсон, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман. Таким образом, в первой части гонки на высоте оказались Ряйккёнен и, в особенности, Монтойя, выигравшие три и шесть позиций соответственно.

12 круг: Ряйккёнен, Монтойя, Култард, Уэббер, М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, Уилсон, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

Ральфу удалось опередить Вильнёва, и это оказалось единственным событием на круге, которое нам, впрочем, не показали.

13 круг. Положение гонщиков то же, разве что Ряйккёнен стал отрываться и показал лучший круг – 1.26,849.

14 круг. Ряйккёнен, Култард, Монтойя, Уэббер, М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, Уилсон, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

Култард настиг Монтойю, который чуть замешкался в «Субида дос Боксес», чем Дэвид и воспользовался. А лучший круг показал Михаэль Шумахер – 1.26,024. Ряйккёнен продолжает отрываться и теперь опережает Култарда на 5 секунд.

15 круг. Ряйккёнен, Култард, Монтойя, М. Шумахер, Уэббер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, Уилсон, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

Култарду за этот круг удалось сократить отставание от Ряйккёнена на секунду с небольшим, а на экране показывали Михаэля Шумахера, который в течение круга несколько раз угрожал Уэбберу обгоном и, наконец, осуществил свои намерения в одном из самых популярных мест для обгона во время дождя – повороте «Субида дос Боксес». Насколько Монтойя резко прорывался наверх, настолько он вдруг начал резко «проваливаться». Его догнали Уэббер с Шумахером, а от Култарда только за этот круг он отстал на 4 с половиной секунды.

16 круг. Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, Монтойя, Уэббер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

Култард и Михаэль Шумахер продолжают своё восхождение, а Монтойя продолжает падать. Култард показал абсолютно лучший круг (1.24,659) и сократил своё отставание почти на 2 секунды. Шумахер же начал настойчиво атаковать Монтойю и очень легко прошёл его по внешней стороне поворота «Котовело». Злополучный поворот «Курва до Сол» продолжает по нарастающей оказывать на гонщиков свое коварное действие. Если на 11 круге Ральф Шумахер с Трулли всего лишь столкнулись и затем смогли продолжить гонку, то теперь Уилсон вылетел и не смог вернуться на трассу, правда, машину он не разбил. А показали это нам в повторе во время 18-го круга. Физикелла поднялся на строчку вверх.

17 круг. Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, Монтойя, Уэббер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Панис, Физикелла, Фёрман.

По позициям не изменилось ничего, а по времени заметно, что начал сдавать Ряйккёнен, потому что к нему приближаются как Култард (+1,487 с),так и Михаэль Шумахер (+7,883 с). Шумахер вообще показал абсолютно лучший круг – 1.24,324. Монтойя продолжает отставать и за этот круг проигрывает лидеру ещё 3 секунды. К нему приближается Уэббер, который не берётся так уверенно обгонять, как ранее Шумахер, поэтому просто едет за Монтойей, что позволяет приблизиться к ним обоим Рубенсу Баррикелло.

18 круг. Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, Монтойя, Баррикелло, Уэббер, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Физикелла.

Култард отыграл у Ряйккёнена ещё секунду (теперь +0,421 с), а Шумахер – аж три (+4,968 с), показав снова лучший круг – 1.24,040. Баррикелло обогнал Уэббера, но нам это не показали, потому что показывали первую крупную аварию этой гонки, когда у «Джордана» Фёрмана сломались рычаги передней правой подвески, он потерял управление и врезался в «Тойоту» Паниса. Будущий победитель Физикелла «был в этот момент как никогда близок к провалу», но сход Паниса поднял его на одно место.

19 круг. Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, Монтойя, Баррикелло, Алонсо, Уэббер, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Вильнёв, да Матта, Пиццония, Френтцен, Ферстаппен, Физикелла.

Уже было объявлено о везде на трассу машины безопасности, поэтому все лидеры гонки, кроме Ряйккёнена, организованной толпой отправились на дозаправку. Это Култард, М. Шумахер, Монтойя, Баррикелло, Алонсо, Уэббер, Баттон, Трулли, Р. Шумахер и Вильнёв. В принципе, примерно в это время волна пит-стопов и должна была начаться, учитывая начало гонки под машиной безопасности на низкой скорости с невысоким расходом топлива. При этом Физикелле заправляться не надо было, потому что он сделал это в начале гонки.

В боксах произошла некоторая неразбериха, так что стоит в этом разобраться. Первыми заехали проигрывавший лидеру полсекунды Култард и 5 секунд – Шумахер (кадр 3). Чем выше место заняла команда в зачёте Кубка конструкторов прошлого года, тем меньшие ей дают стартовые номера и место в боксах ближе к заезду. Так что Шумахер завернул сразу, а Култард проехал чуть дальше. Группа преследователей во главе с Монтойей шла в примерно 10 секундах за Шумахером, поэтому, когда последний обслужился, механики «Уильямса» ещё ждали Монтойю (4), а механики»Феррари» уже готовы были обслужить следовавшего за ним Баррикелло. Ни того, ни другого мы уже невидим на 5 кадре, где Михаэль уже выезжает, зато мы видим Алонсо и за ним Уэббера, шедших сразу же вслед за Монтойей и Баррикелло, что говорит о том, что в «Феррари» накладок не произошло. На 6 кадре видно заезжающих в боксы Уэббера и Баттона, и этот вид вообще замечательный. Барриккелло и Монтойя уже заправляются, Алонсо только подъезжает, Уэббер и Баттон едут.

Кадр № 7: Баррикелло и Монтойю уже дозаправили (видно, что механики «Феррари» расступились и освободили дорогу, а «Уильямса» – только расступаются), в «Рено» процесс в самом разгаре, а в «Ягуаре» все уже готовы.

Кадр № 8: Алонсо ещё заправляется, а на горизонте появился уже Трулли, отстававший от него всего на 5 секунд; Трулли притормаживает, у него за спиной уже разгоняется Баррикелло, а тут ещё и Монтойя стартует (9). В результате Баррикелло вынужден подвинуться к стенке, а Трулли с Монтойей едва не сталкиваются; зато Монтойя покидает зону обслуживания как раз перед тем, как к ней подъехал Ральф Шумахер – «Уильямсу» тоже повезло (10).

Кадр № 11: все благополучно разъезжаются, но Трулли вынужден ждать окончания обслуживания Алонсо, на въезде в гаражный проезд появляется Вильнёв -последний из решивших заправляться; наконец, по стартовой прямой мимо боксов проезжает да Матта, в итоге оказавшийся на 4 месте. Только Култард и Шумахер успели дозаправиться и выехать на трассу раньше. Да Матта отставал на предыдущем круге от Шумахера на 35 секунд, а от Баррикелло – на 24, из чего можно сделать вывод, что общая потеря времени на дозаправку оказалась равной примерно 30 секундам.

12 кадр: Баррикелло и Монтойя едут обратно на трассу, Алонсо уже обслужили, и он стартует, а Трулли ещё ждёт своей очереди; продолжаются дозаправки у Уэббера, Батона и Р. Шумахера; Вильнёв находится в начале гаражного проезда, а да Матта проносится по стартовой прямой. На 13 кадре всё и так ясно, а на 14-м по стартовой прямой проезжает Пиццония – он окажется на 7 позиции, позади Барриккелло и Монтойи. Но вот интересный вопрос: каким он оказался «внутри» круга по отношению к Алонсо? Ведь Алонсо на следующем круге снова заехал в боксы и получил «тупую» засечку времени – всего 13-м. На 15-м кадре Вильнёву и Баттону удалось разминуться, а на стартовой прямой появляется Френтцен, за которым проследует Ферстаппен.

20 круг.

Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, да Матта, Баррикелло, Монтойя, Пиццония, Френтцен, Уэббер, Баттон, Ферстаппен, Р. Шумахер, Алонсо, Физикелла, Вильнёв, Трулли.

Это почти реальная картина первого круга с машиной безопасности, потому что Алонсо снова заехал в боксы. При этом Физикелла до волны пит-стопов был настолько далеко (на последнем месте), что смог опередить только Вильнёва и Трулли.

21 круг.

Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, да Матта, Баррикелло, Монтойя, Пиццония, Френтцен, Уэббер, Баттон, Ферстаппен, Р. Шумахер, Физикелла, Вильнёв, Трулли, Алонсо.

2-й круг с машиной безопасности пройден без изменений, разве что Алонсо официально занял свою последнюю позицию. Зачем он заезжал во второй раз в боксы – пока неизвестно. Физикелла идёт на 13 позиции. На середине круга РТР включило рекламу, завершившуюся ровно через круг.

22 круг.

Ряйккёнен, Култард, М. Шумахер, да Матта, Баррикелло, Монтойя, Пиццония, Френтцен, Уэббер, Баттон, Р. Шумахер, Ферстаппен, Физикелла, Вильнёв, Трулли, Алонсо.

Реклама закончилась, когда машина безопасности уже погасила огни. На несколько секунд показали возвращающихся в боксы Паниса и Фёрмана. Уже в «Котовело» Ряйккёнен начал «собирать» за собой толпу, которая, маясь от неизвестности, была готова в любой момент рвануть вперёд (3). Сам же Ряйккёнен рванул в «Жункао» (4) и не дал никому шансов себя обогнать.

23 круг.

Френтцен закончил предыдущий круг 8-м, но уже в первом повороте допустил ошибку – зашёл слишком широко – и был обогнан Уэббером (кадры 5-7). В дальнейшем Френтцен где-то ошибся ещё, потому что круг закончил последним с отставанием в три секунды от ближайшего соперника. Что с ним произошло?

Выйдя на прямую «Рета Опоста», Баррикелло упёрся в да Матту, а в него, в свою очередь, упёрся Монтойя (кадр 1). И Монтойя, и Баррикелло были потенциально быстрее, так что необходимость обгона витала в воздухе. Первым её реализовывать начал Монтойя, сместившийся чуть вправо (кадры 2), но тут начал свой маневр Баррикелло (3), и Монтойе ничего не оставалось, как притормозить. Да Матта вовремя заметил Баррикелло, и, хоть они были в опасной близости друг от друга, столкновения не произошло. По нервному поведению их машин было видно, что для того, чтобы разминуться, им пришлось приложить некоторые усилия. Этой ситуацией наверняка

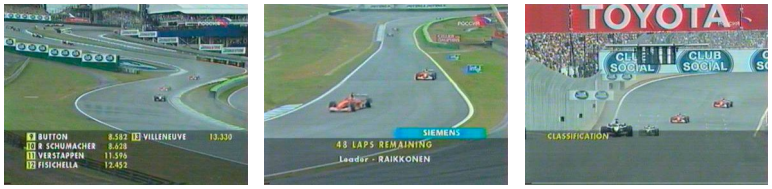
мог воспользоваться Монтойя, окажись он перед поворотом чуть левее. Тогда он имел бы явное преимущество в скорости перед находившимися в ситуации экстренного торможения соперниками и прошёл бы их обоих. А так ему самому пришлось тормозить, чтобы не врезаться в да Матту. Монтойя попытался было обойти его после следующего же поворота (5), но тут же отказался от этой попытки, затем пытался произвести обгон на торможении (6), но тоже неудачно (7). Тем временем Михаэль Шумахер демонстрирует активность за спиной у Култарда (8). На 9 кадре можно увидеть, как сильно Барриккелло стал отрываться от да Матты и приближаться к Шумахеру.

1. Ряйккёнен (1.25,656; 43.07,808)
2. Култард (1.26,670; +1,773)
3. М. Шумахер (1.26,424; +2,442)
4. Баррикелло (1.26,209; +3,153)
5. да Матта (1.29,386; +5,757)
6. Монтойя (1.29,272; +6,330)
7. Пиццония (1.29,042; +7,026)
8. Уэббер (1.28,209; +7,499)
9. Баттон (1.28,911; +8,582)
10. Р. Шумахер (1.28,216; +8,628)
11. Ферстаппен (1.30,969; +11,596)
12. Физикелла (1.30,571; +12,452)
13. Вильнёв (1.30,821; +13,330)
14. Алонсо (1.29,955; +13,816)
15. Трулли (1.32,156; +15,419)
16. Френтцен (1.39,021; +18,230)

24 круг.

1. Ряйккёнен (1.25,131; 44.32,939)
2. Култард (1.25,498; +2,140)
3. М. Шумахер (1.25,459; +2,770)
4. Баррикелло (1.25,313; +3,335)
5. Монтойя (1.25,814; +7,013)
6. да Матта (1.28,723; +9,349)
7. Пиццония (1.27,990; +9,885)
8. Уэббер (1.27,884; +10,252)
9. Р. Шумахер (1.27,100; +10,597)
10. Баттон (1.28,984; +12,435)
11. Ферстаппен (1.28,313; +14,778)
12. Физикелла (1.28,141; +15,462)
13. Вильнёв (1.28,650; +16,849)
14. Алонсо (1.28,205; +16,890)
15. Трулли (1.29,830; +20,118)
16. Френтцен (1.28,032; +21,131)

На этом круге Монтойя обогнал-таки да Матту, а Ральф Шумахер – Баттона, но нам этого не показали. На 1 и 2 кадрах вдали мелькают неясные контуры, но по ним сказать что-либо определённое невозможно. Вроде бы машина впереди (на 4 позиции) потемнее, то есть это должен быть Монтойя. Если так, то обгон произошёл на торможении перед первым поворотом. Времени за спиной да Матты он потерял очень много, и Баррикелло оторвался очень серьёзно (по времени – на 3 с половиной секунды).



25 круг.

Нельзя сказать, что этот круг стал переломным, напрямую повлиявшим на исход гонки, но совершенно определённо с него и началась та чехарда, которой мы обязаны за увиденное зрелище. Сначала Монтойя, а следом и Пиццония вылетели с трассы в повороте «Курва ду Сол». Они шли по трассе с разницей всего в три секунды, так что Монтойя даже ещё не успел отойти от своей аварии, как стал невольной жертвой другой. Также на этом круге Алонсо обогнал Вильнёва. Физикелла поднялся ещё на две позиции (до 10-й), но по времени отстаёт от лидера уже на 18 секунд (а ведь именно его догонит и обгонит в итоге).

1. Ряйккёнен (1.25,336; 45.58,275)
2. Култард (1.24,947; +1,751)
3. М. Шумахер (1.25,042; +2,476)
4. Баррикелло(1.25,089; +3,088)
5. да Матта (1.27,808; +11,821)
6. Уэббер (1.27,659; +12,575)
7. Р. Шумахер (1.27,472; +12,733)
8. Баттон (1.27,702; +14,801)
9. Ферстаппен (1.28,010; +17,452)
10. Физикелла (1.27,964; +18,090)
11. Алонсо (1.26,574; +18,128)
12. Вильнёв (1.29,667; +21,180)
13. Трулли (1.28,415; +23,197)
14. Френтцен (1.28,561; +24,356)

26 круг

1. Ряйккёнен (1.25,405; 47.23,680)
2. Култард (1.24,688; +1,034)
3. М. Шумахер (1.25,003; +2,074)
4. Баррикелло(1.25,132; +2,815)
5. да Матта (1.28,055; +14,471)
6. Уэббер (1.28,234; +15,404)
7. Р. Шумахер (1.28,146; +15,474)
8. Баттон (1.27,962; +17,358)
9. Ферстаппен (1.28,157; +20,204)
10. Алонсо (1.27,553; +20,276)
11. Физикелла (1.29,097; +21,782)
12. Вильнёв (1.27,901; +23,676)
13. Трулли (1.27,457; +25,249)
14. Френтцен (1.28,235; +27,186)

После неудачи с двумя пит-стопами Алонсо продолжает восхождение, и теперь он опередил будущего победителя Физикеллу. Култард второй раз подряд оказывается быстрее всех на круге. Шумахер и Баррикелло показывают близкое время, и вся эта тройка приближается на несколько десятых к лидеру, который после двух лучших результатов на 23 и 24 кругах несколько сбавил темп. Отставание Физикеллы на 11 месте увеличилось до 21 секунды.

27 круг

Ральф Шумахер обошёл Уэббера, а Алонсо – Ферстаппена, но главное событие на круге – вылет Михаэля Шумахера в «Курва ду Сол». Ситуация была очень опасной, потому что в месте «парковки» Монтойи и Пиццонии работал эвакуатор, который уже успел переправить машину первого по ту сторону барьера из покрышек. Позже предметом разбирательства в ФИА станет факт высокой скорости Шумахера, приведшей к потере им управляемости машиной, во время жёлтых флагов, но ни на одном из трёх ракурсов телеповтора даже при большом желании жёлтых флагов обнаружить не удаётся. Тут же на трассу выехала машина безопасности, и обнаружились жёлтые флаги (на 26 кадре слева посередине жёлтый прямоугольник и вдали на судейском посту сразу после выезда из боксов). Поскольку к тому моменту гонщики были примерно в конце второго сектора трассы, они могли, получив соответствующий сигнал из боксов, заехать на дозаправку, чем и воспользовались ещё ни разу не дозаправлявшиеся Ряйккёнен и да Матта. Трудно сказать, на сколько пит-стопов они шли, ведь до середины дистанции ещё немало кругов. А вот Ферстаппен, заправленный под завязку перед самым стартом гонки, шёл однозначно на одну остановку, которая так и не осуществилась, так как гонщик сошёл на 31 круге.

1. Култард (1.25,721; 48.50,435)
2. Ряйккёнен (1.32,809; +6,054)
3. Баррикелло (1.37,326; +13,386)
4. Р. Шумахер(1.28,758; +17,477)
5. Уэббер (1.31,575; +20,224)
6. Баттон (1.30,737; +21,340)
7. да Матта (1.35,174; +22,890)
8. Алонсо(1.32,494; +26,015)
9. Ферстаппен (1.32,749; +26,198)
10. Физикелла (1.32,955; +27,982)
11. Вильнёв (1.32,025; +28,946)
12. Трулли (1.37,379; +35,873)
13. Френтцен (1.35,867; +36,298)

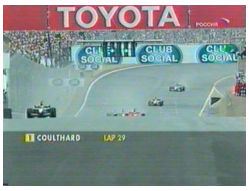
28 круг

Первый круг за машиной безопасности. Ряйккёнен и да Матта реально выехали на трассу на 9 и 13 позициях соответственно. Авария Шумахера в «Курва ду Сол» – это апогей череды аварий в этом повороте, потому что, хоть вылетали в нём и после этого, но ошибка пятикратного чемпиона мира – это особый случай. Растянувшиеся по трассе гонщики снова собрались в плотную колонну, и гонка подошла к своей фактической середине. В этой ситуации неплохо будет окинуть пытливым взором прошедшую часть гонки и посмотреть, в чём за это время преуспели её будущие герои. С наилучшей стороны показал себя Ряйккёнен, совершивший три обгона, вышедший в лидеры и закрепившийся на этой позиции. Он не стал заезжать вместе со всеми в боксы на 19 круге, что, в общем-то, должно было бы стоить ему около 30 секунд, потому что его преследователи и заправились, и тут же догнали его по причине машины безопасности. Но Ряйккёнен дотянул до 27 круга, и не исключено, что это должен был стать его единственный пит-стоп. В таком случае он получил бы лидерство после того, как остальные гонщики остановились бы во второй раз. Култард легко вышел в лидеры, но вскоре столь же легко откатился назад. Во время пит-стопа ему удалось отквитать у Монтойи второе место, которое он затем успешно удержал, не давая обогнать себя Михаэлю Шумахеру и периодически показывая лучшее на круге время. Култард остаётся одним из наиболее вероятных претендентов на победу. Баррикелло в самом же начале гонки необъяснимо провалился с первого на шестое место, откуда начал своё нелёгкое восхождение обратно на лидирующие позиции. На последних из рассмотренных кругов он уже уверенно держался в довольно плотной группе лидеров, что позволяется его также рассматривать как потенциального победителя. А вот настоящий победитель Физикелла абсолютно незаметен, постоянно находясь в первой пятёрке с конца. Одно время он вообщ ешёл последним, а затем застрял за спиной у медленной в принципе и тяжёлой из-за полного бака «Минарди» Ферстаппена. Вот почему-то Алонсо, пробираясь наверх с последнего места, без особых сложностей опередил последовательно и самого Физикеллу, и затем Ферстаппена. Кстати, насчёт Алонсо. Он действительно стал жертвой двух подряд остановок в боксах, скатился на последнее место и оттуда к 28 кругу поднялся на шестое. До этого, впервой части гонки, он никого не обгонял и поднялся с 9 на 7 позицию только за счёт столкновения Трулли и Ральфа Шумахера. Уэббер практически никак себя не проявил и только терял позиции по ходу гонки, но за счёт сходов и пит-стопов шедших спереди него гонщиков к 28 кругу оказался на подходящей для обладателя 3 места на старте четвёртой позиции. Итак, наилучшим образом себя проявили гонщики «Макларена» и «Феррари». Все они показывали хорошую скорость на пустой перед собой трассе и умело использовали заминки идущих впереди соперников. До схода Шумахера все четверо реально претендовали на победу, и делать какие-то прогнозы было просто невозможно. После схода Шумахера оставшиеся трое по-прежнему остались основными фаворитами. На горизонте не видно было никого, кто смог бы составить им реальную конкуренцию, потому что до сих пор только уже сошедшему Монтойе удавалось оказаться рядом с «Макларенами» и «Феррари». Култард и Баррикелло лидируют, и им предстоит остановка. Ряйккёнен девятый и, если он заправился до конца гонки, победа ему обеспечена.

29 круг

1. Култард (2.15,982; 53.19,950)
2. Баррикелло (2.14,691; +1,081)
3. Р. Шумахер (2.14,169; +1,226)
4. Уэббер (2.14,397; +2,113)
5. Баттон (2.14,066; +3,029)
6. Алонсо (2.13,046; +3,652)
7. Ферстаппен (2.13,865; +4,856)
8. Физикелла (2.13,743; +5,286)
9. Ряйккёнен (2.11,738; +5,342)
10. Вильнёв (2.12,708; +7,429)
11. Трулли (2.13,132; +8,778)
12. Френтцен (2.13,752; +9,859)
13. да Матта (2.12,758; +10,110)

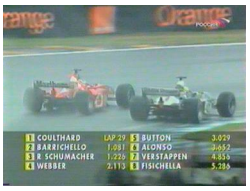
На середине круга машина безопасности погасила огни, и машины стали собираться в кучу. Култард отпустил машину безопасности очень далеко вперёд и начал разгон уже в «Мергульо», а к линии старта-финиша имел уже бешеное преимущество перед Баррикелло. Физикелла на 8 месте проигрывает 5 секунд лидеру. Он никого до сих пор не обогнал, просто поднимался вверх за счёт сходов и пит-стопов соперников.



30 круг

1. Култард (1.26,992; 54.46,942)
2. Баррикелло (1.26,590; +0,679)
3. Р. Шумахер (1.27,538; +1,772)
4. Уэббер (1.27,521;+2,642)
5. Баттон (1.27,708; +3,745)
6. Алонсо (1.28,009; +4,669)
7. Ряйккёнен (1.28,412; +6,762)
8. Ферстаппен (1.29,103;+6,967)
9. Физикелла (1.29,868; +8,162)
10. Вильнёв (1.28,812; +9,249)
11. Трулли (1.29,190; +10,976)
12. да Матта (1.30,054;+13,172)
13. Френтцен (1.31,188; +14,055)

Вероятно, Баррикелло испытывает какие-то проблемы со стартом с хода, либо его машина испытывает проблемы с резким ускорением после относительного бездействия. Так или иначе, но в очередной раз Барриккелло пропустил соперника на повторном старте. Правда, Ральф неподрасчитал скорость и был вынужден зайти в первый поворот слишком широко, так что Баррикелло вернул свою позицию. Статистика говорит также о том, что да Матте удалось обойти Френтцена. Ряйккёнен отыграл 2 позиции и отодвинул Физикеллу на 9 место.



31 круг

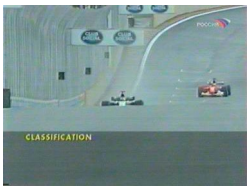
1. Култард (1.24,326; 56.11,268)
2. Баррикелло (1.24,648; +1,001)
3. Р. Шумахер (1.25,851; +3,297)
4. Уэббер (1.26,843;+5,159)
5. Баттон (1.26,620; +6,039)
6. Алонсо (1.25,915; +6,258)
7. Ряйккёнен (1.25,212; +7,648)
8. Физикелла (1.27,548;+11,384)
9. Вильнёв (1.27,925; +12,848)
10. Трулли (1.27,586; +14,236)
11. Френтцен (1.27,728; +17,457)
12. да Матта (1.31,556;+20,402)

Френтцен с да Маттой снова поменялись позициями, а впереди в коварном повороте «Курва ду Сол» вылетел Ферстаппен, который вполне мог принести команде как минимум очко. С этого момента стоит проследить за перемещениями Физикеллы, который сначала 10 кругов просидел за спиной у Паниса, а затем, после его схода, 13 – у Ферстаппена. После схода последнего Физикелла оказался на 8 позиции в четырёх секундах позади Ряйккёнена.

32 круг

1. Култард (1.24,456; 57.35,724)
2. Баррикелло (1.25,109; +1,654)
3. Р. Шумахер (1.25,977; +4,818)
4. Уэббер (1.26,172;+6,875)
5. Баттон (1.26,708; +8,291)
6. Алонсо (1.26,920; +8,722)
7. Ряйккёнен (1.25,977; +9,169)
8. Физикелла (1.27,049;+13,977)
9. Вильнёв (1.27,028; +15,420)
10. Трулли (1.27,002; +16,782)
11. Френтцен (1.26,550; +19,551)
12. да Матта (1.31,731;+27,677)

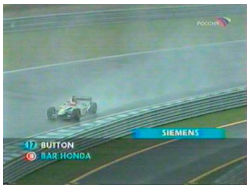
Култард второй круг подряд оказывается быстрее всех и наращивает преимущество перед Баррикелло. Ряйккёнен нагнал Алонсо, отыграв у него секунду, и именно на эту секунду увеличилось отставание от него Физикеллы.



33 круг

Очередной вылет в «Кудва ду Сол» – это Баттон. На первом кадре поворот проходит лидер Култард, и хорошо видно, насколько залит ещё поворот водой. Следующие два кадра – это один из наиболее часто показываемых на этой трассе планов. Выглядит как-то очень привычно и буднично. И вдруг где-то на фоне мелькнуло белое пятно. Это и был Баттон. На повторах с двух разных камер видно, что, похоже, его несколько занесло, и он, пытаясь выправить машину обратным движением руля, просто переусердствовал и отправил машину в более сильный занос в другую сторону. Организаторы гонки были уже начеку и тут же снова выпустил на трассу машину безопасности – уже в четвёртый раз! Этим воспользовался Уэббер, отправившийся на свою вторую дозаправку. Первую он совершил вместе с большой группой гонщиков на 19 круге. Как показало будущее, лишь немногие из соперников сделали пит-стоп несколькими кругами позже. Большинство же либо собиралось сделать это в последние десять из запланированных кругов, либо не делать вовсе. На этом в итоге Уэббер, а также Алонсо, Култард и Ральф Шумахер, останавливавшиеся на 42, 48 и 52 кругах соответственно, и проиграли. Им просто не повезло, ибо пройди гонка полностью, кто-то из соперников потерял бы время в боксах, и эти трое получили бы места повыше (Култарду остановка гонки вообще стоила победы). Уэббер получил на круге 6 позицию, но на трассу, естественно, выехал последним. За счёт схода Батона и пит-стопа Уэббера все гонщики, начиная с Алонсо, поднялись на две позиции вверх, а Вильнёв, похоже, где-то допустил ошибку, потому что пропустил вперёд Трулли и Френтцена.

1. Култард (1.30,045; 59.05,769)
2. Баррикелло (1.29,781; +1,390)
3. Р. Шумахер (1.27,671; +2,444)
4. Алонсо (1.28,717; +7,394)
5. Ряйккёнен (1.28,810; +7,934)
6. Уэббер (1.32,546; +9,376)
7. Физикелла (1.29,298; +13,230)
8. Трулли (1.28,037;+14,774)
9. Френтцен (1.27,904; +17,410)
10. Вильнёв (1.35,489; +20,864)
11. да Матта (1.31,565; +29,197)



34 круг

1. Култард (2.07,315; 1:01.13,084)
2. Баррикелло (2.07,303; +1,378)
3. Р. Шумахер (2.06,696; +1,825)
4. Алонсо(2.03,106; +3,185)
5. Ряйккёнен (2.04,858; +5,477)
6. Физикелла (2.01,323; +7,238)
7. Трулли (2.00,669; +8,128)
8. Френтцен(1.59,322; +9,417)
9. Вильнёв (1.57,028; +10,577)
10. да Матта (1.49,464; +11,346)
11. Уэббер (2.10,505; +12,566)

Первый круг с машиной безопасности. За четыре «гоночных» круга, прошедших после предыдущего выезда машины безопасности, в расстановке лидеров ничего не изменилось. Физикелла по-прежнему находился «на Камчатке», но вот теперь он уже на 6 позиции (после схода Батона и пит-стопа Уэббера), и его даже видно в вереницe машин, следующих за автомобилем безопасности.

35 круг

Вторую половину 34 круга и первую половину 35-го «съела» реклама, но там, в общем-то, смотреть нечего. Первый кадр после рекламы – живописная сцена «кладбища» в «Курва ду Сол». Да Матта заехал на вторую дозаправку. Первую он сделал не на 19 круге, как большинство, а на 27-м (не удивительно, что на тяжёлой машине он был в квалификации лишь 18-м). Если вспомнить, что Панис дозаправился сразу же после первого круга, то можно сделать вывод, что, как и «Минарди», «Тойота» пытается экспериментировать с шинно-топливными тактиками. Сейчас да Матта практически ничего не потерял, потому что всё равно был предпоследним, а Уэббер наверняка довольно быстро его бы обогнал. Ну а на машину да Матты установили, по словам Попова, «сухие» шины.

1. Култард (2.13,285; 1:03.26,369)
2. Баррикелло (2.13,819; +1,912)
3. Р. Шумахер (2.14,039; +2,579)
4. Алонсо(2.13,875; +3,775)
5. Ряйккёнен (2.13,503; +5,695)
6. Физикелла (2.13,292; +7,245)
7. Трулли (2.13,391; +8,234)
8. Френтцен(2.12,886; +9,018)
9. Вильнёв (2.13,095; +10,387)
10. Уэббер (2.11,659; +10,940)
11. да Матта (2.16,933; +14,994)

36 круг

Последний, третий, круг с машиной безопасности. Обратите внимание на первом кадре, что на горизонте уже появился Физикелла. До сих пор он был абсолютно незаметен! Машина безопасности погасила огни уже в «Ларанье», и Култард тут же стал «мариновать» преследователей. Когда включили камеру, показывающую «Мергульо», машина безопасности проследовала по трассе в гордом одиночестве, а гонщики появились лишь спустя несколько секунд после того, как она исчезла из кадра. Тут же, в «Мергульо», Култард и начал разгон и успел неплохо оторваться.

1. Култард (2.15,208; 1:05.41,577)
2. Баррикелло (2.14,250; +0,954)
3. Р. Шумахер (2.13,980; +1,351)
4. Алонсо(2.13,323; +1,890)
5. Ряйккёнен (2.11,940; +2,427)
6. Физикелла (2.12,226; +4,263)
7. Трулли (2.12,064; +5,090)
8. Френтцен(2.11,824; +5,634)
9. Вильнёв (2.10,946; +6,125)
10. Уэббер (2.10,507; +6,239)
11. да Матта (2.06,726; +6,512)

37 круг

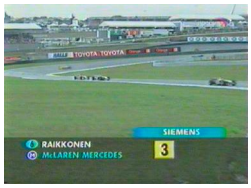
На 1 кадре снова можно увидеть как хороший отрыв Култарда, так и Физикеллу. Перед первым поворотом Уэббер и да Мата обошли Вильнёва. Эту троицу видно вдалеке на 2 кадре, но, поскольку они ещё не пересекли линию старта-финиша, обгонять нельзя, так что белое пятно впереди – это однозначно Вильнёв, тёмное пятно за ним – Уэббер, розоватое пятно – да Матта. Из череды кадров, показывающих, как они входят в первый поворот, лучшим оказался следующий кадр, третий. Но и на нём не всё видно. Отчётливо видно только самого Вильнёва, Уэббер опережает его уже на пол-корпуса, а «Тойота» да Матты выглядит не более чем светлым пятном немного позади Вильнёва, но на самом деле он находится на внутренней стороне поворота и сейчас окажется впереди. На 4 кадре всё видно очень хорошо: Уэббер впереди, он зашёл в поворот довольно широко; да Матта едет по самой кромке трассы, а за ним, чуть пошире, – Вильнёв. 5 кадр показывает установившийся порядок. На 6 кадре видно, что Култард по-прежнему сохраняет хороший отрыв от Баррикелло, а вот Физикелла подотстал. Он проигрывает Ряйккёнену три с небольшим секунды. Алонсо идёт чуть увереннее Ральфа и даже намекает на обгон (7), но в итоге Ральф всё-таки уходит, а на стартовой прямой уже Ряйккёнен выскочил из-за спины Алонсо и к линии старта-финиша почти поравнялся с ним (8-9).

1. Култард (1.24,996; 1:07.06,573)
2. Баррикелло (1.24,635; +0,593)
3. Р. Шумахер (1.26,676; +3,031)
4. Алонсо (1.26,777; +3,671)
5. Ряйккёнен (1.26,302; +3,733)
6. Физикелла (1.27,774; +7,041)
7. Трулли (1.28,312; +8,406)
8. Френтцен(1.28,379; +9,017)
9. Уэббер (1.27,958; +9,201)
10. да Матта (1.30,566; +12,082)
11. Вильнёв (1.31,180; +12,309)

38 круг

Уэббер и в самом деле не намерен отсиживаться за спинами заведомо более медленных соперников – круг спустя после Вильнёва он обогнал Френтцена. Атака Ряйккёнена на Алонсо благополучно завершилась обгоном в первом повороте по внутренней стороне (1-2). На прямой «Рета Опоста» Ряйккёнен уже шёл вплотную за Ральфом Шумахером (3), который, видимо, почуял неладное и сместился влево (4). Преимущество Ряйккёнена было столь значительным, что к «Субида ду Лаго» он не только поравнялся с Ральфом, но и даже чуть опередил его (5), а в самом повороте сумел и полностью обогнать (6-7). К «Котовело» Ряйккёнен уже значительно опережает Шумахера (8), которого снова пытается «стращать» Алонсо (9), в трёх секундах за которым идёт Физикелла, прошедший круг более чем на секунду быстрее, чем предыдущий. И именно с этого круга Физикелла начал показывать круги лучше хотя бы одного из впереди идущих гонщиков.

1. Култард (1.23,846; 1:08.30,419)
2. Баррикелло (1.23,926; +0,673)
3. Ряйккёнен (1.24,969; +4,856)
4. Р. Шумахер(1.27,135; +6,320)
5. Алонсо (1.26,768; +6,593)
6. Физикелла (1.26,471; +9,666)
7. Трулли (1.26,672; +11,232)
8. Уэббер(1.26,499; +11,854)
9. Френтцен (1.27,436; +12,607)
10. Вильнёв (1.28,866; +17,329)
11. да Матта (1.30,643; +18,879)



39 круг

Баррикелло показал лучшее время на круге и за счёт этого чуть приблизился к Култарду. Да Матта на сухой резине стабильно показывает время на круге на 5-7 секунд хуже остальных и стремительно отстаёт. Физикелла оказался ещё почти на секунду быстрее, но всё равно на пару десятых отстал от Алонсо, который, похоже, потенциально быстрее Ральфа Шумахера, но вынужден идти в его более медленном ритме.

1. Култард (1.23,352; 1:09.53,771)
2. Баррикелло (1.23,201; +0,522)
3. Ряйккёнен (1.24,104; +5,608)
4. Р. Шумахер(1.25,230; +8,198)
5. Алонсо (1.25,230; +8,471)
6. Физикелла (1.25,554; +11,868)
7. Трулли (1.25,740; +13,620)
8. Уэббер(1.25,814; +14,316)
9. Френтцен (1.25,737; +14,992)
10. Вильнёв (1.25,979; +19,956)
11. да Матта (1.30,294; +25,821)

На единственном стоящем кадре с этого круга видно первую пятёрку, а Физикеллу на 6 месте – нет. Он по-прежнему никого ещё не обогнал на трассе и просто стабильно едет.

40 круг

Алонсо всё-таки обогнал Ральфа. В «Котовело» Ральф, видимо, зашёл слишком широко, и Алонсо поравнялся с ним по внутренней стороне (1). Затем на коротком отрезке прямой Ральф вырвался чуть вперёд (2), но в «Мергульо» Алонсо на большей скорости по внешней стороне благополучно завершил обгон (3-5). Физикелла, показав время ещё на пол-секунды быстрее, теперь оказался с тем же отставанием в примерно 3 секунды, но уже от Ральфа.

1. Култард (1.23,132; 1:11.16,903)
2. Баррикелло (1.23,269; +0,659)
3. Ряйккёнен (1.24,789; +7,265)
4. Алонсо(1.25,154; +10,493)
5. Р. Шумахер (1.25,792; +10,858)
6. Физикелла (1.25,083; +13,819)
7. Трулли (1.25,727; +16,215)
8. Уэббер(1.25,678; +16,862)
9. Френтцен (1.25,640; +17,500)
10. Вильнёв (1.25,750; +22,574)
11. да Матта (1.30,404; +33,093)

41 круг

1. Култард (1.23,434; 1:12.40,337)
2. Баррикелло (1.23,063; +0,288)
3. Ряйккёнен (1.24,393; +8,224)
4. Алонсо(1.23,770; +10,829)
5. Р. Шумахер (1.25,263; +12,687)
6. Физикелла (1.25,125; +15,510)
7. Трулли (1.25,240; +18,021)
8. Уэббер(1.25,484; +18,912)
9. Френтцен (1.25,942; +20,008)
10. Вильнёв (1.25,734; +24,874)
11. да Матта (1.30,221; +39,880)

Обгонов не было, Баррикелло подобрался к Култарду на четыре десятых, а да Матта снова проиграл лидеру почти 7 секунд. Алонсо действительно был потенциально быстрее Ральфа, потому что смог отыграть у него полторы секунды. Сам Ральф десятую уступил Физикелле, который по-прежнему едет в одиночестве и не производит особого впечатления своей скоростью, оказываясь не в состоянии догнать кого-либо из соперников, хотя, конечно, нельзя не отметить тот факт, что за три круга ему удалось улучшить своё время аж на две с половиной секунды и стабилизировать его в районе 1.25,1-1.25,2.

42 круг

1. Култард (1.23,216; 1:14.03,553)
2. Баррикелло (1.23,145; +0,217)
3. Ряйккёнен (1.24,901; +9,909)
4. Р. Шумахер(1.25,487; +14,958)
5. Физикелла (1.25,207; +17,501)
6. Алонсо (1.30,435; +18,048)
7. Трулли (1.25,291; +20,096)
8. Уэббер(1.25,605; +21,301)
9. Френтцен (1.25,190; +21,982)
10. Вильнёв (1.25,398; +27,056)
11. да Матта (1.30,835; +47,499)

Алонсо получил наказание проездом за, как сообщил Попов, обгон под жёлтыми флагами. Обгон Ральфа Шумахера на 40 круге? Физикелла отбирает у Ральфа ещё одну десятую, но это так мало, ведь отставание от лидера с каждым кругом увеличивается на две секунды, и сейчас составляет уже 17 секунд.

43 круг

1. Култард (1.23,385; 1:15.26,938)
2. Баррикелло (1.23,556; +0,388)
3. Ряйккёнен (1.25,042; +11,566)
4. Р. Шумахер(1.25,584; +17,157)
5. Физикелла (1.25,176; +19,292)
6. Трулли (1.25,036; +21,747)
7. Уэббер (1.25,746; +23,662)
8. Френтцен(1.25,537; +24,134)
9. Алонсо (1.33,869; +28,532)
10. Вильнёв (1.26,029; +29,700)
11. да Матта (1.30,399; +54,513)

Алонсо выехал на трассу девятым, и это открыло путь на пятую позицию Физикелле, который отыграл у Ральфа уже четыре десятых и отстаёт от лидера на 20 секунд. А лидеры Култард и Баррикелло уверенно уходят вперёд, и ничего не предвещает какого-то иного исхода, чем победа кого-то из них.

44 круг

В «Курва ду Сол» вылетел Марк Уэббер, но ему удалось удержать машину от столкновения с ограждением трассы, и он вернулся в гонку, правда, лишь на предпоследнем месте. А Физикелла ещё прибавил, вышел из 1.25 и практически догнал Ральфа, отставая от него всего на полторы секунды. И с этого круга Физикелла стал проходить круги быстрее, чем Ряйккёнен (сейчс разница между ними – 7 секунд).

1. Култард (1.23,228; 1:16.50,166)
2. Баррикелло (1.23,061; +0,221)
3. Ряйккёнен (1.25,312; +13,650)
4. Р. Шумахер(1.25,341; +19,270)
5. Физикелла (1.24,876; +20,940)
6. Трулли (1.25,059; +23,578)
7. Френтцен (1.25,345; +26,251)
8. Алонсо(1.23,836; +29,140)
9. Вильнёв (1.25,672; +32,144)
10. Уэббер (1.33,846; +34,280)
11. да Матта (1.30,625; +1.01,910)

45 круг

Култард ошибся при входе в первый поворот, взял слишком широко, и Баррикелло воспользовался этим, чтобы захватить лидерство. Он оказался настолько быстр, что к концу круга на телевизионных планах Култарда даже не было видно. Физикелла снова стабилизировал скорость прохождения круга со временем около 1.24,8. Он приблизился к Ральфу ещё на пол-секунды, и теперь отставание составляет секунду. Отставание от лидера продолжает увеличиваться на две секунды. Да Матта снова заехал в боксы. Лидерам он проигрывал около минуты и десяти секунд, то есть почти круг, так что в то время, когда он замедлился, Барриккелло уже разгонялся перед выездом на финишную прямую. Топливом «Тойоту» да Матты не заправляли, только заменили колёса, причём, похоже, и старый, и новый комплект были дождевыми! Слишком уж много канавок, да и «рубчики» диагональные вроде бы проглядываются. Ведь «Мишлен» привёз на эту гонку более «навороченный» вариант дождевых покрышек, тогда как «Бриджстоун» – один из

промежуточных типов.

1. Баррикелло (1.22,719; 1:18.13,106)
2. Култард (1.25,234; +2,294)
3. Ряйккёнен (1.25,328; +16,038)
4. Р. Шумахер (1.25,542; +21,872)
5. Физикелла (1.24,887; +22,887)
6. Трулли (1.25,402; +26,040)
7. Френтцен (1.25,273; +28,584)
8. Алонсо (1.24,195; +30,395)
9. Вильнёв (1.25,042; +34,246)
10. Уэббер (1.25,611; +36,951)
11. да Матта (1.37,672; +1.16,642)

46 круг

1. Баррикелло (1.22,032; 1:19.35,138)
2. Култард (1.23,984; +4,246)
3. Ряйккёнен (1.25,969; +19,975)
4. Р. Шумахер (1.24,778; +24,618)
5. Физикелла (1.24,789; +25,644)
6. Трулли (1.26,279; +30,287)
7. Френтцен (1.24,876; +31,428)
8. Алонсо (1.24,393; +32,756)
9. Вильнёв (1.24,801; +37,015)
10. Уэббер (1.25,738; +40,657)
11. да Матта (1.52,542; +1.47,152 – 1 круг)

Да Матта выехал из боксов, проигрывая лидеру уже круг – это всего лишь первый и единственный круговой в этой гонке. А Баррикелло летит, словно на крыльях, штампуя один лучший круг за другим и привозя только Култарду по 2 секунды на круге. 46 круг оказался быстрейшим за всю гонку. Физикелла продолжает идти в секунде за Ральфом Шумахером.

47 круг

1. Култард (1.24,577; 1:21.03,961)
2. Ряйккёнен (1.26,449; +17,601)
3. Р. Шумахер (1.25,322; +21,117)
4. Физикелла (1.24,850; +21,671)
5. Трулли (1.26,928; +28,392)
6. Френтцен (1.26,236; +28,841)
7. Алонсо (1.24,947; +28,880)
8. Вильнёв (1.24,677; +32,869)
9. Уэббер (1.25,145; +36,979)
10. да Матта (1.27,080; +1.45,409 – 1 круг)

Пустые баки – вот причина такой скорости Баррикелло. На выходе из поворота «Десида ду Лаго» он вдруг резко замедлился и зарулил на обочину. Лидером снова стал Култард, а Физикелла – уже на 4 позиции, проигрывая лидеру 21 секунду, а ближайшему сопернику, Ральфу Шумахеру, – уже всего пол-секунды. Он по-прежнему так никого и не обогнал, просто поднимался вверх за счёт сходов и пит-стопов соперников, но теперь уже показывает достойную лидеров скорость.

48 круг

1. Култард (1.25,285; 1:22.29,246)
2. Ряйккёнен (1.28,021; +20,337)
3. Физикелла (1.26,449; +22,835)
4. Р. Шумахер (1.32,235; +28,067)
5. Трулли (1.26,182; +29,289)
6. Алонсо (1.25,808; +29,403)
7. Френтцен (1.26,817; +30,373)
8. Вильнёв (1.24,463; +32,047)
9. Уэббер (1.25,648; +37,342)
10. да Матта (1.30,392; +1.50,516 – 1 круг)

Самое интересное, что лучшее время на этом круге показал Жак Вильнёв. Последние три круга он шёл в темпе лидеров и его отставание практически не увеличивалось. Но что бы это ему дало, если это отставание составляло 37 секунд, а позиция была восьмой? Тем временем на дозаправку заехал Ральф Шумахер. Теперь Физикелла оказался за Ряйккёненом, и оказалось, что разница между ними – всего две с половиной секунды. С 44 круга, когда Физикелла чуть прибавил, он стал отыгрывать по пол-секунды и у Ряйккёнена, а этот круг Ряйккёнен прошёл совсем медленно, что позволило Физикелле отыграть ещё полторы секунды.

49 круг

1. Култард (1.25,063; 1:23.54,309)
2. Ряйккёнен (1.25,892; +21,166)
3. Физикелла (1.25,410; +23,182)
4. Алонсо(1.24,455; +28,795)
5. Трулли (1.26,451; +30,677)
6. Френтцен (1.26,013; +31,323)
7. Вильнёв (1.24,634; +31,618)
8. Уэббер(1.25,406; +37,685)
9. Р. Шумахер (1.46,665; +49,669)
10. да Матта (1.29,435; +1.54,888 - 1 круг)

Ральф выехал на трассу лишь девятым, что открыло путь на 3 место Физикелле. И тут его впервые в трансляции показали крупным планом. До сенсации остаётся лишь несколько кругов. Физикелла чуть сбавил скорость, но всё равно остаётся быстрее Ряйккёнена. Вот он уже и да Матту на круг обходит (2).

50 круг

1. Култард (1.25,931; 1:25.20,240)
2. Ряйккёнен (1.24,219; +19,454)
3. Физикелла (1.24,025; +21,276)
4. Алонсо(1.23,915; +26,779)
5. Френтцен (1.26,385; +31,777)
6. Трулли (1.27,311; +32,057)
7. Вильнёв (1.26,725; +32,412)
8. Уэббер(1.24,956; +36,710)
9. Р. Шумахер (1.25,253; +48,991)
10. да Матта (1.31,936; +2.00,893 - 1 круг)

Физикелла сократил отставание ещё на две десятых. А Френтцен воспользовался заминкой Трулли и обошёл его в «Субида дос Боксес». Впереди этой группы, включающей ещё Вильнёва, на 3 кадре виднеется да Матта.

51 круг

1. Култард (1.25,174; 1:26.45,414)
2. Ряйккёнен (1.24,212; +18,492)
3. Физикелла (1.23,454; +19,556)
4. Алонсо(1.24,568; +26,173)
5. Френтцен (1.23,968; +30,571)
6. Трулли (1.26,651; +33,534)
7. Вильнёв (1.27,041; +34,279)
8. Уэббер(1.25,418; +36,954)
9. Р. Шумахер (1.25,348; +49,165)
10. да Матта (1.31,935; +2.07,654 - 1 круг)

Физиккелла ещё ближе подобрался к Ряйккёнену, и теперь их разделяет всего секунда. Между тем, всё внимание режиссёра трансляции на круге было посвящёно группе Френтцен-Трулли-Вильнёв. Ещё в первом повороте Трулли изображал намерение обгона (1), но из второго поворота выходил как-то уж очень медленно, и Френтцен успел далеко оторваться (2). Они догнали да Матту уже в середине круга и к «Мергульо» все его обошли.

52 круг

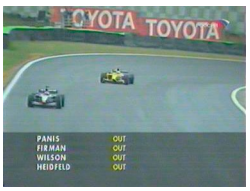
1. Култард (1.30,576; 1:28.15,990)
2. Ряйккёнен (1.24,635; +12,551)
3. Физикелла (1.24,416; +13,396)
4. Алонсо(1.24,346; +19,943)
5. Френтцен (1.23,497; +23,492)
6. Трулли (1.25,725; +28,683)
7. Вильнёв (1.25,431; +29,134)
8. Уэббер(1.25,396; +31,774)
9. Р. Шумахер (1.26,131; +44,720)
10. да Матта (1.29,247; +2.06,325 - 1 круг)

Култард заехал на дозаправку, и это стало одним из важнейших, ключевых моментов, напрямую повлиявших на исход гонки, потому что он автоматически уступил лидерство Ряйккёнену с Физикеллой, последний из которых точно должен был останавливаться один раз до конца гонки, ну а первый… Тут остаётся только гадать, ведь прошёл же Физикелла 47 кругов на одном баке, так почему бы и Ряйккёнену не пройти 44? А Физикелла ещё на пару десятых приблизился к Ряйккёнену, хотя на расстоянии меньше секунды в условиях дождя это уже не имеет большого значения.

53 круг

1. Ряйккёнен (1.24,638; 1:29.53,179)
2. Физикелла (1.24,624; +0,831)
3. Алонсо (1.23,941; +6,695)
4. Култард (1.44,580;+7,391)
5. Френтцен (1.23,089; +9,392)
6. Вильнёв (1.25,965; +17,910)
7. Уэббер (1.25,485; +20,070)
8. Трулли (1.32,075;+23,569)
9. Р. Шумахер (1.26,025; +33,556)

На трассу Култард выехал непосредственно за Алонсо (3). Физикелла уже в «Пинейриньо», вероятно, просто был вынужден уйти на внешнюю сторону трассы, чтобы не столкнуться с Ряйккёненом, скорость которого явно была ниже. Дальше сокращать отставание Физикелле уже некуда – остаётся только обгон… Трулли заехал на дозаправку, но это уже неважно.



54 круг

1. Физикелла (1.23,738; 1:31.17,748)
2. Ряйккёнен (1.25,514; +0,945)
3. Алонсо (1.24,222; +6,348)
4. Култард (1.25,274;+8,096)
5. Френтцен (1.23,819; +8,642)
6. Вильнёв (1.22,713; +16,054)
7. Р. Шумахер (1.29,539; +38,526)
8. Трулли (1.46,927;+45,927)

Трудно судить, какую конкретно ошибку допустил на входе в «Мергульо» Ряйккёнен. Но однозначно можно сказать, что сначала его дёрнуло вправо, а потом вынесло на внешнюю сторону трассы. Физикелла же прошёл поворот чисто и возглавил гонку. Уэббер шёл в двадцати секундах а лидером и попал в аварию, когда Физикелла шёл по прямой «Рета Опоста». Его занесло в скоростном предпоследнем повороте трассы, на котором оставалось ещё много воды. Тут же было объявлено о выезде на трассу машины безопасности, но гонка пока не остановлена.

55 круг.

Вся официальная статистика заканчивается 54 кругом, а до заседания ФИА 11 апреля заканчивалась и вовсе 53-м.

До аварии Уэббер отставал от Физикеллы примерно на 20 секунд, то есть в момент аварии лидер Физикелла был на 1 секторе 55 круга. Автомобиль безопасности был объявлен, но, похоже, даже не успел выехать на трассу, потому что лидеры подъехали к месту аварии на гоночной скорости. Физикелла и Ряйккёнен безопасно преодолели обломки, а Алонсо двигался по более широкой траектории и не смог избежать прямого столкновения с колесом, влетел в стену из старых покрышек и многократно увеличил количество опасных предметов на трассе.

При анализе записи удалось выяснить, что сообщение об остановке гонки появилось через 20 секунд после того, как Физикелла миновал место аварии Уэббера, и был он в это время в «Солнечном» повороте, то есть однозначно находился на 56 круге. Гонка остановлена, команда радуется, Физикелла заезжает в боксы, и тут «Форд» на его «Джордане» загорается! Мотор мог не выдержать всю гонку и продержался ровно столько, сколько нужно было! Идеальный гоночный автомобиль (тот, который должен рассыпаться на части сразу после финиша).

Подиум готов, и сверху Эдди Джордану сообщают, что Физикелла занял второе место. Судьи неверно оценили положение гонщиков на момент остановки гонки и присудили победу Ряйккёнену по положению 53 круга. По правилам, если гонка остановлена, зачёт даётся по кругу, предшествующему последнему законченному. Возможно, это делается для защиты интересов тех участников, которые не участвовали в аварии, но были ей заблокированы и не смогли продолжить борьбу. Тогда они, получается, не смогут закончить гонку в круге с лидером. Ведь между моментом аварии и решением об остановке гонки может пройти некоторое время, за которое лидеры могут закончить очередной круг. Его и не учитывают, а учитывают предыдущий, когда всё было нормально.

В данном случае были соблюдены интересы Алонсо, который не был виноват в обломках на

трассе и не был предупреждён организаторами, поэтому попал в аварию и не смог закончить очередной круг. Вот тут судьи и просчитались, не поняв, что это был не 54, а 55 круг, и он был закончен Физикеллой, хоть и в режиме машины безопасности.

Кими Ряйккёнен был объявлен победителем, а на Эдди Джордана жалко было смотреть.

В ситуации разобрались довольно быстро, но уже после окончания церемонии награждения поэтому сказка оказалась испорченной. Перед следующей гонкой в Имоле провели церемонию передачи приза за победу Ряйккёненом местному герою Физикелле, но, конечно, это было уже не то.

Вывод.

Главная причина победы Физикеллы: гонку остановили незадолго до его последнего пит-стопа, который всё равно отбросил бы его назад. С этой точки зрения его победа случайная и незаслуженная, если бы не одно но: красивый обгон с дальнейшим «уходом в точку». Получилось красиво, так пусть воздастся!

Если рассматривать все факторы подробнее, то на стороне Физикеллы как гонщика – его безупречная и стабильная езда в сложнейших условиях, ускорение после 38 круга и бескомпромиссный выход в лидеры. Заслуга команды – это заправка под завязку перед фактическим стартом на 9 круге, что позволило гонщику ехать в дальнейшем без остановок и постепенно прорываться наверх. Другие факторы позволяют нам понять, насколько случайной была эта победа. Во-первых, многочисленные сходы соперников и числа реальных претендентов на победу плюс «несвоевременный» пит-стоп Култарда. Во-вторых, разумеется, злополучная авария, после которой гонку остановили и зафиксировали по-настоящему временный результат, потому что он ДОЛЖЕН был быть другим по всем раскладам. Потому что, в-третьих, Физикелле ещё предстояло дозаправляться. Наконец, в четвёртых, двигатель на «Джордане», вероятно, не выдержал бы всю дистанцию. Он загорелся сразу же после того, как Физикелла подъехал к подиуму.

А в хронологическом порядке эти факторы выглядят так.

1. Перед реальным стартом гонки за автомобилем безопасности Физикелла остановился в боксах и залил полный бак, выехав на трассу последним.

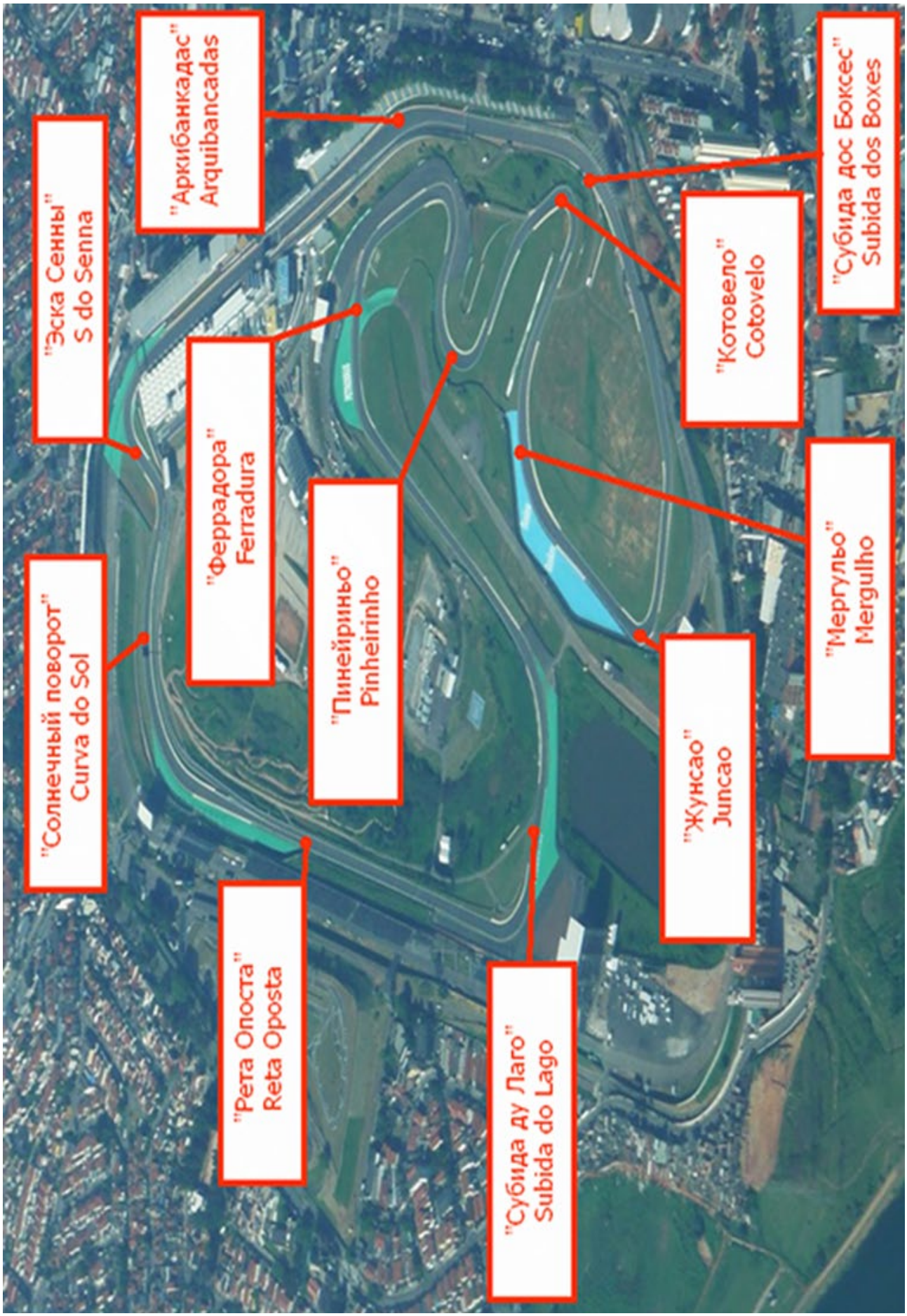
2. После массовых пит-стопов на 19 круге он поднялся на несколько позиций и в дальнейшем держался среди лидеров последнего эшелона на 4-5 позиции с конца. Никого не обгонял, вся группа поднималась по позициям, благодаря сходам впереди ехавших участников.

3. С 38 круга, находясь ровно в середине пелотона, на 6 месте как с начала, так и с конца, ускорился и стал показывать времена на круге, быстрее некоторых из своих впереди идущих соперников, хотя и далеко от времён двух лидеров.

4. После этого последовательно сошли или «отвалились» назад из-за пит-стопов или наказаний четверо из пяти впереди идущих соперников, а по скорости Физикелла оказался гораздо быстрее оставшегося Ряйккёнена, легко обогнал его и уехал вперёд.

5. Сначала авария Уэббера вызвала жёлтые флаги и решение о машине безопасности, но когда в обломки врезался Алонсо, гонку остановили. При этом Физикелла успел получить зачёт на 1 позиции на двух кругах, из которых один отбрасывался, поэтому он в итоге и стал победителем.

ВК


"Аркибанкадас"
Arquibancadas
"Эска Сенны"
S do Senna
"Феррадора"
Ferradura
"Пинейриньо"
Pinheirinho
"Солнечный поворот"
Curva do Sol
"Рета Оноста"
Reta Oposta
"Субида ду Лаго"
Subida do Lago
"Жунсао"
Juncao
"Мергульо"
Mergulho
"Котовело"
Cotovelo
"Субида дос Боксес"
Subida dos Boxes

Есть замечательная фотография, на которой гоночная машина вылетает в гавань Монако (фото слева).

Большинство болельщиков «Формулы-1» знают, что таким образом вылетал в гавань Альберто Аскари в 1955 году. Но Аскари управлял переднемоторной «Лянча» Д-50 под номером 26. Меньшинство болельщиков знают, что такой же вылет повторил в 1965 году Пол Хокинс на «Лотус-33» под номером 10. Эту фотографию обычно подписывают как Пола Хокинса.

Но, хотя в залив вылетали действительно только два гонщика за всю историю, машины вылетало три. Во время уик-энда Гран-при Монако 1966 года голливудский режиссер Джон Франкенхаймер снимал свой знаменитый фильм «Гран-при» и, в том числе, вылет с трассы в залив одного из героев фильма — Пита Эрона. Была подготовлена машина формулы-3, имитировавшая формулу-1, за рулем сидел манекен, и при помощи порохового двигателя и небольшого трамплина машина была выброшена в воду. Скриншот из фильма показывает, что все детали этого вылета абсолютно идентичны фотографии: СМ

Существует легенда, что во время тренировок перед Гран-при Канады 1979 года, когда Ники Лауда, бросив карьеру, уехал с трассы, Экклстоун через громкоговорители объявил, что на его место может сесть любой, кто имеет супер-лицензию. И такой человек нашелся — это был аргентинский гонщик Риккардо Зуниньо. Но это лишь легенда...

Имя Зуниньо к тому времени уже стало известным поклонникам «Формулы-1». Зуниньо в 1979 году выступал в британской серии формулы №1 (серии «Аврора»), и добился там результатов, которые обратили на него внимание прессы. В июле появились слухи, что он может заменить Лауду в «Брэбхэм»; Экклстоун специально летал в Буэнос-Айрес проводить перговоры с его братом, управляющим крупным банком; 31 августа 1979 года он провел тесты с «Брэбхэм» в Брендз-Хетч, где был всего на 0,04 секунды медленнее Пике; в результате журналистами он рассматривался как основной кандидат на место Лауды на 1980 год — в том случае, если Лауда не продлил бы контракт с командой. Но к концу сентября Лауда договорился с Экклстоуном, и перспективы Зуниньо оказались под угрозой; тогда Зуниньо начал переговоры с «Тиррелл». По всей вероятности, именно для проведения переговоров Зуниньо в редкие свободные от гонок выходные и прибыл в Монреаль. Экклстоун видел его в паддоке и, когда Лауда вылез из машины, собрал вещи и уехал в аэропорт, Берни уже знал, кого звать. Он дал через громкоговорители, установленные на трассе, объявление, что Зуниньо, персонально — было названо его имя — ждут в боксах «Брэбхэм». Отсюда и пошла легенда.

Кроме того, Зуниньо не имел супер-лицензии. Супер-лицензии были впервые введены именно в 1979 году, и выдавались они спортивной комиссией ФИА, а кандидатуры предлагались национальными автоклубами в соответствии с информацией о подписанных контрактах, предоставленной командами «Формулы-1». Таким образом, только гонщики, подписавшие контракт с командой «Формулы-1», имели шансы получить супер-лицензию. Разумеется, Зуниньо, в 1978 году не слишком удачно выступавший в европейском чемпионате формулы №2, на это не претендовал. Но, на тот случай, если кто-то из обладателей супер-лицензий получит травму, спортивная комиссия ФИА подстраховалась и, теперь уже по представлению самих национальных автоклубов, утвердила «список запасных». Вошедшие в него гонщики, сами не имея супер-лицензии, тем не менее, могли бы в случае форс-мажора сесть за руль. И автоклуб Аргентины включил в этот список имя Зуниньо... именно поэтому гонщик, не имевший супер-лицензии, смог сесть за руль машины формулы №1. Таким же образом в том же году за руль попали Патрик Гайяр, Элио де Анжелис и Марк Зурер. СМ

Жан-Пьер Бельтуаз, «Большой приз Монако», 1972 год

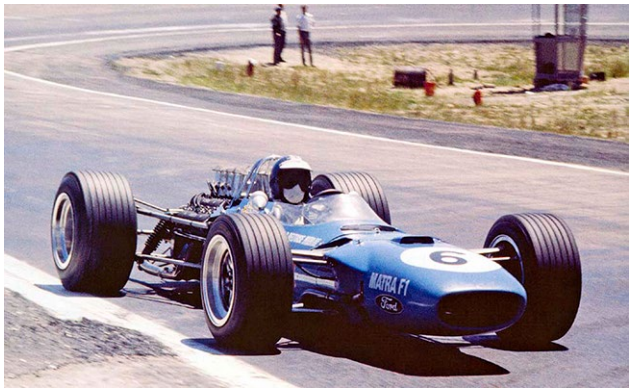
Жан-Пьер Бельтуаз (1937-2015)

05 января 2015 года умер победитель Гран-при Монако 1972 года Жан-Пьер Бельтуаз. Гонщик скончался после того как перенёс два инсульта в своём доме неподалёку от Дакара. По странному совпадению, на обложку второго выпуска Альманаха мы ещё в начале декабря поставили фотографию его победы на трассе Монте-Карло, поэтому не можем не вспомнить о карьере французского пилота.

Бельтуаз в начале 1960-х 11 раз выиграл титулы чемпиона Франции по мотогонкам в различных классах, но пересел на четыре колеса в 1963. Карьера едва не закончилась в 1964 году, когда во время «12 часов Реймса» француз попал в аварию и травмировал левую руку, подвижность которой так полностью и не восстановилась. Однако в 1965 он возвращается в гонки, сходу выигрывает титул во французской Формуле-3 и переходит в следующем году в Формулу-2, закрепившись в автоспортивной программе французского гиганта «Матра» (Matra). В 1966 за рулём «Матра MS5» Ф2 он впервые выступает в гонке Формулы-1 — БП Германии, финишировав 8-м и выиграв зачёт для автомобилей Формулы-2. В 1967 Бельтуаз становится чемпионом аргентинской Формулы-3, а годом спустя выигрывает и европейское первенство. В 1968 также состоялся «полноценный» дебют француза на технике Ф1 в Чемпионате мира — на БП Испании, где он финишировал 5-м, а лучшим результатом в сезоне стало 2-е место на БП Нидерландов.

Проведя 4 года во французской команде и почти победив в БП Франции 1970 года, в 1972 Бельтуаз переходит в «БРМ» и приносит некогда знаменитой команде последнюю победу в Чемпионатах мира — на БП Монако. Кроме того, француз выигрывает и последнюю гонку сезона, совместную для автомобилей Ф1 и Ф5000 — John Player Victory Race. Проведя ещё два года в английской команде, в конце 1974 Бельтуаз покидает Формулу-1 и переключается на гонки французского туринга, где становится чемпионом два года подряд — в 1976-1977 гг. В целом же карьера французского гонщика продолжалась до середины 1990-х — он успел стать и чемпионом Франции в ралли-кроссе (1979 год), и поучаствовать в ледовых гонках, закончив 30-летний период выступлений стартами во французском «Кубке Порше». Кроме того, ещё в бытность выступлений в Формуле-1, Бельтуаз был довольно успешен и в гонках спортивных автомобилей — на его счету

Жан-Пьер Бельтуаз. Фото сверху вниз:
1. Чемпион Франции 1961 года в классах 125 и 175 куб.см. на мотоциклах марки «Морини».
2. «Большой приз Монако» формула 3, 1966 год.
3. «Большой приз Германии» 1966 год.



Жан-Пьер Бельтуаз. Фото сверху вниз:
1. «Большой приз Испании» 1968 года.
2. «Большой приз Нидерландов» 1968 года.
3. «Большой приз Монако» 1972 года.
4. John Player Victory Race 1972 года.

победы в 1000 км Парижа (1969 и 1972), 1000 км Буэнос-Айреса (1970), «Тур де Франс» (1970, в экипаже с Патриком Депайе и Жаном Тодтом), 1000 км Нюрбургринга, «6 часов Уоткинс-Глена», 1000 км Ле-Кастелле и 1000 км Брэндс-Хэтч (все — в 1974); правда, был и неприятный инцидент в 1971 году, когда француза обвинили в гибели Игнацио Джунти во время гонки спортпрототипов в Аргентине. Помимо побед за рулём спортивных «Матра», именно Жан-Пьер Бельтуаз проделал основную часть работы на тестах в команде «Лижье» в процессе их подготовке к дебюту в гонках Формулы-1.

У Бельтуаза осталось двое сыновей, Антони и Жюльен, от сестры Франсуа Сэвера, Жаклин, которые также пошли по стопам отца — старший является серебрянным призёром «24 часа Ле-Мана» 2000 года в своём классе» и многократным чемпионом французского «Кубка Порше». **АГ**

Фото сверху вниз:
1. Бельтуаз и Франсуа Север, который приходился ему шурином.
2. Бельтуаз с женой Жаклин и сыном Антони.

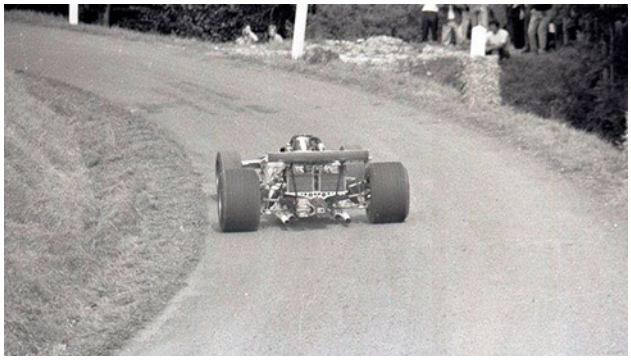
Все победы Жан-Пьера Бельтуаза

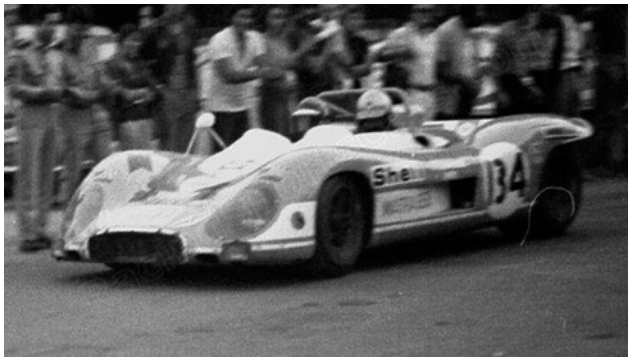
#	Дата	Гонка	Трасса	Категория/класс	Напарник	Автомобиль	Примечание
1	15-16.06.1963	«24 часа Ле-Мана» индекс энергетической эффективности	Ля Сарт	Спорт.автомобили	Клод Бобровски	Rene-Bonent LM6 Renault	Победа в специальном зачёте
2	26.04.1964	Кубок скорости (Coupes de Vitesse de l'USA)	Монлери	Спорт.автомобили, GT 1150		Rene-Bonent Djet	Победа в классе
3	04.07.1965	Международный кубок скорости IX Coupe Internationle de Vitesse de Formule 3	Реймс	Формула-3		Matra MS1 Ford	
4	25.07.1965	Приз Коньяка (Trophees de Cognac)	Авиабаза Коньяк	Формула-3		Matra MS1 Ford	
5	01.08.1965	Горная гонка Шанрус (Course de cote de Chamrousse)		Горная гонка		Matra MS5 Ford	Автомобиль Формулы-3
6	1966		Зольдер	Formula Vee			
7	1966		Зольдер	Formula Vee			
8	21.05.1966	Гран-при Монако Формулы-3	Монте-Карло	Формула-3		Matra MS5 Ford	
9	17.07.1966		Маньи-Кур	Спорт.автомобили		Matra M620 BRM	
10	07.08.1966	Большой приз Германии	Нюрбургринг	Формула-2		Matra MS5 Ford	Гонка Формулы-1, победа в классе
11	авг.66	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Формула-2		Matra BRM	Победа в классе
12	22.01.1967	Темпорада, 1-й этап	Буэнос-Айрес	Формула-3		Matra MS5 Ford	
13	29.01.1967	Темпорада, 2-й этап	Мар-дель-Плата	Формула-3		Matra MS5 Ford	
14	05.02.1967	Темпорада, 3-й этап	Военный аэродром Кордовы	Формула-3		Matra MS5 Ford	
15	12.02.1967	Темпорада, 4-й этап	Буэнос-Айрес	Формула-3		Matra MS5 Ford	
16	1967	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка		Matra F2	
17	07.04.1968	Приз Германии (Deutschland Trophäe)	Хоккенхайм	Формула-2		Matra MS7 Ford	
18	28.04.1968	Гран-при Мадрида	Харама	Формула-2		Matra MS7 Ford	
19	28.07.1968	Гран-при Зандвоорта	Зандвоорт	Формула-2		Matra MS7 Ford	
20	1968	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка		Elina	
21	1968	Горная гонка Юрси (Course de cote d'Urcy)		Горная гонка		Matra F2	
22	13.04.1969	Приз Германии (Deutschland Trophäe)	Хоккенхайм	Формула-2		Matra MS7	
23	27.07.1969	Горная гонка Шанрус (Course de cote de Chamrousse)		Горная гонка		Matra MS7	Автомобиль Формулы-2
24	10.08.1969	Горная гонка О`Конталь (Course de cote du Haut-Cantal)		Горная гонка		Matra F2	
25	17.08.1969	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка		Matra F2	
26	12.10.1969	1000 км Парижа	Монлери	Спорт.автомобили	Анри Пескароло	Matra-Simca MS 650	
27	11.01.1970	1000 км Буэнос-Айреса	Буэнос-Айрес	Спорт.автомобили	Анри Пескароло	Matra-Simca MS 630/650	
28	25.04.1970	1000 км Монцы	Монца	Спорт.автомобили	Джек Брэбем	Matra-Simca MS 650	Победа в классе
29	1970	Подъём на перевал Лимуш (Course de côte des Limouches)		Горная гонка		Matra F2	
30	1970	Горная гонка в Бержераке (ourse de côte de Bergerac)		Горная гонка		Matra F2	
31	17.05.1970	Горная гонка в Кюссаке (Course de côte de Cussac)		Горная гонка		Matra F2	Возможно, только победа в классе
32	14.07.1970	Criterium du Nuvernais	Маньи-Кур	Спорт.автомобили		Lola T70 Chevrolet	
33	1970	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка		Matra F1	
34	1970	Горная гонка Юрси (Course de cote d'Urcy)		Горная гонка		Matra F1	
35	27.09.1970	Тур де Франс (Tour de France Automobile)		Спорт.автомобили	Патрик Депайе, Жан Тодт	Matra-Simca MS 650	
36	14.05.1972	Большой приз Монако	Монте-Карло	Формула-1		BRM P160B	
37	01.10.1972	Гран-при Ногаро	Ногаро	Спорт.автомобили		Chevron B21 Ford	
38	15.10.1972	1000 км Парижа	Монлери	Спорт.автомобили	Жерар Ларусс	Lola T282 Ford	
39	22.10.1972	Гонка победителей на призы Джон Плэйер (John Player Victory Meeting)	Брэндс-Хэтч	Формула-1/ Формула-5000		BRM P180	
40	19.05.1974	1000 км Нюрбургринга	Нюрбургринг	Спорт.автомобили	Жан-Пьер Жарье	Matra-Simca MS 670C	

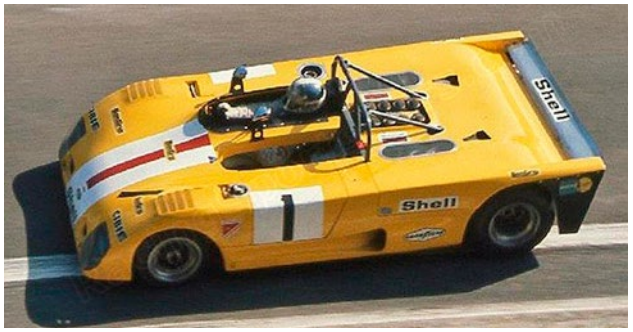
41	13.07.1974	6 часов Уоткинс-Глена	Уоткинс-Глен	Спорт.автомобили	Жан-Пьер Жарье	Matra-Simca MS 670C	
42	15.08.1974	1000 км трассы им. Поля Рикара	«Поль-Рикар»	Спорт.автомобили	Жан-Пьер Жарье	Matra-Simca MS 670C	
43	29.09.1974	1000 км Брэндс-Хэтча	Брэндс-Хэтч	Спорт.автомобили	Жан-Пьер Жарье	Matra-Simca MS 670C	
44	1975	Mobil Economy Run		GT		Matra-Simca Baghera	
45	19-20.07.1975	Тур Реюньон (Tour de la Reunion)		Ралли	Жан-Пьер Ожуле	Alpine-Renault A110	
46	13.06.1976	24 часа Ле-Мана	Ля Сарт	Спорт.автомобили, GTP	Анри Пескароло	Inaltera Cosworth	Победа в классе
47	23.05.1976	7-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Клермон-Ферран	Группа 1В		BMW 30 CSI	
48	1976	12-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Ногаро	Группа 1В		BMW 30 CSI	
49	03.10.1976	13-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Альби	Группа 1В		BMW 30 CSI	
50	20.03.1977	1-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	«Поль-Рикар»	Группа 1В		BMW 530i US	
51	27.03.1977	2-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Альби	Группа 1В		BMW 530i US	
52	10.04.1977	3-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Ногаро	Группа 1В		BMW 530i US	
53	08.05.1977	6-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Монлери	Группа 1В		BMW 530i US	
54	29.05.1977	7-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	По	Группа 1В		BMW 530i US	
55	1977	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка, GT		Porsche Carrera	Возможно, только победа в классе
56	22-23.07.1978	7-й этап Чемпионата Франции по ралликроссу	Божоле	Класс 1		Volkswagen Golf GTI	
57	1978	Горная гонка Мон-Дор (Course de côte du Mont-Dore)		Горная гонка, GT		Porsche Carrera	Возможно, только победа в классе
58	1978	Mobil Economy Run		Experimentales	Бельтуаз	Daihatsu	
59	1978	Горная гонка в Лодеве (Course de côte de Lodeve)		Горная гонка, GT		Porsche Carrera	Возможно, только победа в классе
60	01.04.1979	1-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Альби	Группа 1В		BMW 530i	
61	16.04.1979	2-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Ногаро	Группа 1В		BMW 530i	
62	29.04.1979	3-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Маньи-Кур	Группа 1В		BMW 530i	
63	20-21.05.1979	24 часа трассы имени Поля Рикара	«Поль-Рикар»	Группа 1В	Анри Пескароло	BMW 530i	
64	28.10.1979	12-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Монлери	Группа 1В		BMW 530i	
65	21-22.04.1979	1-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Мюре	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
66	12-13.05.1979	2-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Марвиль	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
67	26-27.05.1979	3-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Люневиль-Шеновье	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
68	30.06-01.07.1979	6-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Конда - Ле-Ларден	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
69	13-14.07.1979	Ралликросс в Маньи-Куре	Маньи-Кур	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
70	14.07.1979	Ралликросс в Маньи-Куре	Маньи-Кур	Суперфинал		Alpine-Renault A310	
71	18-19.08.1979	8-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Солонь-Жювиль	GT до 1,6 л		Alpine-Renault A310	
72	21.03.1982	2-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Монлери	Туринг		Peugeot 505	
73	30-31.05.1982	1-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Майен	Дивизион 2, свыше 1,6 л		Matra Murena	
74	31.05.1982	1-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Майен	Суперфинал		Matra Murena	
75	1982		Маньи-Кур	Туринг		Peugeot 505	
76	05.06.1983	8-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Ла-Шатр	Туринг		Peugeot 505	
77	16-17.07.1983	5-й этап Чемпионата Франции по ралли-кроссу	Ле-Ларден	Дивизион 3		Matra Murena 4x4	
78	25.03.1984	1-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Монлери	Туринг		Peugeot 505 Turbo	
79	27.04.1986	3-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Монлери	Туринг		Peugeot 505 Turbo	
80	05-06.07.1986	Большой приз Франции (гонка серийный автомобилей)	«Поль-Рикар»	Туринг		Peugeot 505 Turbo	
81	20.04.1987	1-й этап Чемпионата Франции серийных автомобилей	Ногаро	Туринг		Peugeot 505 Turbo	

82	1988	24 часа Парижа		Ралликросс, Grand-Sport	Марсель	Matra Murena 4x4	
83	30.04.1989	2-й этап французского Кубка Порше	Маньи-Кур	Trophee Porsche		Porsche 944 Turbo	
84	20.05.1990	2-й этап французского Кубка Кэйтерем	Леденон	Coupe Caterham		Super Seven	
85	22.07.1990	7-й этап французского Кубка Пежо	Круа-ан-Тернуа	Coupe 309		Peugeot 309	

Сверху вниз, слева направо:
- Ле-Ман, 1963 год;
- Ле-Ман, 1963 год;
- Реймс, 1963 год;
- Харама, 1968 год;
- Занфорт, 1968 год;
- Хокенхайм, 1968 год;
- «1000 км Парижа», 1969 год;







Сверху вниз, слева направо:
- Монца, 1970 год;
- Урси, 1971 год;
- «Тур де Франс», 1971 год;
- «1000 км Парижа», 1972 год;
- Уоткинс-Глен, 1974 год;
- Ле-Ман, 1976 год;
- Майенн, 1982 год;
- Монлери, 1982 год;
- Ногаро, 1987 год;

Жан-Пьер Бельтуаз, 1937-2015

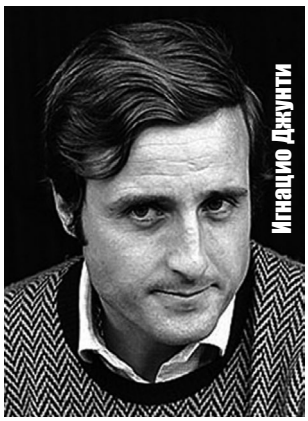
АГ

Жан-Пьер Бельтуаз и француза Север, 1971 год

Сергей Мингазов

«Дело Бельтуаза»

Жан-Пьер Бельтуаз

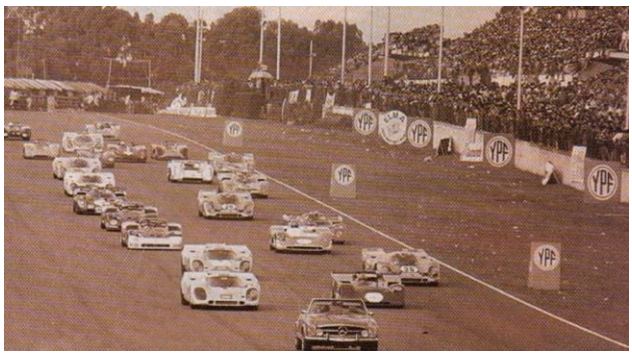

Игнацио Джунти

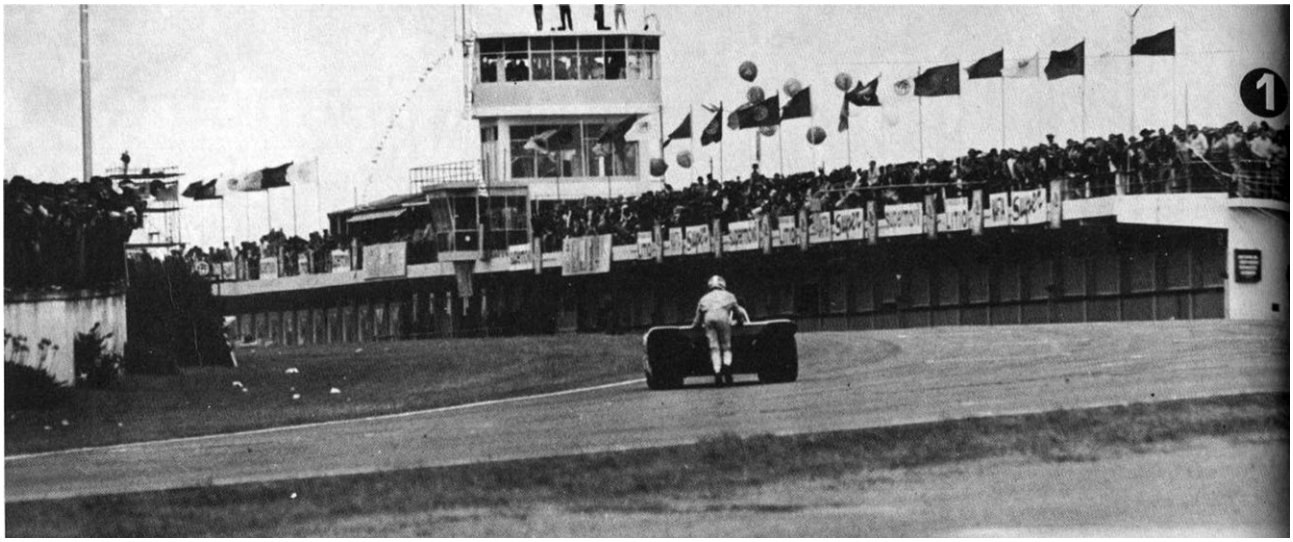
К сожалению, Жан-Пьер Бельтуаз останется в истории автоспорта не только благодаря своим талантам и победам. Авария, произошедшая в 1971 году в гонке на выносливость в Буэнос-Айресе, не только унесла жизнь другого гонщика и чуть было не перечеркнула его собственную жизнь, но и вызвала международный скандал, заставивший ФИА внести изменения в правила проведения гонок во всем мире.

10 января 1971 года Жан-Пьер Бельтуаз за рулем трехлитрового прототипа «Матра-Симка-660» стартовал в гонке «1000 километров Буэнос-Айреса», первой гонке чемпионата мира среди производителей, на муниципальном автодроме города Буэнос-Айреса (сегодня это автодром имени Оскара и Хуана Гальвесов), в конфигурации №15. Год назад Бельтуаз выиграл эту гонку, но на этот раз соперничество должно было развернуться между новыми машинами группы 5 — мощными пятилитровыми спортивными монстрами «Порше-917» и «Феррари-512». Трехлитровые прототипы группы 6, хотя и являлись более легкими, экономными, и были построены с использованием агрегатов формулы №1, не могли составить им конкуренции. За одним исключением: новейшая «Феррари-312БП» под управлением восходящей звезды итальянского автоспорта Игнацио Джунти оказалась на две секунды с круга быстрее других машин своего класса.

Бельтуаз стартовал шестым и, когда, примерно через час после старта, на 31 круге гонки, гонщики на более прожорливых «Порше-917К» начали совершать свои первые пит-стопы, оказался вторым, сразу вслед за Игнацио Джунти. Прототипы потребляли меньше топлива, и планировали совершить на один пит-стоп меньше спортивных машин, но и для них подходило время. Артуро Мерцарио и Жан-Пьер Жабуй уже приготовились менять своих напарников. Но в самом конце 36 круга, посередине последнего поворота, машина Бельтуаза заглохла: закончилось топливо. Для таких случаев в машинах группы 6 был предусмотрен небольшой резервный топливный бак, но переключиться на него Бельтуазу не удалось. Если бы он при этом переключился на нейтральную передачу, то, возможно, мог бы по инерции докатиться до пит-лейн, но он непредусмотрительно оставался на передаче, и машина остановилась.

За несколько лет до этого в Международный спортивный кодекс были внесены правила поведения гонщиков на трассе. Помимо правил обгонов, в них описывались действия водителя, неспособного продолжать движение по трассе: водитель должен был просигнализировать о своих проблемах, свернуть с трассы и остановиться в безопасном месте вне её. В дальнейшем, если он самостоятельно устранял проблему, ему разре-



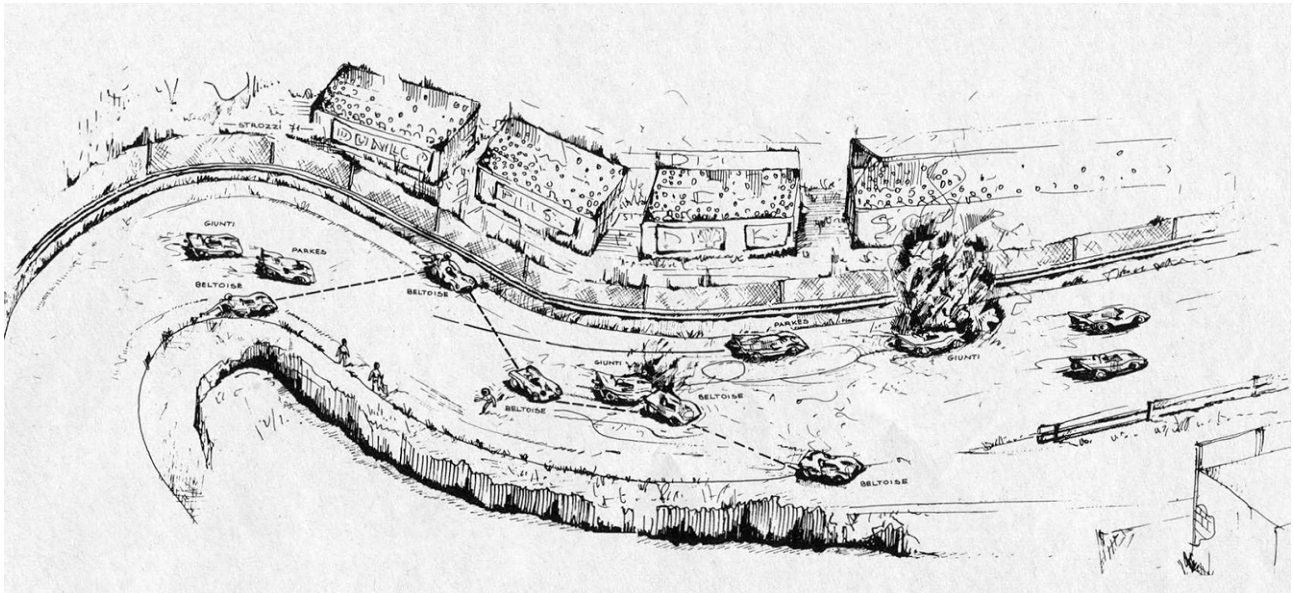


шалось двигаться дальше. Пункт «n» статьи 121 R совершенно четко запрещал толкать машину по трассе во время гонки; правда, конкретные наказания за такие нарушения не были описаны в кодексе.

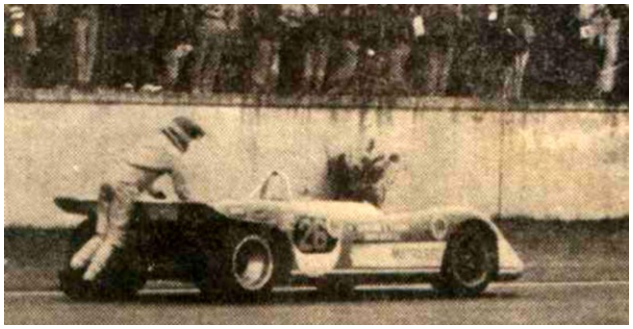
Но Бельтуазу до въезда на пит-лейн оставалось всего около трехсот метров, и он не стал останавливаться. Он выпрыгнул из машины и, встав сзади нее, начал толкать ее в гору. Подъем был слишком крутым, поэтому, постоянно оглядываясь назад и несколько раз бегая повернуть руль, Бельтуаз перешел с правой стороны трека (апекса поворота «Вилка» (Horquilla)) на левую. Он толкал машину около пяти минут, за которые другие участники успели проехать почти три круга. Маршалы трассы вывесили желтые флаги, но никто из них не попытался помочь Жану-Пьеру, или подбежать к нему с требованием остановить автомобиль. Все участники гонки видели Бельтуаза, поскольку как минимум по два раза проезжали мимо него: в сумме 18 остававшихся на трассе машин миновали его 44 раза.

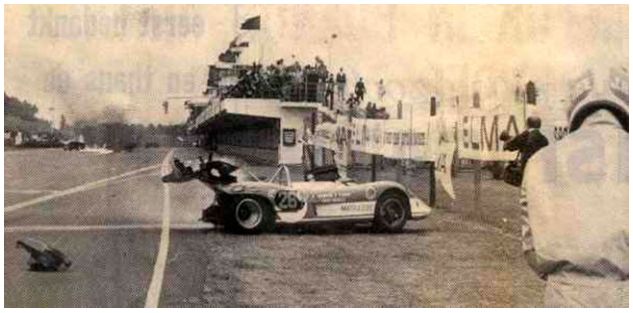
Лидер гонки, Игнацио Джунти, машина которого имела большие топливные баки, тем временем создал 40-секундный отрыв от уже останавливавшихся «Порше». Он хотел передать машину Артуро Мерцарио с отрывом, достаточным, чтобы выйти в лидеры; если на 37 круге (на котором он в первый раз проехал мимо толкающего машину Бельтуаза) он показал время 1:54,23, то на следующем, несмотря на желтые флаги — 1:52,9. Достаточно сказать, что лучшее время на тренировках, показанное Педро Родригесом и принесшее ему первое стартовое место, составило 1:52,70, а сам Джунти занял второе место стартовой решетки со временем 1:52,74. Для большинства машин соперников взятый Джунти темп был недоступен даже теоретически.

Дотолкав машину до стартовой прямой, Бельтуаз, видимо, очень устал и практически остановился. Пит-лейн находилась справа от трассы и, естественно,



«Аутоспринт» за одну неделю опубликовал две схемы аварии; это вторая, исправленная. Разумеется, пропорции трассы не соблюдены: трасса гораздо длиннее и уже, путь Бельтуаза составил около 300 метров, и траектория его движения была почти прямой.





Бельтуазу требовалось вновь пересечь трассу; кроме того, именно здесь, перед пит-лейн, трасса поворачивала налево, и «Матра-Симка» оказалась на апексе этого изгиба. Бельтуаз остановился, сходил, повернул руль, вернулся назад, снова начал толкать. Машина отъехала от края трассы на пару метров, соперники начали объезжать машину слева, по апексу поворота, по самому краю трассы; Бельтуаз, постоянно оглядываясь назад, снова пошел повернуть руль...

Джунти тем временем готовился обогнать клиентскую пятилитровую «Феррари», за рулем которой находился Майкл Паркс, на круг. Выходя из последнего поворота, они не могли видеть «Матру-Симку» за изгибом трассы; но, приблизившись к ней, Паркс заметил Бельтуаза и перестроился с середины трассы влево, чтобы проскочить в узкую щель между машиной и кромкой трассы. Тем самым он перекрыл обзор Джунти, открытый прототип которого был ниже кузовной «Феррари» Паркса. Навсегда останутся открытыми вопросы, пытался ли Джунти атаковать Паркса, несмотря на желтые флаги, и почему он не думал, что машина Бельтуаза все еще находится на трассе. Возможно, Паркс, подрезав Джунти, поднял ногу с педали газа, поэтому Джунти попытался, не теряя скорости, разминуться с ним; так или иначе, Джунти вышел из слип-стрима вправо... и увидел стоящую прямо у него на пути машину.

Он с ужасной силой ударился правой стороной машины о стоящую «Матру-Симку». Бельтуаз, только что отпустивший руль, чудом успел отпрыгнуть от машины, которая в тот же миг превратилась в груду металла; одновременно «Феррари» Джунти вспыхнула огромным факелом. Пролетев по стартовой прямой вдоль боксов более 150 метров и оставляя след горящего бензина, она остановилась посередине старт-финишной прямой. Завыла пожарная сирена; пожарные, находившиеся чуть дальше, в старых боксах, были на месте через несколько десятков секунд, и начали тушение при помощи ручных огнетушителей, но у них не было асбестовых костюмов, чтобы подойти к машине; вытаскивать на-

кликните для просмотра видео...

кликните для просмотра видео...

парника бросился (пит-уолл на трассе не было) Артуро Мерцарио, в ожидании пит-стопа уже надевший шлем и перчатки. Спасти Джунти ему не удалось, а тушение «Феррари» при помощи подъехавшей пожарной машины заняло несколько минут. Джунти был доставлен в госпиталь с переломом основания черепа и ожогами 70% поверхности тела, признаков жизни не подавал, и спустя 90 минут была зафиксирована его смерть.

Маршалы гонки вывесили красные флаги, но некоторые гонщики проигнорировали их и продолжали движение, маневрируя между горящими машинами и кричащими людьми. Красные флаги были убраны, но спустя несколько минут гонка все же была остановлена. Зрители бушевали, некоторые требовали линчевать Бельтуаза. Он был арестован полицией для допроса и, вместе с менеджером команды инженером Мартином, доставлен с трассы прямо в участок.

Во время аварии произошел полный хаос, хронометристы перестали засекать времена, и положение в гонке спуталось. Вик Элфорд остановил машину на стартовой прямой, и механики провели проверку машины. После очистки трассы организаторы гонки объявили рестарт, и гонка продолжалась еще более четырех часов; это было третье грубое нарушение Международного спортивного кодекса в этот день. В ходе гонки, спустя полчаса после рестарта, Даниэль Рувейран столкнулся с проблемой, похожей на ситуацию Бельтуаза — у него закончилось топливо; но это случилось всего за несколько десятков метров до его боксов, и он, так же, как и Бельтуаз, по пит-лейн дотолкал машину до механиков. И он ни только не был дисквалифицирован, но и вообще как-либо наказан, что стало четвертым нарушением спортивных правил. После финиша гонки организаторы несколько часов не могли опубликовать результаты гонки; в конечном итоге они приняли решение дисквалифицировать Элфорда за постороннюю помощь на трассе. В соответствии с Международным спортивным кодексом, стюарды гонки должны были расследовать все инциденты, принять решения и назначить штрафы до конца дня, а затем предоставить свои доводы в распоряжение Международной спортивной комиссии; но ничего этого не было сделано. Молчала и аргентинская спортивная пресса.

Жан-Пьер Бельтуаз был арестован, и ему было предъявлено обвинение в убийстве по неосторожности, которое, по законам Республики Аргентина, каралось заключением на срок от двух до шести лет; учитывая условия, были все шансы на вынесение максимально мягкого, двухлетнего, приговора. Вечером того же дня он был отпущен под залог в 3125 долларов, с условием, что в течение двух месяцев он должен являться в Буэнос-Айрес на допросы и судебные заседания.

Не каждый болельщик и не каждый гонщик осознают, что гонки, хотя и являются любимыми нами спортивными соревнованиями, в глазах государственных властей всех стран — обычные массовые мероприятия, и совершенные в них правонарушения должны расследоваться правоохранительными органами. И если

Фотография в итальянском «Аутоспринт»: Бельтуаз спустя несколько секунд после аварии находится уже очень далеко от места аварии и отрешенно идет в другую сторону

Еще фото из «Аутоспринт»: Бельтуаз на пит-лейн через несколько минут. На заднем плане виден фотограф, упавший с крыши боксов; «Аутоспринт» объявила, что он умер, но это не так.

полученные гонщиками травмы обычно не вызывают у полиции беспокойства благодаря заранее подписанным гонщиками отказам, то смертельные случаи в большинстве стран автоматически означают возбуждение уголовного преследования. Но гоночный мир в 1960-е — 70-е годы привык к частым смертям гонщиков из-за своих или чужих ошибок на трассе, из-за поломок техники, из-за погоды и даже таких неуловимых причин, как пролитое на асфальт масло, острый камень в траве или пролетавшая мимо птица. Автоспорт считался смертельно опасным, смерть стала спутником гонок; и вопрос начал ставиться так, что, если автоспорт априори рискован, и гонщики осознанно идут на риск, то должна ли их смерть расследоваться и судиться по гражданским законам? Особенно актуальной такая позиция стала четырьмя месяцами ранее аварии Джунти, когда, после гибели в Монце Йохена Риндта, руководителю команды «Лотус» Колину Чепмену пришлось бежать из Италии, чтобы избежать ареста. Ассоциация гонщиков Гран-при и Ассоциация конструкторов формулы №1 придерживались мнения, что юрисдикция полиции не должна была распространяться на автоспорт, но в споре с властями государств ни у них, ни у самой ФИА, конечно, не было бы ни единого шанса.

На следующий день Бельтуаз был уже в Париже. Но у себя дома он попал из огня да в полымя. Итальянская спортивная пресса, возмущенная гибелью надежды Италии, опубликовала целый ряд разгромных материалов, обвинявших Бельтуаза. Газета «Автоспринт» опубликовала пункты кодекса, которые он нарушил, и утверждала, что Бельтуаз за несколько секунд до удара ушел с трассы, оставив машину посередине полотна; опубликованные в ней фотографии облетели весь мир. Автоклуб Италии направил во Французскую федерацию автоспорта категорическое требование пожизненно лишить Бельтуаза международной гоночной лицензии.

Секретарь и казначей ГПДА, менеджер команды «БРМ» Луис Стэнли был приглашен командой «Матра» в Париж, на специально организованный просмотр фото- и киноматериалов. Эти материалы показывали, что Джунти атаковал Паркса слип-стримом, и поэтому врезался в машину Бельтуаза. Позиция команды и самого Бельтуаза была такой: безусловно, гонщик нарушил требования Международного спортивного кодекса, он не имел права толкать машину по трассе. Но это нарушение само по себе не привело к гибели Джунти — причиной несчастного случая стала совокупность факторов. В частности, маршалы трассы должны были указать Бельтуазу на его ошибку и помочь припарковать машину. Джунти должен был принимать во внимание наличие машины на трассе и уж тем более не атаковать Паркса под желтыми флагами. Вернувшись в Лондон, Стэнли созвал пресс-конференцию, на которой от имени ГПДА озвучил эту версию. Но мнения гонщиков и членов команд существенно разнились: например, Алекс Соле-Руа, Нанни Галли, Андреа де Адамич, руководители команд «Аутодельта» и «Феррари» считали Бельтуаза безусловно виновным в смерти Джунти;

большинство гонщиков занимали неопределенную позицию либо отказывались комментировать инцидент; редким оправданием прозвучал авторитетный голос Хуана-Мануэля Фанхио, считавшего нарушение Бельтуаза вполне допустимым. Вокруг «дела Бельтуаза», благодаря явному недостатку фактов, схлестнулись такие страсти, что до сих пор, спустя сорок лет, в нем крайне сложно разобраться, и существует масса противоречивых версий и теорий.

Уже 15 января суд Буэнос-Айреса вызвал Бельтуаза для дачи показаний. В тот же день Автоклуб Аргентины специальным решением заранее дисквалифицировал его в Гран-при Аргентины, который должен был пройти на той же трассе 24 января, и создал специальную комиссию для расследования инцидента под руководством инженера Луиса Марии Джанелли. 18 января прошел суд, который посчитал, что Бельтуаз виновен в нарушении спортивного кодекса, но наказание за это лежит вне юрисдикции суда; а к гибели Джунти привело не только это нарушение, но и нарушения со стороны маршалов гонки, и нарушение со стороны самого Джунти. Таким образом, Бельтуаз не должен был нести ответственность за смерть Джунти. 20 января Бельтуаз был освобожден, но еще два дня не мог покинуть Аргентину. 23 января Бельтуаз прибыл в Париж. Комментарии он давать отказался, из аэропорта Орли его увезли на машине скорой помощи. В тот же день пресс-службой «Феррари» было опубликовано сообщение о том, что Энцо Феррари прочел письмо с сожалениями, отправленное ему Бельтуазом. По принятым в «Феррари» традициям, это означало, что Феррари, хотя и не в полной мере разделяет позицию Бельтуаза, но понимает её, и не будет требовать дальнейшего наказания.

Решение о спортивном наказании теперь ложилось на спортивные органы. Автоклуб Аргентины уже упустил возможность назначить гонщику денежный штраф (это можно было сделать только после гонки). Разумеется, он мог бы запретить ему участие в своих гонках, но это решение действовало бы только на территории Аргентины, и не оказало бы на Бельтуаза никакого влияния. Для решения вопроса требовалось подключать Международную спортивную комиссию ФИА, но и она не имела каких-либо инструментов для наказания Бельтуаза. Структура автоспорта в то время не предполагала связи между гонщиками и федерацией: гонщик не давал заявок, обязательств, не сдавал экзаменов, не подчинялся федерации, не имел обязательств перед ней, не было предусмотрено даже денежного штрафа. Спортивным кодексом была предусмотрена единственная связь гонщиков с международной автоспортивной системой — международная гоночная лицензия, документальное подтверждение опыта гонщика, выдаваемое национальным спортивным органом и дающее право стартовать в международных гонках. Кодексом было предусмотрено даже лишение этой лицензии, но это мог сделать только тот орган, который лицензию выдал — то есть, в случае с Бельтуазом, Французская федерация автоспорта (ФФСА). А она после конфликта 1967-1968 годов занимала в ФИА несколько настороженную позицию, и требовался политический такт, чтобы «дело Бельтуаза» не вызвало нового раскола в ФИА.

В самом конце января дисциплинарный комитет ФФСА обсудил нарушение Бельтуаза и принял решение отозвать его лицензию сроком на шесть месяцев, начиная с даты инцидента. Мягкость этого наказания вызвала бешеное негодование итальянской прессы. В испанской прессе появились слухи, что недавно избранный президент МСК, тонкий дипломат князь Пауль фон Меттерних, провел переговоры с ФФСА и тайно встречался с Бельтуазом, чтобы уговорить его подчиниться будущему наказанию. В начале февраля Меттерних дал интервью, в котором однозначно высказался за наказание Бельтуаза, но дал понять, что МСК в данном случае не может этого сделать. Решение о наказании оставалось за ФФСА, а МСК оставалось лишь воздействовать на нее политическими путями; впрочем, Меттерних готов был поддержать еще не принятое решение — по всей види-

мости, он уже знал, каким оно будет.

В середине февраля Французская федерация официально отозвала международную лицензию Бельтуаза сроком на три месяца; при этом в заявлении федерации было подчеркнуто, что это не совсем то лишение лицензии, которое предусматривает Международный спортивный кодекс, со простановкой штампа «Аннулирована» на бланке лицензии, а скорее согласованная с гонщиком приостановка её действия. Таким образом, Бельтуаз не мог быть допущен организаторами гонок ни до одной гонки международного уровня до 11 апреля. Одновременно федерацией было вынесено предупреждение за такое же нарушение в той же гонке Даниэлю Рувейрану.

6 марта, во время Гран-при ЮАР, гонщики ГПДА под предводительством Йоахима Боннье (также участвовавшего в гонке в Буэнос-Айресе) опубликовали заявление, что с Бельтуаза должны быть сняты все обвинения. Ответственность за аварию, по мнению ГПДА, лежала не только на Бельтуазе, но и на маршалах гонки, и на самом Джунти. Этот демарш ГПДА не получил никакого продолжения.

Уже в марте появилась новость, что «Матра» отправила заявку на включение Бельтуаза в список участников Гран-при Испании, который должен был состояться 18 апреля. 26 марта Бельтуаз, уже два месяца не садившийся за руль, протестировал «Матру» формулы №1 на кольце Бугатти в Ле-Мане.

Но 8 апреля состоялось заседание Автоклуба Аргентины, на котором было поднято другое правило Международного спортивного кодекса: о том, что любой гонщик или команда, не подчинявшиеся сигналам маршалов, должны быть оштрафованы автоклубом-организатором гонки. По всей видимости, автоклуб собирался доказать, что маршалы подавали Бельтуазу сигналы остановиться. Автоклуб дисквалифицировал Бельтуаза сроком на один год во всех гонках на территории Аргентины, направил протест в Автоклуб Франции, а в ФИА отправил апелляцию; он требовал лишения Бельтуаза лицензии на срок в 12 месяцев.

Поэтому даже 18 апреля, когда Бельтуаз, впервые с января, вышел на старт гонки, дамоклов меч еще висел над ним. Он продолжил участие в соревнованиях в составе команды «Матра», по составленной еще до начала сезона программе; в том числе, он стартовал в гонке «24 часа Ле-Мана».

А 20 июля состоялось заседание Апелляционного суда ФИА. Рассмотрев апелляцию Автоклуба Аргентины, суд удовлетворил её; но, учитывая, что Бельтуаз уже наказывался за то же нарушение, суд снизил срок дисквалификации: лицензия должна была быть отозвана на срок в 8 месяцев, начиная с даты нарушения, то есть до 10 сентября. Решению Аппеляционного суда, согласно Международному спортивному кодексу, обязаны были подчиняться все автоклубы, команды и гонщики, поэтому ФФСА вторично отозвала лицензию Бельтуаза, и он вторично отдал её. Это заставило его пропустить еще несколько гонок; вновь вернулся в паддок он только на Гран-при Канады.

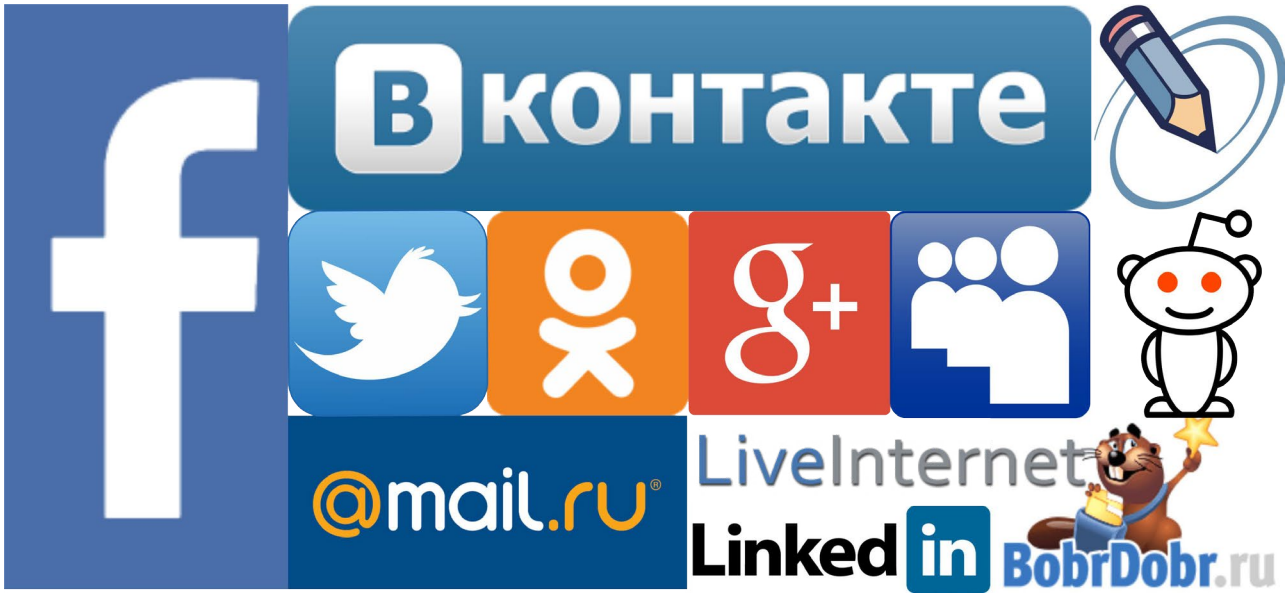
Подытоживая «дело Бельтуаза», нужно отметить, что авария Джунти, сама по себе, практически не принесла миру автоспорта ничего нового. Не было разработано новых средств безопасности, не была реконструирована трасса в Буэнос-Айресе, не были введены новые требования к машинам, не были запрещены новые технические решения. Но вот попытки наказания Бельтуаза за эту аварию выявили множество «серых зон» в организации международного автоспорта. Как оказалось, кодекс, устанавливающий правила поведения на трассе, не устанавливает штрафов за их нарушения; а правила гонок ссылаются на кодекс, также не назначая за его нарушение наказаний. Как оказалось, судьи гонки практически бессильны наказать гонщика после публикации результатов гонки и выдачи призовых, и попытка сделать это грозит международной конфронтацией автоклубов. Первая проблема была решена Международной спортивной комиссией довольно банально: в приложении «Н» к Международному спортивному кодексу вскоре появился новый раздел под названием «Кодекс поведения на трассе» (Code de Conduite sur Circuit), в котором эти правила прописали почетче. В частности, толкание автомобиля теперь наказывалось немедленной дисквалификацией. В тексте самого Международного спортивного кодекса появился, помимо аннулирования лицензии, второй вид наказания — её отзыв. А вот вторую проблему решить не удалось; только спустя десять лет, усилиями Жана-Мари Балестра, федерация получила контроль над гонщиками. **СМ**

Источники:

1. Форум «Ностальгия»;
2. сайт «Памятник автоспорта»;
3. книга Льюиса Стэнли «За сценой»;
4. газеты Autosprint, La Stampa, El Mundo Deportivo;
5. журналы Automundo, Autocar, Motor, Auto Motor und Sport; ежегодник Autocorse 1971 г.;

Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

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

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

Реквизиты платежа:

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

или на счет Pay Pal:

Идентификатор счета: tomskdx@gmail.com

Сделать пожертвование

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

GOLD HAT
SPECIAL
78