

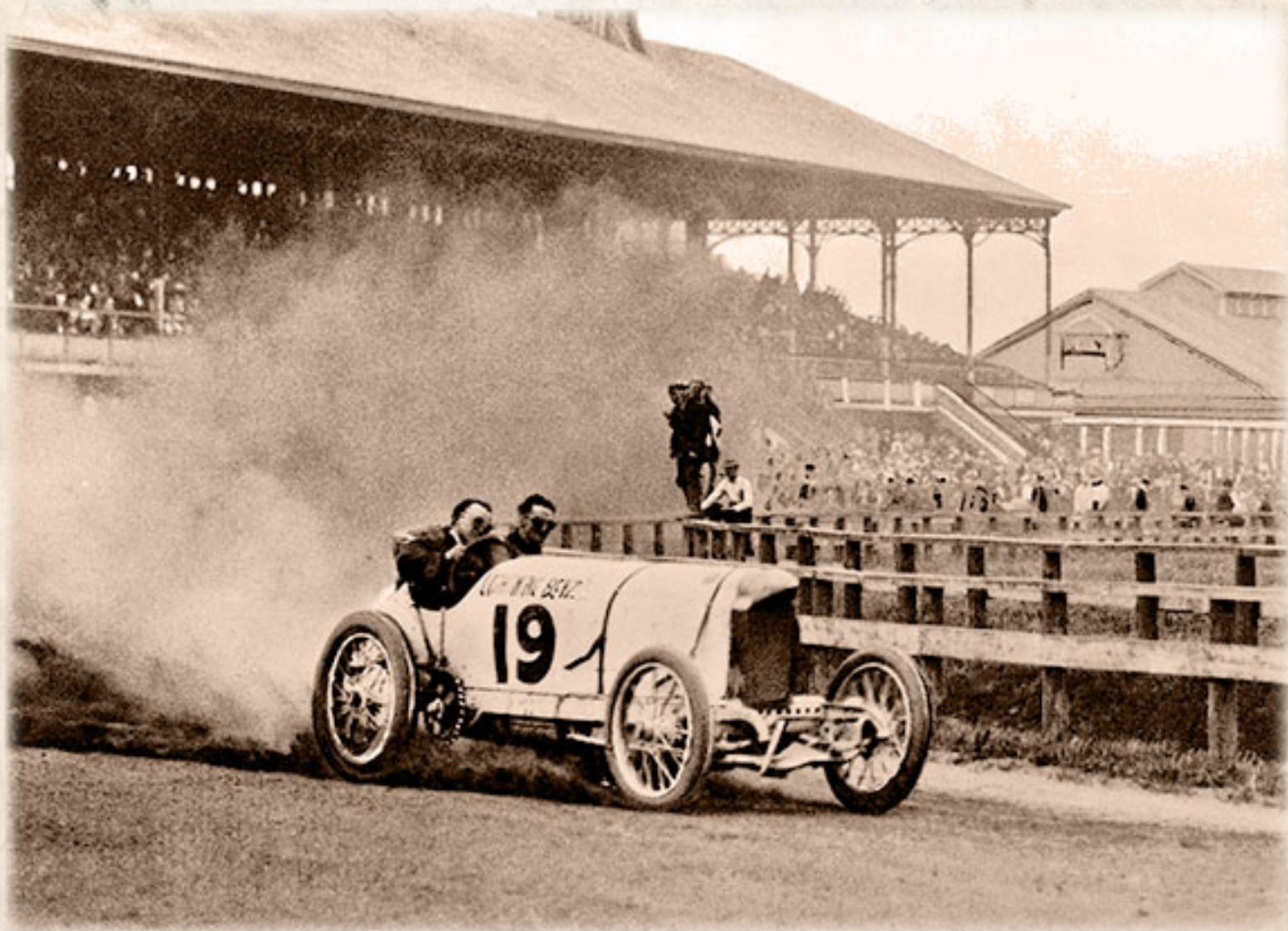
ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

2021

№29

АЛЬМАНАХ



Читайте в номере:

Владимир Коваленко. «Барни Олдфилд и “Молниеносный Бенц” в 1910 году»

Алексей Рогачев, Мария Горелова. «Забытые трассы Эстонии»

Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»

Содержание

Владимир Коваленко. «Барни Олдфилд и “Молниеносный Бенц” в 1910 году»	3
Алексей Рогачев, Мария Горелова. «Забывтые трассы Эстонии»	57
Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»	104

На обложке: Эффектное, популярное и многократно растиражированное фото Барни Олдфилда на «Блитцен Бенце» в 1910 году, подпись к которому в официальном архиве «Мерседес-Бенца» не может не вызывать сомнений.

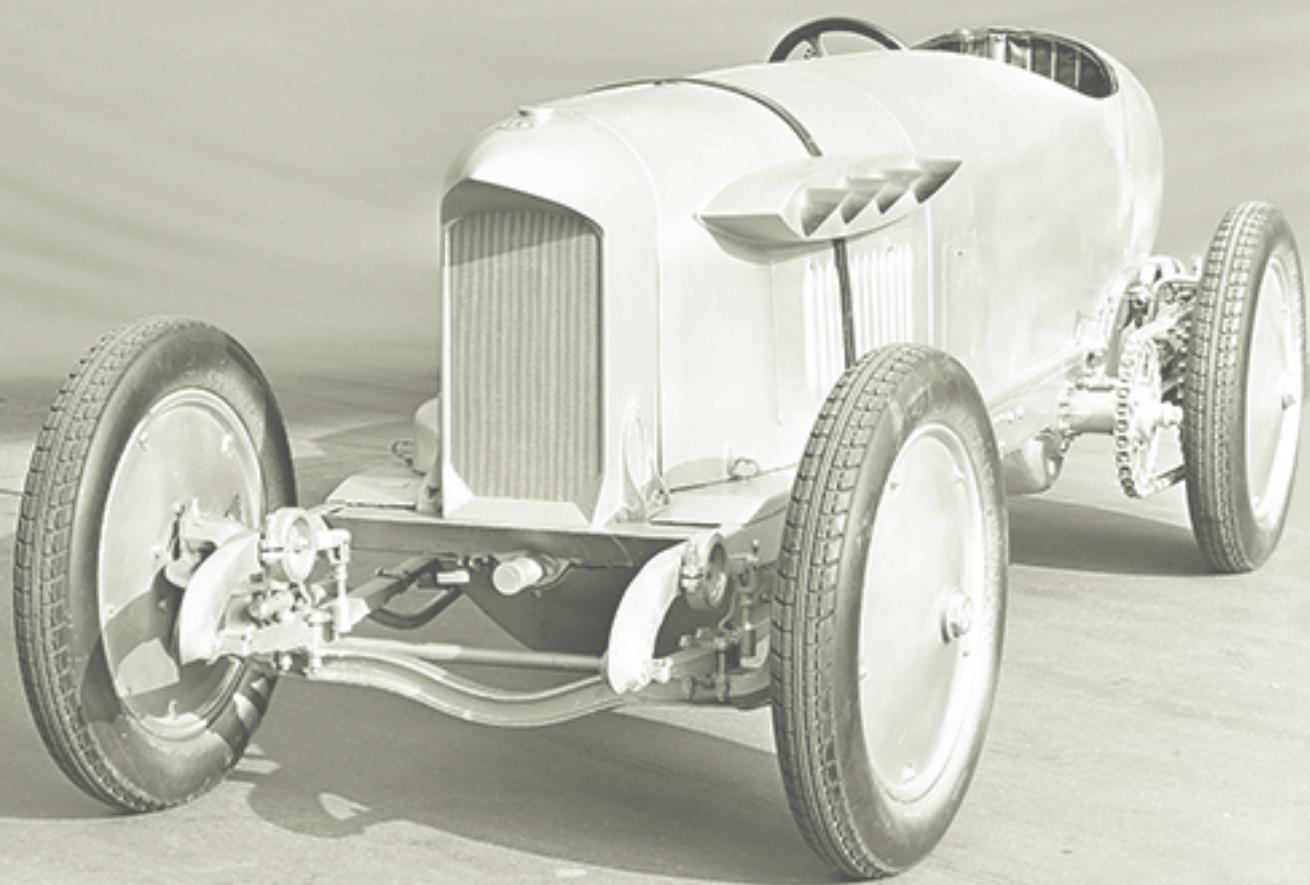
Об авторских правах

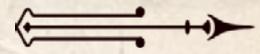
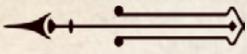
Все статьи, включенные в альманах «История мирового автоспорта», являются историческими исследованиями, проведенными частными лицами на некоммерческой основе. Как правило, исследования не являются законченными, и потому не гарантируют читателю конечного истинного знания о предмете.

Исследования могут быть продолжены их авторами, и вновь открытые данные могут подтвердить, изменить или опровергнуть информацию, приведенную в нынешней редакции статей.

Все права на текст каждой статьи принадлежат автору статьи. Текст любой статьи или его части не могут быть проданы, куплены, распространены или опубликованы за оплату в любой её форме или иным образом использованы в коммерческих целях без письменного согласия автора. Копирование, печать и использование единичных экземпляров текста частными лицами в некоммерческих целях разрешаются.

Все представленные изображения получены авторами законным путем и опубликованы в качестве исторического материала для ознакомления читателей, но не использования ими. В случае получения обоснованной претензии от обладателей авторских прав или правоохранительных органов изображения будут немедленно исключены из действующей редакции альманаха.





Владимир Коваленко

Барни Олдфилд и “Молниеносный Бенц” в 1910 году

Record in Daytona Beach, 1910



Share

Download

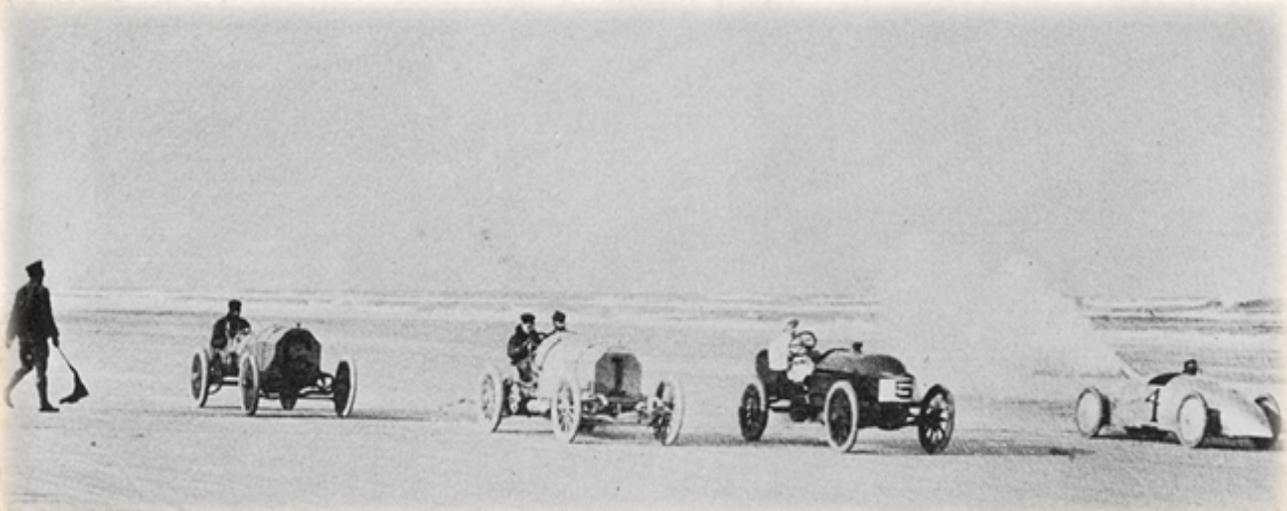
Archive number 55645

Caption Record in Daytona Beach, March 16th - 23th, 1910. Barney Oldfield drove the "Blitzen-Benz" (Lightning Benz) to an average speed of 211.4 km/h for the mile (with flying start) in 27.3 seconds. It was the absolute world's record at that time.

Topics

- People
 - Oldfield, Barney
- Racecar
 - Benz 200 hp "Lightning Benz" record car, 1909 - 1911
- Event
 - Record runs at Daytona Beach 1910

Это скриншот с [официального сайта компании «Даймлер»](#). Представленная на нём фотография широко известна и растиражирована в многочисленных публикациях. Подпись говорит о том, что на снимке изображён Барни Олдфилд на 200-сильном «Молниеносном Бенце» (*Blitzen-Benz* по-немецки или *Lightning Benz* по-английски) во время установления рекорда скорости в американском городе Дейтона-Бич. Но корректность подписи вызывает сомнение, так как вообще-то гонки в Дейтоне проводились на пляже и выглядели вот так.



Сложно сказать, почему такое сомнение не посещает авторов многочисленных публикаций, использующих этот, без сомнения, эффектный кадр.



The Blitzen Benz

BEFORE THE FIRST WAR, THE BENZ COMPANY DECIDED IT NEEDED A MACHINE TO BOOST ITS IMAGE. THE RESULT WAS A BARNSTORMING MONSTER WHICH TOOK THE LAND SPEED RECORD. BILL BODDY REPORTS

Before the war engines could attend spectators at Brooklands there was sensation aplenty, when prior to the war of 1914 the gigantic Blitzen Benz was let loose there. When spectators were only just about flying wildly from the stands when they saw the racing car from Germany was sensation indeed.

The Blitzen had several many successes in Europe before one arrived on these shores. It was owned by L.G. Capell Hornsted, who was more than capable of handling the monster - and in those days even the Palmox Cards were unable to cope for long with the Blitzen's power and pace. It had four huge cylinders of 180mm bore and 200mm stroke, giving a swept volume of 21,500cc, making a top rating of 84hp. Hornsted's path was paved with asphalt, and his big four wheel Benz could be geared to the 140mph at 1400rpm. The body was a tapered two-seater, and had three sets of side chains. The great Victor Henry, who drove one at Brooklands in November 1908, found the handling tricky, but set a new LSR of 120mph under 120mph. Hornsted got his just before the 1911 Motor Show. His intention was the best record, but even the Palmox failed for only about 60 miles, restricting him in the December weather to short distance records. When a heat was locked a back wheel, there was a skid which, it was said, lasted for about a kilometre and nearly sent the Benz over the banking top. Only a handy change into third gear and leaving the power in second has

Blitzen No.1, the 200hp Benz owned by Barney Oldfield and Bob Burman on America's fair-ble tracks in 1908 and 1909

arrangement covered in most but not badly hurt. Henry, who liked to exaggerate the danger and difficulties of driving such a fast and powerful car with local newspaper stories, did win a lightning handicap at 180mph in August 1912.

That accident led to four dangerous incidents at Brooklands, except that for the last meeting of 1913 John Duff, the Bentley driver, wanted to move to faster still, took out the Benz instead of Burman. He failed to pull up after the line and over the banking and the Benz and its occupants, putting Duff into hospital. This caused Henry to be made about Duff's ability, although he had lapped quicker than Duff before the accident. Teaching these 20-hp Benz most certainly were. Hornsted found that driving from the dials to Brooklands on London's worst paved roads, "the rear wheels just spun if you even looked at the accelerator too sharply". These both cars disappeared, Zdenewski using the gearbox of Cooper's Benz for what is now the famous 'Wale'.

That is how the events who attended the meetings of the Brooklands Automobile Racing Club saw the invasion of the Blitzen Benz. In fact, although these were among the very few truly fast and famous racing cars to be seen "during the course", as Zdenewski described it, the Blitzen-type engine with its massive cylinders was to be used for production versions of the Big Benz.

These chassis, still with the 20-hp engine, were used here at Brooklands in 1912, and one made some drivers' appearances in BARC races soon after Hugh Locke King's famous track to appear after the war. It was found some years later languishing behind a pub by the roadside Brooklands being driven by Victor Miller, who acquired this impressive four-wheeler for £10 and used it constantly. Improvement in fuel and tyres was perhaps the reason why it lapped at 115.8mph, when driven by one of Miller's mates, Cyril Paul. It still resides in England. The body is by a Purinton coach builder; the memory of who it was built there but is said to have been in use on the Blitzen front from 1914 to 1918 in one to another.

The Benz Company of Mannheim had appeared of some racing for publicity and development purposes and had built cars for the prestigious 1908 French Grand Prix at Dieppe. The drivers were the nobleman Victor Hémery and René Dreyfus. Hémery had earned the reputation of being a noble and dashing personality, but aged 32 he had won the St Petersburg Monaco race for Benz and finished second in the 1908 American Grand Prix at Saratoga.

He was regarded by many as the hero of the French GP that year, as he was held up by tyre trouble and had to cruise in for much of attention after a more frantic struggle, but still completed the 400 mile 47 laps to second place in Louis Chayer's Mercedes. It was his desire to be the fastest driver of all which led Hémery to good Benz one-building the Blitzen, these powerful engines designed by Louis Cochet. As we have seen, it worked, with a 120-mph mile at Brooklands and that record at Brooklands which would later be broken.

Hornsted called it a day after June 1914, having broken open short records, and set the LSR to a two-way 124.8mph.

After the war two of these mighty Blitzen-type Benz appeared at the track. One was owned by J.L. Dunlop, who ran the British Benz Co. from Carlton Street, with the flamboyant Horace V. Barber, a publicity seeker who spent or assumed other dimes depending on his temperament. The other Benz, owned by Zdenewski's friend Major R.F. Cooper, was fitted as a new four-wheel gear race car but was, in fact, Hornsted's old one. Cooper's was the 1909 Hornsted Benz. Zdenewski had a go in his friend's Benz. He won a 1912 race but, later as he was with 'Chitty Bang Bang', he declared the big Benz unsuitable for further racing. It was left to Burman to provide the sensation with a car always possessed. He left the paddock on fire in his first race appearance, trailing a plume of black smoke for a mile or more and setting his passenger's records slight before the white car pulled up and the Benz was extinguished, leaving the

"The rear wheels just spun if you even looked at the accelerator too sharply"



Возможно, играет роль распространение соответствующей подписи официальным архивом «Мерседес-Бенца», но мы уже могли убедиться на примере истории о соскабливании краски (см. [ВЫПУСК 6 альманаха](#)) в том, что официально признанные «Мерседесом» факты могут оказаться ошибочными вплоть до намеренно выдуманных. Сам «Мерседес» же активно распространяет привязку данного фото к Дейтоне как факт в [собственных публикациях](#).

17 / 76



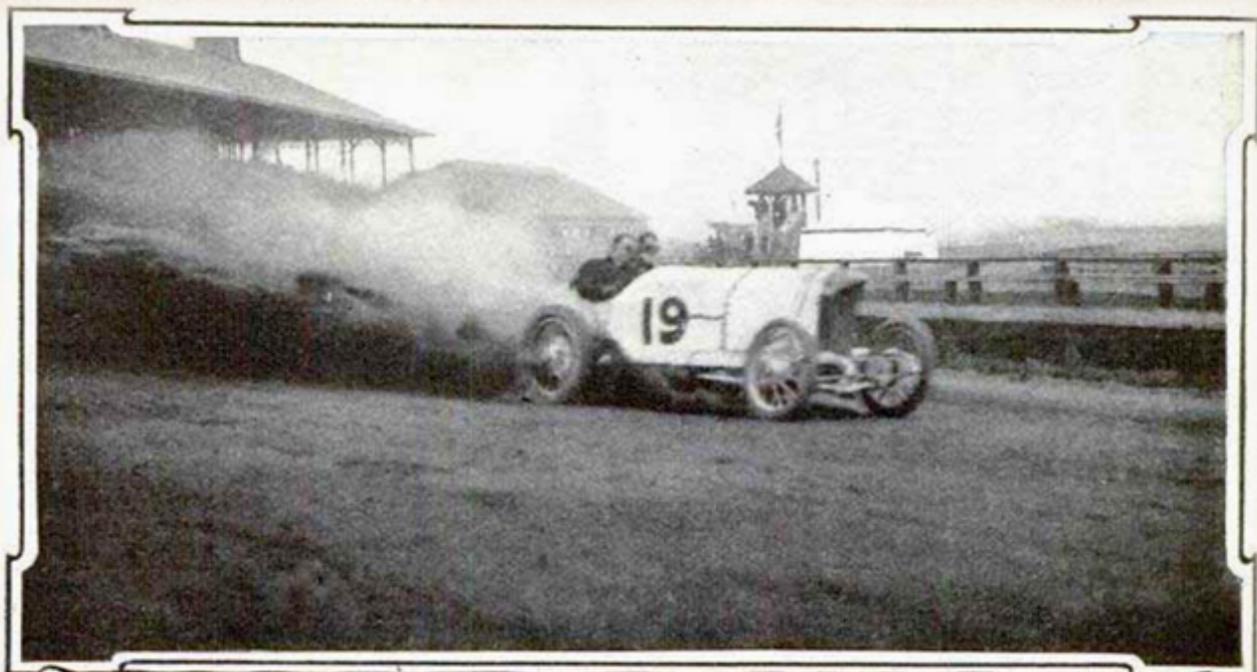
Mercedes-Benz Racing
Daytona Beach, March 17,
1910. Barney Oldfield in record
run at Ormond Bay, Daytona,
Florida. He reached a speed of
211.97 km/h over one mile
from a flying start.

Правда, в интернете есть [заметка, подвергающая сомнению подпись](#), но лишь в части даты. Её автор высказывает предположение о том, что раз на борту «Бенца» виден стартовый номер, значит, фото сделано не при рекордном заезде 16 марта, а во время гонки 25 марта. Место действия автор сомнению не подвергает.

Тут надо признать, что поверить немудрено, ибо американский автоспорт изучен хуже европейского, обрывочная информация структурирована слабо, и не всегда понятно, что у них там было на самом деле, и как это выглядело. Может, в Дейтоне действительно был грунтовый трек с большой трибуной (в то время это были ипподромы), и короткие линейные заезды на скорость на милю проходили на пляже, а когда прилив поднимался, участники перемещались на ипподром для участия в длинных гонках по кольцу. Правда, опять-таки есть фотографии того, как были организованы длинные кольцевые гонки на пляже: гонщики просто объезжали флажок и отправлялись в противоположном направлении.



Тут нам на помощь приходит случай. Если достаточно активно пользоваться разного рода первоисточниками, можно обнаружить удивительную информацию. В [августовском номере за 1911 год американского журнала «Популярная механика»](#) на странице 337 мы встречаем очень похожий кадр, и подпись гласит, что это всё тот же Барни Олдфилд (автор опубликованной статьи) на том же «Бенце», но не в Дейтоне, а на треке «Хоторн» в Чикаго.



Most Persons Believe Dirt Tracks can be Made Safe by Oiling. This Photograph Shows Barney Oldfield Going into a Turn on the Hawthorne Track, in Chicago, after the Track had been Flooded with Oil and the Surface Put in the Best Condition Possible with a Dirt Track. What Might Happen to a Driver Who was Forced to Follow into Such a Hurricane of Greasy Dirt?

От этого уже можно отталкиваться. Давайте поместим кадры с сайта «Мерседеса» и из журнала «Популярная механика» рядом и будем их условно называть фото № 1 и фото № 2 соответственно.

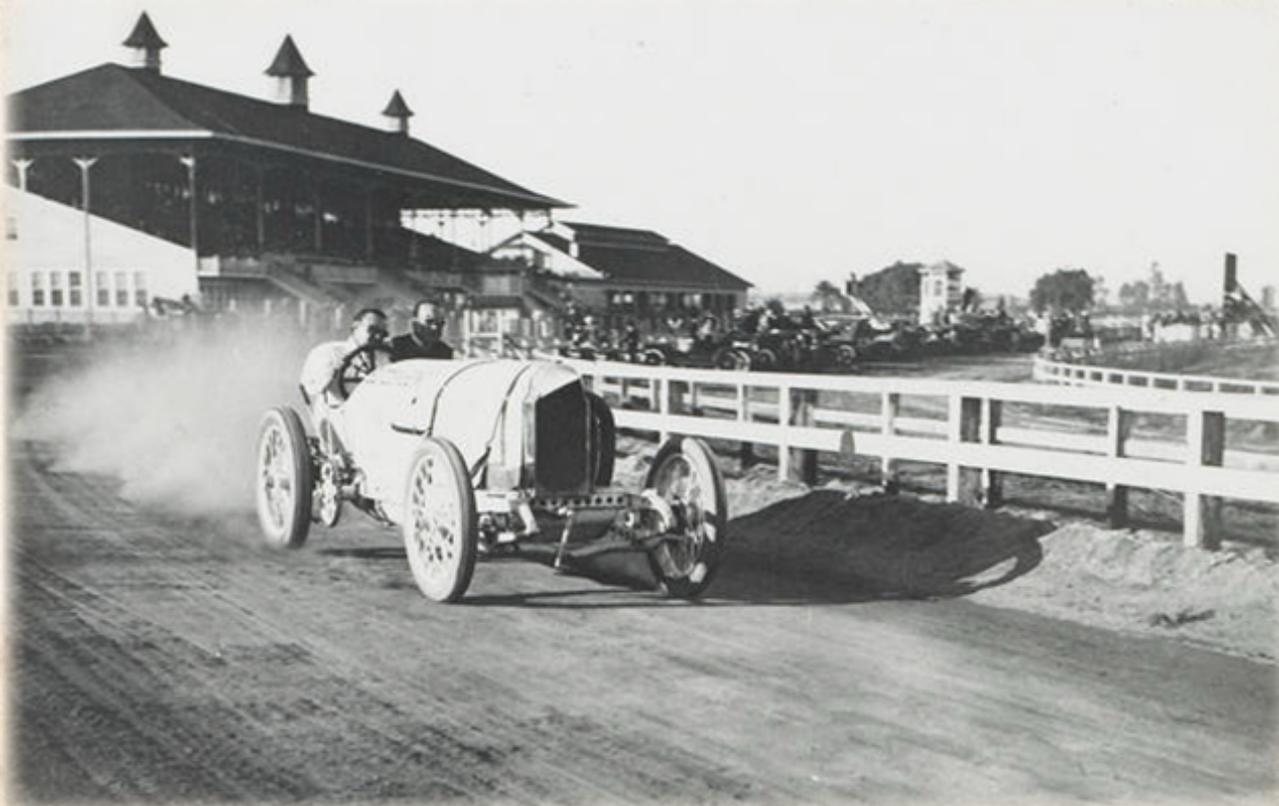


Похоже? Очень даже. Совпадают стартовый номер, количество и внешний вид ездоков, шлейф пыли, форма бортиков, оформление крыши трибуны, крыша здания за трибуной.

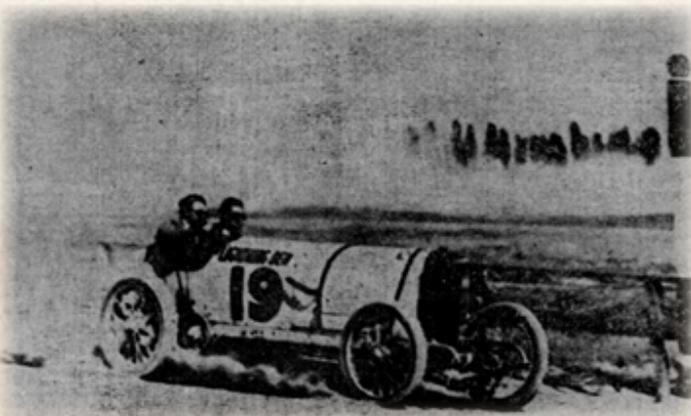
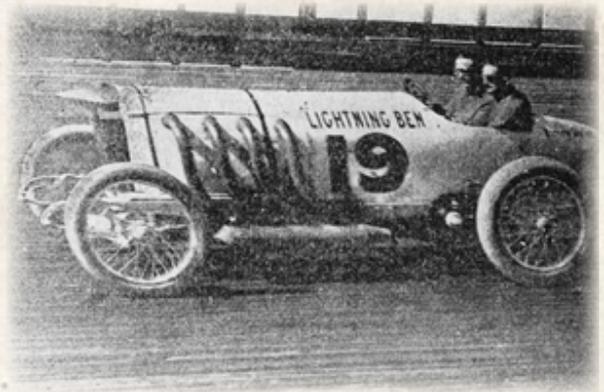
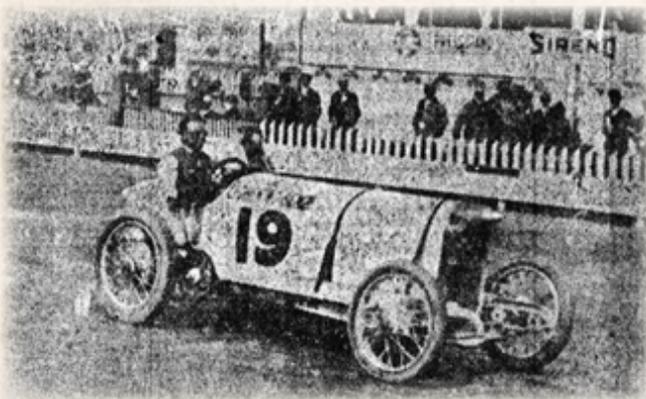
Ещё больше сходства можно отметить, если сравнить фото № 1 с не связанным с гонками снимком данного ипподрома, где можно увидеть детали, скрытые на фото № 2 пылью и плохим качеством изображения (лестницы на трибуне, башенки на крыше трибуны, форма надстройки на соседней крыше).



Правда, если поискать фотографии других ипподромных гонок, то выяснится, что американские ипподромы строились примерно по одинаковой схеме: деревянные бортики, трибуна с лестницами и башенками на крыше и невысокое здание позади с надстройкой на крыше (это конюшня, называемая ещё паддоком). Повторим общий вид с предыдущей страницы и сравним его со снимком Олдфилда на «Бенце» на треке «Аскот-Парк» в Лос-Анджелесе.



В общем, будем считать, что на 99,9% на фото № 1 и № 2 всё-таки один и тот же трек, но учтём, что для полной уверенности надо иметь фотографии всех треков, на которых выступал «Молниеносный Бенц» с Олдфилдом за рулём. Правда, остаётся ещё одна немаловажная деталь – стартовый номер. И тут выясняется, что если поискать, найдётся много фотографий «Бенца» на самых разных трассах (и с чёткой идентификацией в первоисточнике, и с другими бортиками, и даже на деревянных треках) именно с этим номером в том же самом виде.



С одной стороны, когда не было серий, номера присваивались для каждой гонки индивидуально. С другой стороны, как раз в Америке раньше всех стали реализовывать схему, похожую на современные серии, когда один и тот же «табор» участников кочевал от одной ярмарки к другой, выступая там на потеху публики. В данном случае, судя по всему, стартовый номер на борту автомобиля не поможет нам чётко привязаться к трассе и соревнованию. Значит, будем разбираться так.

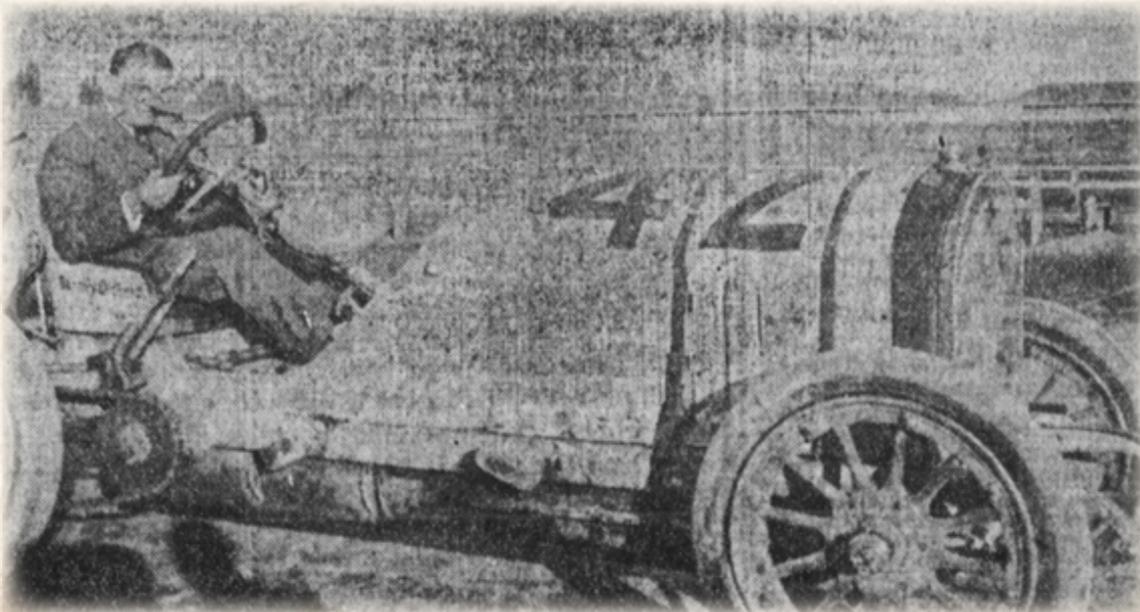
В настоящий момент не существует полного и достоверного источника со структурированной информацией обо всех американских автогоночных соревнованиях, так как их было очень много. Крупные описаны довольно неплохо, особенно, если они проводились на специально построенных для автогонок трассах, а вот с местечковыми ярмарочно-ипподромными приходится обращаться к первоисточникам, в роли которых сейчас выступает периодика, благо, в интернете теперь есть довольно много платных и бесплатных архивов с возможностью поиска. В результате их изучения вырисовывается интересная картина. Но сначала – кратко о главных её участниках.

Барни Олдфилд

К 1910 году – гонщик с опытом и репутацией, но без особых соревновательных успехов в длинных трековых или дорожных гонках. Специализировался больше на заездах на скорость и был своего рода шоуменом, суперзвездой от автоспорта. Был невероятно известен и популярен. За руль садился с неизменной сигарой в зубах.



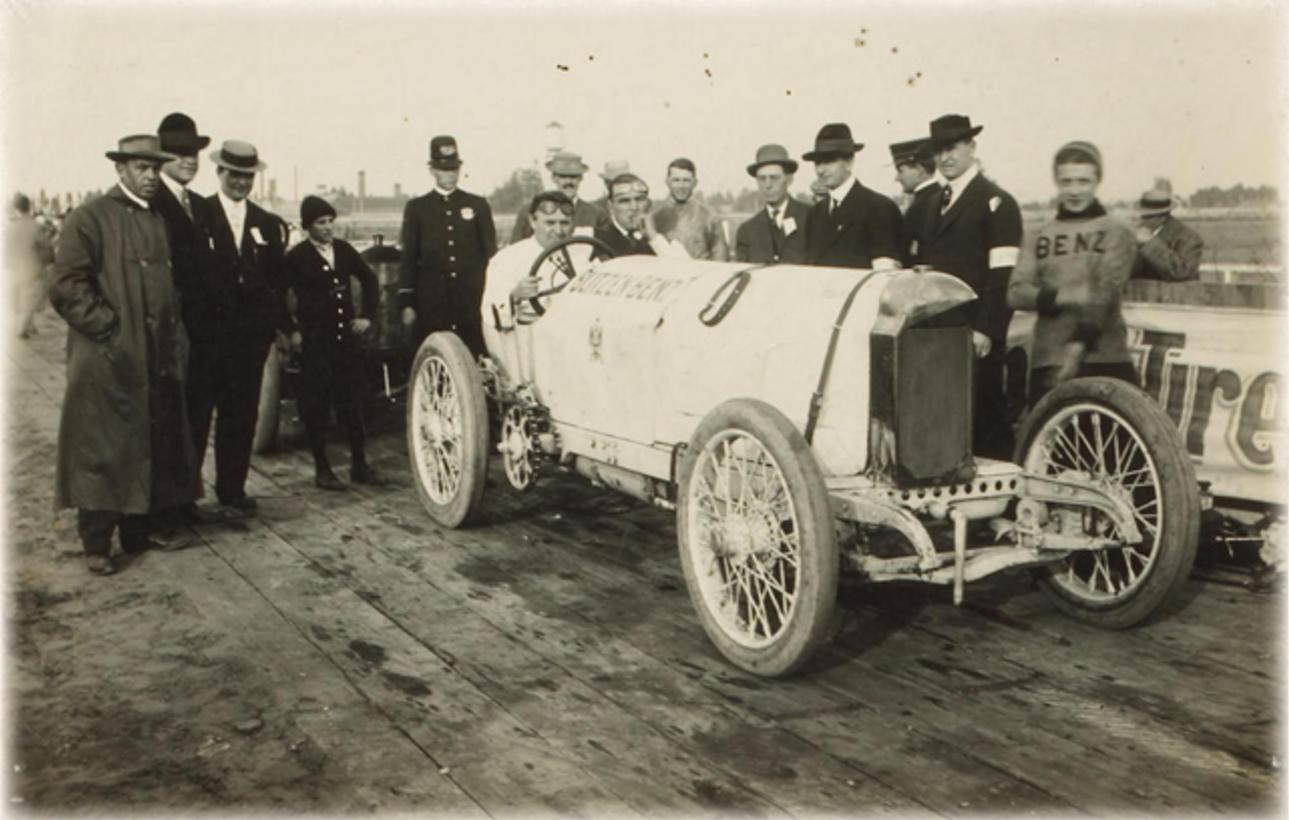
В 1909 году установил, как писали в прессе, 35 рекордов скорости, выступая на 150-сильном «Бенце», на котором в «Большом призе АКФ» 1908 года выступал заводской гонщик компании «Бенц» француз Виктор Эмери (*Victor Héméry*), а в «Американском большом призе» того же года – Дейвид Брюс-Браун (*David Bruce-Brown*).



Его задачей было развлекать публику, а его дела вели менеджеры-промоутеры Уильям Пиккенс (*William Pickens*) и Александер Слоан (*Alexander Sloan*), договаривавшиеся с организаторами на местах о проведении мероприятий и размере выплат.

200-сильный «Молниеносный Бенц»

В 1909 году ведущие автопроизводители договорились не участвовать в «Большом призе АКФ», и гонка была отменена из-за нехватки участников. Но, по крайней мере, компания «Бенц» полностью от гонок отказываться не желала и сделала ставку на установление рекордов скорости, для чего на базе шасси для «Большого приза АКФ» 1908 года была построена модель с новым 4-цилиндровым двигателем рабочим объёмом в 21,5 литра при диаметре поршня 185 мм и ходе поршня 200 мм (тогда ещё не поняли выгоды многоцилиндровых короткоходных двигателей, бурное развитие которых произойдёт в авиации во время I Мировой войны). Она получила заводское обозначение *RE*, а двигатель позиционировался как 200-сильный (*200 PS*). В ноябре 1909 года Виктор Эмери установил на «Бруклендсе» новый абсолютный рекорд скорости в 202 км/ч, после чего машину отправили в Америку, где её и перехватил Олдфилд. Впоследствии было построено ещё 5 экземпляров этой модели.



Ипподром «Хоторн»

Хоторн (*Hawthorne*) – это название пригорода Чикаго, в котором ипподром был построен в 1891 году, но позже Хоторн присоединили к городу Сисеро (*Cicero*), так что к 1910 году имя собственное *Hawthorne* перешло в разряд условных, так как такого населённого пункта уже не существовало, поэтому перевод названия ипподрома заключаем в кавычки.

На трекe проводились не только скачки, но и автомобильные и мотоциклетные гонки, а также демонстрационные полёты ранней авиации.



Итак, 25 января 1910 года Олдфилд и Моросс (*Ernie Moross*), обменяли свой 150-сильный «Бенц» на привезённый компанией в Америку 200-сильный «Бенц» с доплатой в 14000 долларов.

**OLDFIELD BUYS BENZ
AND PROMISES MANY
NEW WORLD'S RECORDS**

The following telegram was received last night from Barney Oldfield and is self-explanatory:

“NEW YORK, Jan. 25.—Semple, Herald, Los Angeles.

“Bought 200-horse power Hemmery Benz today for \$14,000, and from now on the fur will fly. Going to get all records for all sorts of tracks, but the promoter who wants to offer the greatest speed combination in the world will have to pay a fair price for me and the Benz. When I get to California will take you a mile in thirty seconds.

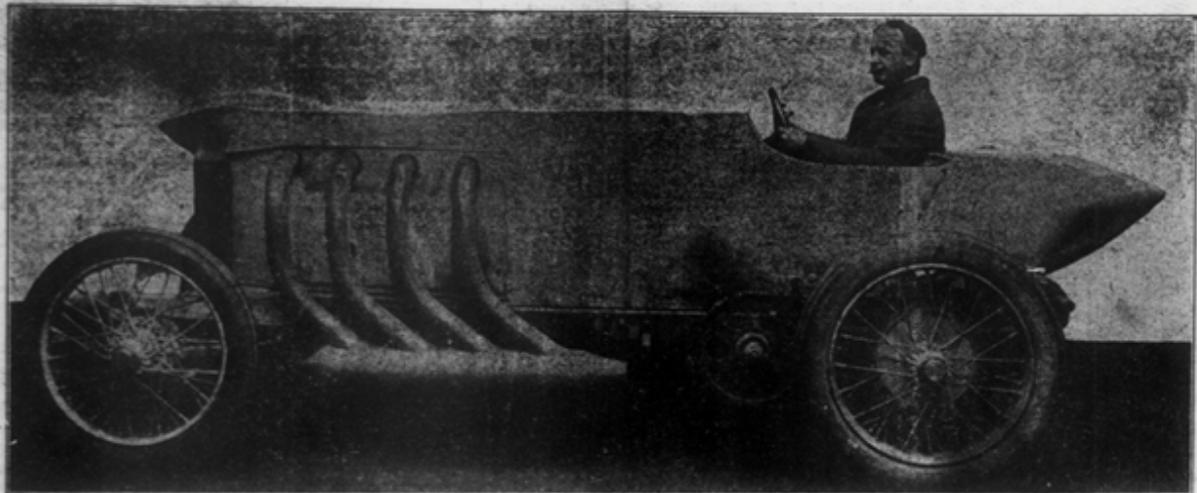
“BARNEY OLDFIELD.”

Speedy Auto for Oldfield.
New York, Jan. 26.—Barney Oldfield has purchased the recently arrived 200 horse power Benz car which Hemery drove over the Brooklands track in England at the rate of 130 miles an hour. Oldfield predicts that he will attain a speed of 150 miles an hour on the Florida beach. It is probable that Oldfield and Lewis Strang with the 200 horse power Fiat will be matched for a race on the Florida beach.

Американцы не были бы американцами, если бы не начали тут же искать способ заработать. Уже спустя несколько дней после покупки «Бенца» Олдфилд стал распространять планы сразиться с единственным автомобилем того же уровня, 200-сильным «ФИАТом Мефистофелем», также выступавшим и отличившемся на «Бруклендсе», а потом привезённым в Америку. К 1 февраля от Автоклуба Атланты было получено предложение о поединке между машинами за 5000 долларов.

В отсутствие гонок в Дейтоне, которые раньше проводились в январе, но в этом году местными властями не были запланированы к проведению, крупнейшим мероприятием зимы стали соревнования в Новом Орлеане в рамках ежегодного карнавала «Марди Грас» (*Mardi Gras*) 5 и 6 февраля. Некоторыми газетами соревнование преподносилось как «автомобильные гонки на мировое первенство» (*world's championship auto races*). Но даже и этого, судя по всему, было недостаточно для раскрутки нового «Бенца», поэтому Олдфилд выступал на старом, а его менеджер Уильям Пикенс по дороге в Новый Орлеан проинспектировал состояние пляжа в Дейтоне и заверил местные власти, что если они всё-таки решат провести в этом году соревнование, новый «Бенц» обязательно сюда приедет. И уже 2 февраля, ещё до старта «Марди Грас», организаторы гонок в Дейтоне объявили, что они, в принципе, не против, но на проведение потребуются 1000 долларов, а на следующий день было объявлено, что соревнование определённно состоится в двадцатых числах марта, только надо будет найти ещё долларов 500. К 8 февраля было собрано 905 долларов, и в газетах был опубликован список «скинувшихся» суммами от 5 до 200 долларов.

Тем временем в прессе стали появляться первые фотографии нового «Бенца». Самое раннее найденное фото было опубликовано 8 февраля в газете «Дейтона Дейли Ньюс» (*Daytona Daily News*).



Barney Oldfield and His Monster 200-Horsepower Benz. Oldfield Has Positively Announced That He Will Try for Records on the Famous Daytona Beach Speedway With This Car Next Month.

Через несколько дней уже в нескольких газетах был опубликован коллаж с более чёткими снимками.

SPEED DEMON FOR BARNEY

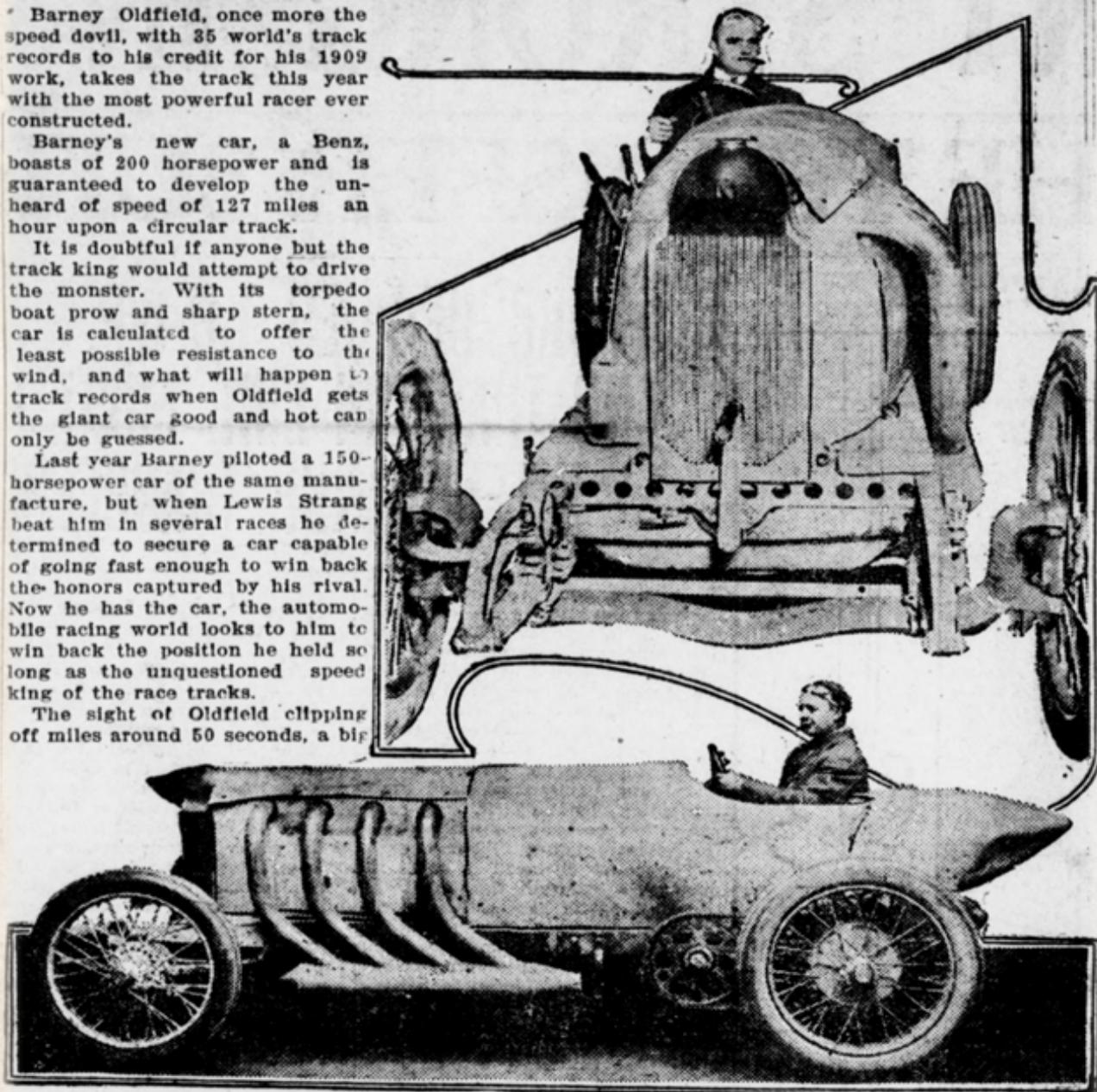
Barney Oldfield, once more the speed devil, with 35 world's track records to his credit for his 1909 work, takes the track this year with the most powerful racer ever constructed.

Barney's new car, a Benz, boasts of 200 horsepower and is guaranteed to develop the unheard of speed of 127 miles an hour upon a circular track.

It is doubtful if anyone but the track king would attempt to drive the monster. With its torpedo boat prow and sharp stern, the car is calculated to offer the least possible resistance to the wind, and what will happen to track records when Oldfield gets the giant car good and hot can only be guessed.

Last year Barney piloted a 150-horsepower car of the same manufacture, but when Lewis Strang beat him in several races he determined to secure a car capable of going fast enough to win back the honors captured by his rival. Now he has the car, the automobile racing world looks to him to win back the position he held so long as the unquestioned speed king of the race tracks.

The sight of Oldfield clipping off miles around 50 seconds, a big



BARNEY OLDFIELD'S NEW CAR.

Сам Олдфилд после Нового Орлеана отправился на отдых в Хот-Спрингс (*Hot Springs*) в Арканзасе, где чуть не разрушил всю свою карьеру. 23 февраля, отмечая в кабаке крупный выигрыш по ставкам на боксёра Ада Уолгаста (*Ad Wolgast*) в прошедшем накануне бою, Олдфилд повздорил с одним из своих друзей, неким Уертеймом (*W. B. Wertheim*), и получил бутылкой по голове. Судя по всему, бутылка об голову разбилась, потому что в прессе сообщалось, что осколок стекла порезал левый висок с серьёзным кровотечением. Пошли даже слухи, что гонщик лишился левого глаза и выступать больше не сможет. Но всё обошлось, и Олдфилд продолжил набираться сил перед намечавшейся весенней гоночной кампанией, проработкой которой занимались его менеджеры.

Судя по всему, чёткого плана действий у команды Олдфилда пока ещё не было. В прошлые годы он разъезжал по ярмарочным ипподромам и гонялся не столько с соперниками, сколько на скорость, и публике это нравилось. Сейчас в распоряжении Олдфилда появилась совершенно новая и явно более скоростная машина. Начать надо было с высокой точки, тем более, что сезон для большинства ипподромов ещё не начался. Матч с ФИАТом де Палмы был делом практически решённым, но вот где он состоится, ещё не было определено. Видимо, наилучшим вариантом было победить де Палму и на волне

успеха и начать колесить по городам и весям. Вот пока всё это определялось, Олдфилд и расслаблялся в Хот-Спрингс.

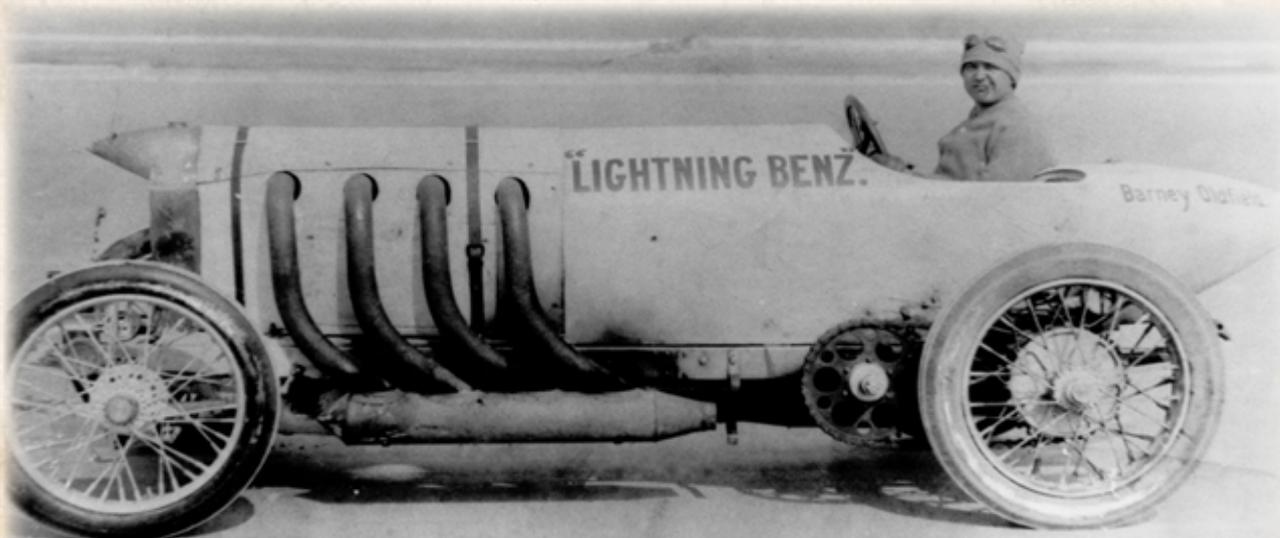
10 февраля Пикенс вернулся в Дейтону для обсуждения деталей предстоящего участия Барни Олдфилда в соревновании, даты которого 16 февраля уже были точно определены: с 22 по 24 марта. 2 марта им была присвоена санкция AAA, а также стало известно, что поединок между Олдфилдом на новом «Бенце» и Ральфом де Палмой на «ФИАТе Мефистофеле» пройдёт там же, в Дейтоне, но не в рамках соревнований, а раньше, 15 марта. 25 февраля «Бенц» был отправлен морем из Нью-Йорка в Джэксонвилл (*Jacksonville*) во Флориде. Сам Олдфилд выехал в Дейтону из Хот-Спрингс 3 марта. 5 марта из Нью-Йорка во Флориду на корабле отбыл ФИАТ, сам де Палма отправился туда 7 марта.

Доподлинно неизвестно, где на кузов были нанесены надписи, но в Дейтоне машина выглядела уже так.



Похоже, это фотоколлаж, в котором в машину был «посажен» вырезанный из другого фото Олдфилд. Если сравнить это фото с представленным на двух предыдущих страницах, то по положению спиц на колёсах и вырезам на шестерёнке можно быть уверенным, что это разные фотографии. А вот «Олдфилд» выглядит точь в точь как на первом фото, и белые контуры вокруг фигуры создают впечатление монтажа.

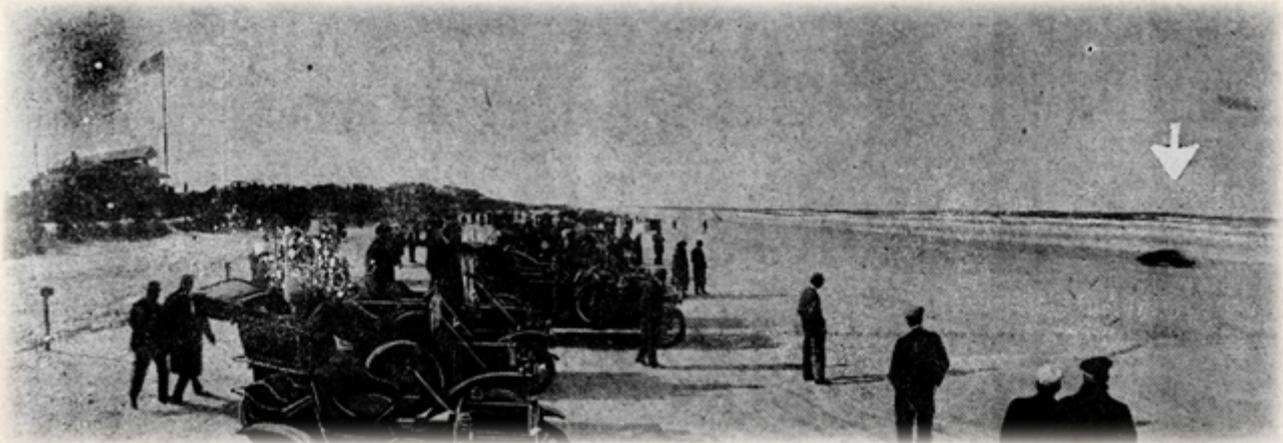
Первые пробные заезды на «Бенце» Олдфилд провёл на пляже 8 марта. На следующий день в Дейтону прибыл де Палма со своим ФИАТом и сразу же отправился на пляж для тренировочных заездов. Олдфилд при этом экспериментировал с настройками карбюратора на «Бенце». 10 марта оба гонщика тренировались, и Олдфилд уже попробовал поехать на скорость, показав время на миле с хода 30,5 сек., что уступало существовавшему на тот момент рекорду, установленному 26 января 1906 года, когда на этом же пляже Фред Мариотт (*Fred Marriott*) на своём паровике показал время 28,2 сек.



© Mercedes-Benz AG

11 марта Олдфилд показал время уже 28 сек. ровно, что было на 0,2 сек. быстрее, чем у Мариотта, но это был неофициальный хронометраж. В тот же день на ФИАТе де Палмы сломался поршень, и ему пришлось отправить машину в Нью-Йорк для ремонта. Соответственно поединок 15 марта был отменён, но желание сразиться не исчезло. В начале апреля ожидалось открытие первого в Америке деревянного автодрома близ Лос-Анджелеса, и после Дейтоны де Палма собирался отправиться именно туда, в отличие от Олдфилда, в планы которого это изначально не входило. Теперь ситуация изменилась, и Олдфилд тотчас же телеграфировал в Лос-Анджелес о своём желании заявиться на гонки.

13 марта Олдфилд в дальнейших тренировочных заездах проехал милю уже за 27,4 сек. В запланированную дату 15 марта, как уже было сказано, поединок между Олдфилдом и де Палмой не состоялся, но Олдфилд был готов официально установить рекорд скорости с использованием электронной системы хронометража с точностью до сотых секунды (в отличие от ручного секундомера с точностью до одной пятой секунды), но она где-то закоротила, и до прилива (а пляжные гонки напрямую зависели от этого природного явления) неисправность устранить не смогли, поэтому заезды были перенесены на завтра. И вот 16 марта официальный хронометраж Автомобильной ассоциации Америки (ААА) зафиксировал время 27,33 сек., что давало скорость 131,72 мили в час (211,98 км/ч).



На следующий день император Германии Вильгельм II отправил Олдфилду телеграмму с поздравлениями, ведь по тем временам это была честь прежде всего для построившей «Бенц» страны.

Гоночный фестиваль в Дейтоне начался 22 марта, и Олдфилд принял участие в двух гонках на «Ноксе» (*Knox*), втором из имевшихся в распоряжении Олдфилда автомобилей: 20-мильный заезд он выиграл, а в 10-мильном гандикапе финишировал четвёртым. Интересно, что для этих заездов использовался 10-мильный отрезок пляжа, и на дистанции 10 миль его надо было преодолеть в одну сторону, а на 20-мильной дистанции – в обе с разворотом вокруг флажка. Почему не догадались сделать «круг» короче с тем, чтобы зрители видели машины чаще? Видимо, потому, что, как признавались сами организаторы, это было некоммерческое соревнование, в целях его проведения получения прибыли не было, поэтому интересы зрителей особо не учитывались.

После обеда в первый день фестиваля было объявлено о том, что Олдфилд на «Бенце» попытается улучшить своё рекордное время, но электронная система хронометража снова закоротила, и Олдфилд с Уолтером Кристи (*Walter Christie*) на своей легендарной переднеприводной машине провели демонстрационные заезды, после чего программа дня была свёрнута из-за быстро надвигавшегося прилива.

23 марта, во второй день гонок, проводились заезды на милю, и Олдфилд сначала побил рекорд для серийных автомобилей на «Ноксе», показав 40,35 сек. (предыдущий рекорд был 46,30 сек.). На «Бенце» Олдфилд показал время лишь 28,4 сек. Зато километр с хода он преодолел за 17,04 сек. против 17,76 сек., которые показал Виктор Эмери на этом же «Бенце» на «Бруклендсе» прошлой осенью. Наконец, Олдфилду покорился ещё один рекорд, на этот раз на дистанции в 2 мили (55,85 сек. против предыдущего рекорда 58,8 сек.). В завершение дня Олдфилд на «Ноксе» занял 3 место в 10-мильном гандикапе и выиграл в 10-мильной гонке у единственного соперника.

Третий день был испорчен дождём, и 300-мильная гонка была отменена, но несколько 10-мильных гонок, в двух из которых Олдфилд на «Ноксе» был вторым, состоялись. В заездах на милю Олдфилду на «Бенце» удалось показать время 27,88 сек., что было очень хорошим результатом, учитывая состояние пляжа после дождя, и остаётся только гадать, какую скорость мог бы развить Олдфилд на более стабильном покрытии. Тем не менее, общие результаты всего мероприятия были для Олдфилда триумфальными: четыре рекорда скорости на разных дистанциях и разных автомобилях, из которых самый главный – абсолютный рекорд скорости на суше. Правда, он не был засчитан АИАКР, так как американский хронограф не был заранее одобрен международными автоспортивными властями. Но американцам было всё равно. ААА, которая не входила в АИАКР, выдала Олдфилду два первых сертификата об установлении рекордов скорости, американская пресса быстро окрестила Олдфилда королём скорости, а сам Олдфилд, попав на гребень волны, был полон решимости продержаться на нём как можно дольше.

Не успели отгреметь фанфары, а уже на следующий день после окончания соревнования в Дейтоне Олдфилд спешил в Лос-Анджелес, где в начале апреля открывался первый в мире принципиально новый – деревянный – автотрек, построенный специально для автомобильных и мотоциклетных гонок. Подобные сооружения уже существовали, но были рассчитаны на велосипедистов и были слишком маленькими для автомобилей, хотя мотогонки на них проводили. В последующие два десятилетия деревянные автодромы прочно занимали главное место в гоночной жизни США, быстро вытеснив ярмарочные ипподромы, и сейчас являются своего рода культовой темой для автоспортивных историков.

Идея постройки в Лос-Анджелесе следующего специализированного автодрома после Индианаполиса и Атланты была объявлена 5 декабря 1909 года, а к концу декабря было выбрано место близ городка Плайя-дел-Рей (*Playa del Rey*) к северу от Лос-Анджелеса. За полтора месяца была закончена деревянная «чаша» идеально круглой формы с длиной круга ровно в 1 милю, и к середине марта всё было готово к приёму первых спортсменов и зрителей.



Олдфилд прибыл в Лос-Анджелес 1 апреля и сразу опробовал новую трассу на «Ноксе». Главной его целью было сразиться с де Палмой, но тот хоть и приехал на трассу, 200-сильный ФИАТ был всё ещё в ремонте. Начались пикировки в прессе. Олдфилд обвинял де Палму в том, что тот в Дейтоне просто испугался и сделал вид, что поломка была очень серьёзной. Якобы Уолтер Кристи предлагал бесплатно всё исправить на месте. Де Палма оправдывался, что всё и в самом деле было очень серьёзно, и запчасти даже заказали на завод ФИАТ в Италии. Американские представители ФИАТа выражали надежду, что отремонтированная машина прибудет в Лос-Анджелес в срок, и поединок с Олдфилдом состоится.

3 апреля оба гонщика вышли на трассу, но де Палма при этом управлял 90-сильным ФИАТом миллионера Калеба Брэгга (*Caleb Bragg*), на котором смог показать на миле время на две десятых быстрее Олдфилда на «Бенце» (36,2 и 36,4 сек. соответственно; сравните с результатом Олдфилда в Дейтоне – 27,33 сек.). Большой ФИАТ доставили 7 апреля, и де Палма смог проехать круг на нём за 38 сек.

Интересно, что на следующий день в прессе впервые появилось название «Блитцен Бенц» (*справа*), хотя оно заменит «Молниеносного Бенца» гораздо позже.

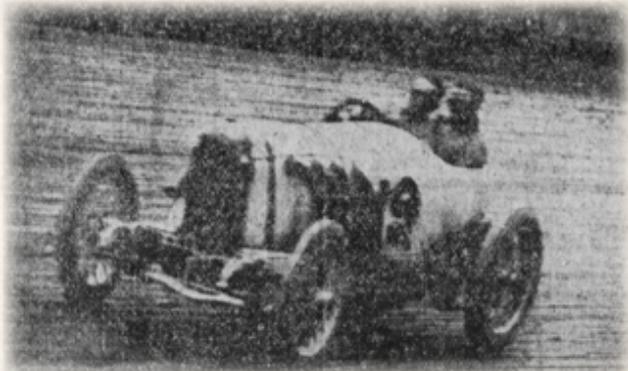
Многодневная программа соревнований началась 8 апреля, и Олдфилд на «Бенце» установил новый рекорд для кольцевых трасс, проехав милю за 36,22 сек. (теперь уже использовался электронный хронометр), и выиграл на «Ноксе» 10-мильную гонку. Де Палма на «Мефистофеле» установил рекорд на дистанции 5 миль: 3.16,62. 9 апреля ожидалось, что де Палма и Олдфилд попробуют побить вчерашние рекорды друг друга, и обе попытки провалились: де Палма показал лишь 38,35 сек, а Олдфилд уступил всего лишь девять сотых (3.15,71). 10 апреля оба продолжили атаки на «свои» дистанции: Олдфилд на миле показал 36,90 сек., де Палма на 5 милях – 3.40,27.

**OLDFIELD BREAKS
RECORD FOR MILE**
Drives His Blitzen Benz Over
Motordrome Course in
36 1-5 Seconds

Всё, видимо, шло к долгожданному поединку – кульминации всего соревнования, но 12 апреля на ФИАТе снова сломался поршень. Де Палма даже предложил выступить на 90-сильном ФИАТе, на что Олдфилд отказался, объяснив это тем, что для него не будет никакой чести победить в этом случае. Поэтому 13 апреля они продолжили гонять ветер. На этот раз Олдфилд преодолел полмили за 17,91 сек., превысив скорость в 100 миль в час, а километр – за 22,88 сек, улучшив прошлогодний результат в Индианаполисе на 1,4 сек. 15 апреля Олдфилд улучшить свои собственные рекорды на миле и полумиле не смог (36,99 и 18,57 сек. соответственно). В одной из 10 мильных гонок он на «Ноксе» был вторым за де Палмой, а в другой победил, показав рекордное время 7.22,92.

Наконец, 16 апреля долгожданный поединок, точнее, его первый заезд из трёх, состоялся, но не с де Палмой, а с Калэбом Брэгом всё-таки на 90-сильном ФИАТе. И на дистанции 2 мили со стартом с места Брэгг выиграл. Проигрыш могучего «Бенца» списали на медленный старт, но второй заезд также на 2 мили должен был проводиться в заключительный день соревнования с хода. Поначалу Олдфилд ожидаемо лидировал, но за пол-круга до финиша Брэгг вырвался вперёд и снова победил. Третий заезд не потребовался. Пресса особо отмечала, что Брэгг был любителем в отличие от профессионала Олдфилда. В последней гонке программы, на 100 миль, Олдфилд на «Ноксе» финишировал третьим.

На фотографиях, сделанных явно на дощатом треке и опубликованных во время или сразу после проведения первого соревнования в Плайя-дел-Рей, можно отчётливо увидеть тот самый 19 номер, красующийся на фотографии, с которой для нас всё и началось. Поскольку до этого «Молниеносный Бенц» отметился только в Дейтоне, где на нём номера не было, то получается, что номер присвоили в Плайя-дел-Рей, и по какой-то причине Олдфилд до поры до времени его не удалял.



Интересно, что в течение года в прессе, когда речь шла о Калэбе Брэге, обязательно упоминалось, что это тот самый любитель, который в Лос-Анджелесе побил самого Олдфилда. А вот в отношении Олдфилда этот поединок не вспоминался, зато по окончании всего мероприятия много говорилось о россыпи установленных им рекордов. На волне этого успеха, быстро забыв про поражение от Брэга, Олдфилд отправился в Сан-Франциско, где местная ложа масонского ордена Шрайнеров (*Shriners*) очень оперативно (решение было принято 9 апреля) организовала двухдневное соревнование на ипподроме «Инглсайд» (*Ingleside*). Номер 19 был сохранён за Олдфилдом в списке участников (как и номер 5 на «Ноксе» как в Плайя-дел-Рей). 23 апреля Олдфилд впервые вывел «Бенц» на грунтовый трек и показал время на миле 52,12 сек., что явилось новым рекордом на тихоокеанском побережье. Предыдущий (56 сек.) принадлежал ему же и был поставлен за 6 лет до этого на «Пуле» Уинтона (*Winton Bullet*). На «Ноксе» он выиграл две гонки, одну из которых решили провести заново на основании того, что «Даррак» соперника Олдфилда Бена Кершера (*Ben Kerscher*) на старте заглох и тем самым не смог сразиться. Такие вот ценности были. На следующий день Олдфилд проехал на «Бенце» милю ещё быстрее: 51,56 сек. При этом пассажиром в машине был тот самый Кершер, за несколько минут до этого попавший в аварию в 10-мильной гонке. Серия рекордов Олдфилда и «Молниеносного Бенца» продолжилась.



Раз уж мы обратили внимание на башенки на трибунах ипподромов, есть смысл искать и приводить фотографии общих видов треков и трибун, на которых выступал Олдфилд, чтобы лучше ощутить атмосферу ранних американских гонок, развивавшихся на готовой инфраструктуре такой популярной забавы, как скачки. Эти фотографии могут показывать не только автомобильные гонки, но и скачки, пусть вас это не смущает. Итак, ипподром «Инглсайд» в Сан-Франциско в начале XX века выглядел так.



Как уже отмечалось выше, менеджеры Олдфилда работали на опережение, и в то время как он гонялся, они где-то в других городах договаривались о выступлениях через несколько недель. Олдфилд только ещё ехал из Дейтоны в Лос-Анджелес, а один из его менеджеров Александер Слоан договаривался в Солт-Лейк-Сити в штате Юта о специальном соревновании для своего подопечного, причём, на тот момент уже были договорённости о гонках в Рино (*Reno*) и Денвере (*Denver*). 20 апреля, между гонками в Лос-Анджелесе и Сан-Франциско, Слоан назначил дату: 8 мая. Она хорошо вписывалась в маршрут из Сан-Франциско в Денвер через Рино.

Рино – город на западной границе штата Невада, на тот момент – игорная столица Америки (ещё до Лас-Вегаса), поднимавшаяся на добыче здесь золота и серебра. Именно в Рино 4 июля этого же года состоится легендарный боксёрский поединок между Джеком Джонсоном и Джимом Джеффрисом, который, возможно, сыграл ключевую роль именно в нашей автогоночной истории, как бы странно это сейчас ни прозвучало. Организатор того боя Текс Рикард (*Tex Rickard*) был давним поклонником Олдфилда, и когда в середине апреля был согласован его визит в этот город, Рикард заказал местному ювелиру сделать из добытого в собственной шахте золота самую настоящую корону и «короновал» Олдфилда 1 мая перед началом программы его заездов на местном ипподроме. Пресса писала, что теперь образное выражение «король скорости» получило материальное подтверждение. Правда, больше об этой короне ничего не было слышно. Сами заезды, по сути, были чем-то вроде выступления бродячего цирка, как это далее в сезоне неоднократно повторялось. Олдфилд не сражался с соперниками, а просто развлекал публику: гонял ветер, поднимал пыль, «поражал воображение». Время засекалось, и показанные результаты обязательно оказывались какими-нибудь рекордами: то западного побережья, то штата Невада.

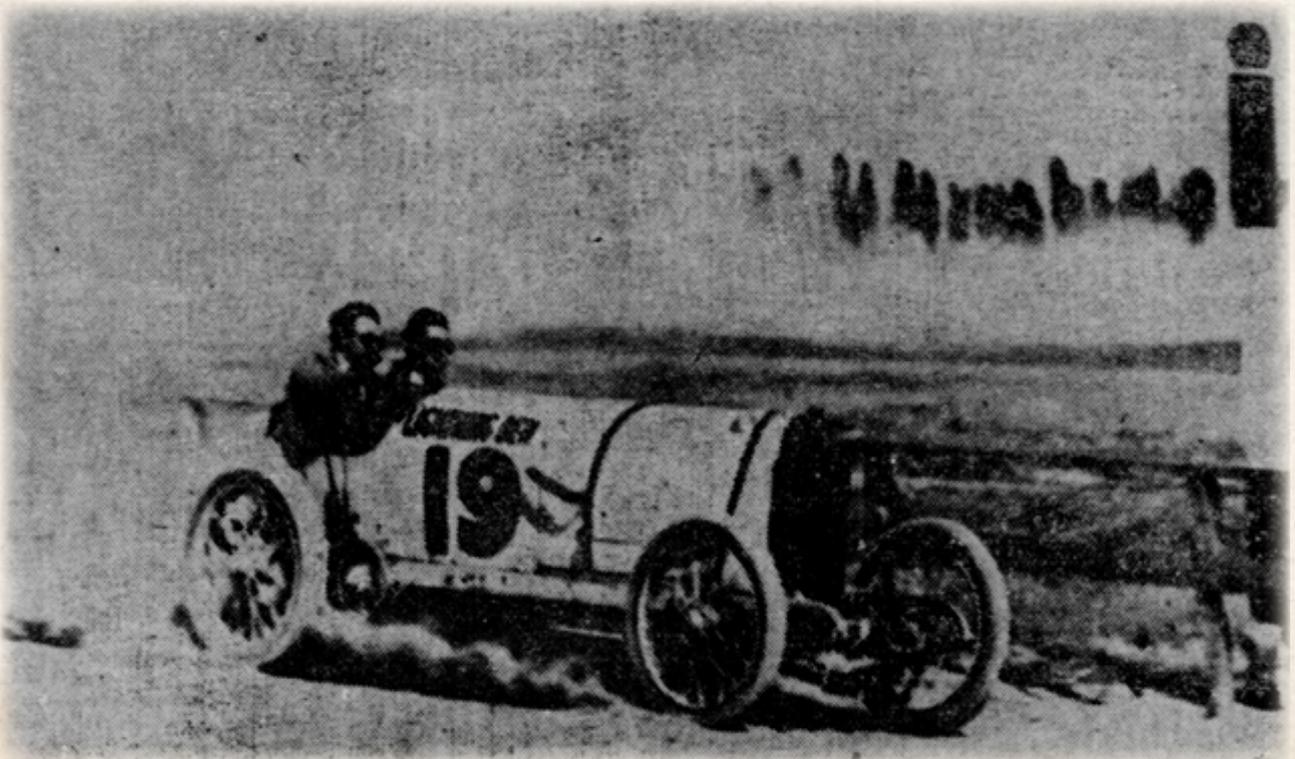
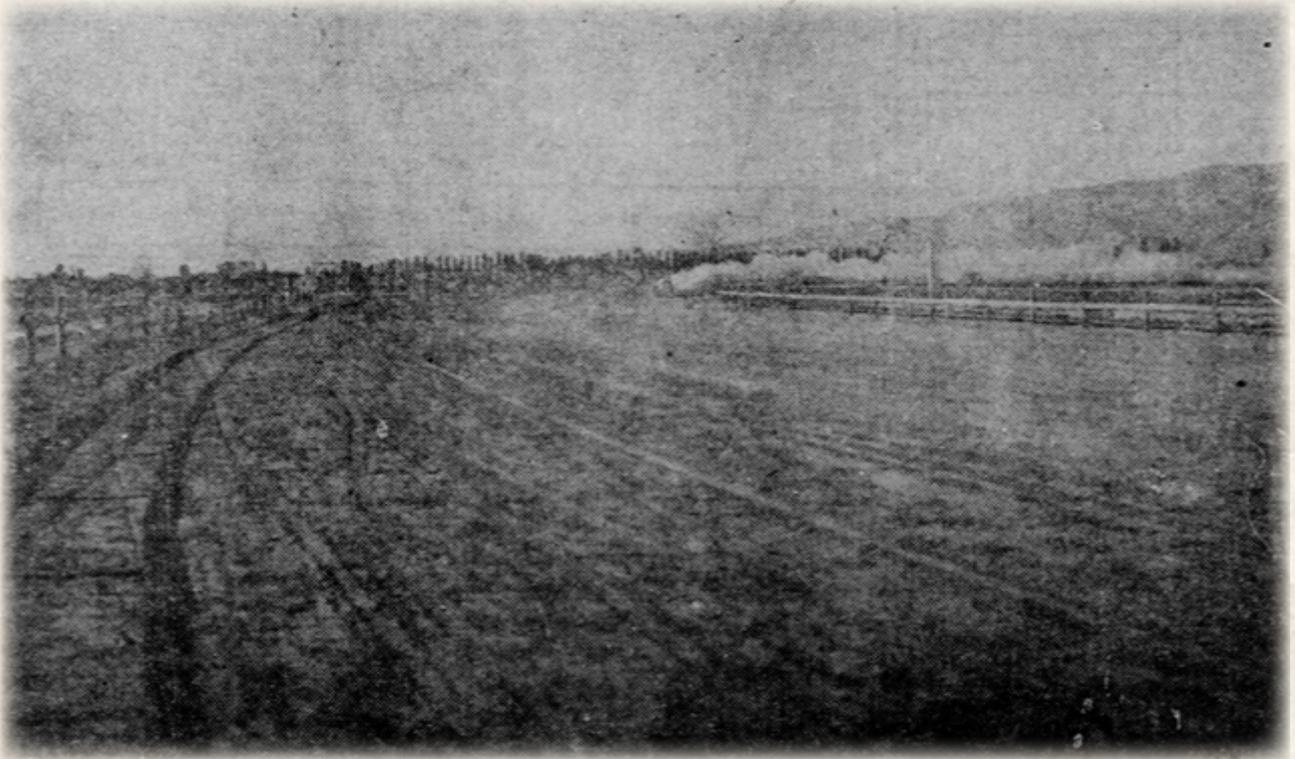
А вот фотографий этого ипподрома найти не удалось.

Уже 2 мая Олдфилд выехал железной дорогой в Солт-Лейк-Сити. Проезжая через город Огден (*Ogden*), он принял предложение выступить там после Солт-Лейк-Сити: куй железо, не отходя от кассы! Вместе с Олдфилдом в Солт-Лейк-Сити прибыл и Кершер со своим «Дарраком» (победившем в «Кубке Вандербильта» 1905 года). Уточнённая программа соревнований на треке «Буена Виста» (*Buena Vista*) была рассчитана уже на два дня: 7 и 8 мая. Принять участие в гонках были приглашены все гонщики штата Юта. Точнее, не гонщики, а автомобили, а ещё точнее – их владельцы, которые могли сесть за руль сами или назначить водителя. Следующее фото было опубликовано в местной газете в первый день соревнований, поэтому оно могло быть сделано либо в тренировках, либо ранее: в Сан-Франциско или Рино.



Первые тренировки прошли уже 4 мая, но Олдфилд не пытался выжать максимум из «Бенца», объяснив это тем, что без гоночных очков можно навредить зрению. Зато настроил карбюратор и покатал президента местного конного клуба.

В первый день соревнований, 7 мая, он выиграл на «Ноксе» поединок у Кершера и занял второе место в 5-мильном гандикапе. На «Бенце» в заезде на милю удалось показать время лишь 55 сек. В повторном заезде было и того хуже – 58 сек. К тому времени покрытие ипподрома было уже изрядно разбито прошедшими гонками. Тем не менее, публика была впечатлена, так как ранее таких скоростей ещё никогда не видела. Как ни странно, каких-либо фотографий с общими видами ипподрома «Буена Виста» найти не удалось, зато вот есть сразу два кадра с Олдфилдом на «Бенце».



Во второй день Олдфилд смог чуть улучшить время, показав 54,6 сек., но оно было далеко от уже установленных рекордов, так что на этот раз бодрых отчётов не последовало. Вечером того же дня «Бенц» и «Даррак» были погружены в железнодорожный вагон и отправлены в Огден, а сам Олдфилд отправился туда за рулём «Нокса».

←
→
Владимир Коваленко
«Барни Олдфилд и “Молниеносный Бенц” в 1910 году»

←
→

В Огдене 9 мая Олдфилду впервые предстояло вывести «Бенц» на полумильный ипподром, и так как миля на нём проходила за два круга с более короткими прямыми и в два раза большим числом крутых поворотов, средняя скорость ожидалась меньше, а рекорд в 1 минуту и 6,6 сек. принадлежал Олдфилду же. Но побить его не получилось. Первый круг был преодолен за 32 сек., и гонщик шёл на результат 1.04, но на втором круге Олдфилд попал в облако поднятой им же пыли и сбавил ход. Очевидцы утверждали, что завеса пыли была ещё более плотной, чем накануне на «Буена Висте», а попал в неё экипаж на коротком круге гораздо раньше, пока она не успела рассеяться.

Судя по всему, затея сравнить фотографии разных ипподромов терпит фиаско, потому что фотографий трека в Огдене найти также не удалось. Так что, не отменяя задачу, корректируем условия поиска фотографий: по возможности.

Не задержавшись надолго в Огдене, шестичасовым вечерним поездом Олдфилд отправился дальше на восток – в город Шайенн (*Cheyenne*) в Вайоминге, где в среду, 11 мая, он выступил на 4-мильном треке и смог улучшить свои рекорды на милю (36 сек. ровно) и пол-мили (17 сек. ровно). Предыдущие рекорды были поставлены в Плайя-дел-Рей, и хоть там покрытие было лучше, в Шайенне в силу большей длины всего круга была длинная прямая, на которой проще было показать более высокую скорость. Также Олдфилд на «Ноксе» выиграл 8-мильный гандикап. На следующих фото изображены Олдфилд на «Бенце» в окружении жителей Шайенна и общий вид трека (дата снимка неизвестна).



Следующий пункт тура Олдфилда – столица штата Колорадо Денвер. Контракт об участии был подписан здесь ещё 26 марта, и в нём был назначен день: пятница, 13 мая. Пресса много уделяла внимания тому, что Олдфилд не испугался выйти на трассу во двойне несчастливый день. На мильном ипподроме «Оверленд-Парк» (*Overland Park*) он смог показать время лишь 54,2 сек. (в Сан-Франциско время было 51,56 сек., но это был рекорд западного побережья; абсолютный рекорд для грунтовой замкнутой трассы был 50,8 сек.).



В середине всей программы пошёл дождь, и гонки были отложены до завтра. На следующий день на невысохшей и разбитой трассе Олдфилд смог показать лишь 55 и 54 сек. в двух заездах и больше не пробовал.

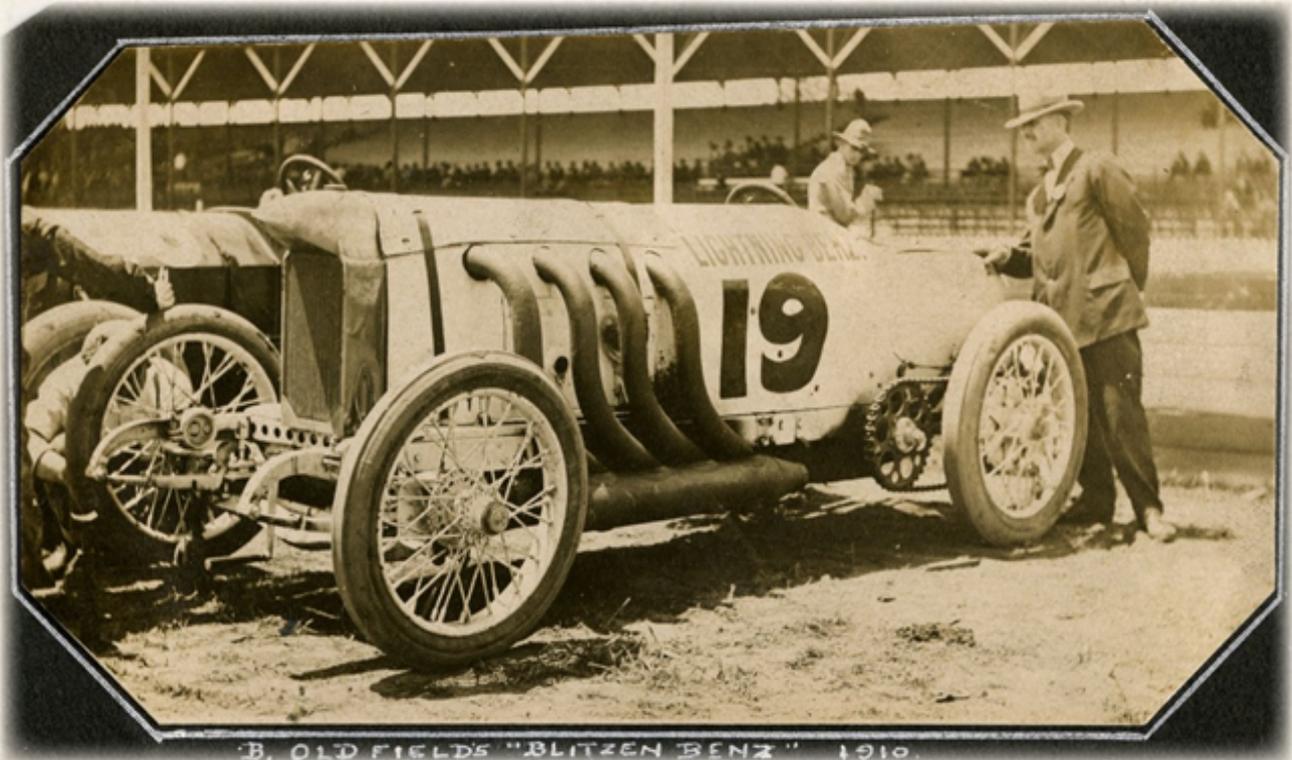
На фото – общий вид трека.



На этом «западное» турне Олдфилда закончилось. Он остановился для отдыха на неделю в Чикаго, а следующие его выступления были запланированы на конец мая в Индианаполисе. До сих пор на 2,5-мильном специально построенном по примеру «Бруклендса» треке проводились многодневные соревнования, состоявшие из относительно коротких заездов. В 1910 году на День поминовения была организована трёхдневная программа (27, 28 и 30 мая) из 34 гонок. Через год в это время проведут первую «Инди-500».

Барни Олдфилд на волне своих успехов запросил у организаторов бонус в 5 тысяч долларов за своё участие, но ему отказали, объяснив это тем, что считают, что имя Олдфилда не привлечёт достаточного числа людей для покрытия этих расходов. Гонщик не стал обижаться и заявился на гонки на общих основаниях. В тренировках на «Ноксе» сломалось рулевое управление, и в первый день Олдфилд на трассу не выходил. 28 мая он выиграл на отремонтированной машине 5-мильную гонку, а 30 мая – 5-мильную и 10-мильную гонки, а также установил на «Бенце» новые рекорды на миле (35,6 сек.) и полумиле (21,45 сек.).

Поскольку «Бенц» участвовал только в заездах на скорость, номер 19 на борту не был принципиален (источник - [John M. Harlan Collection](#)).



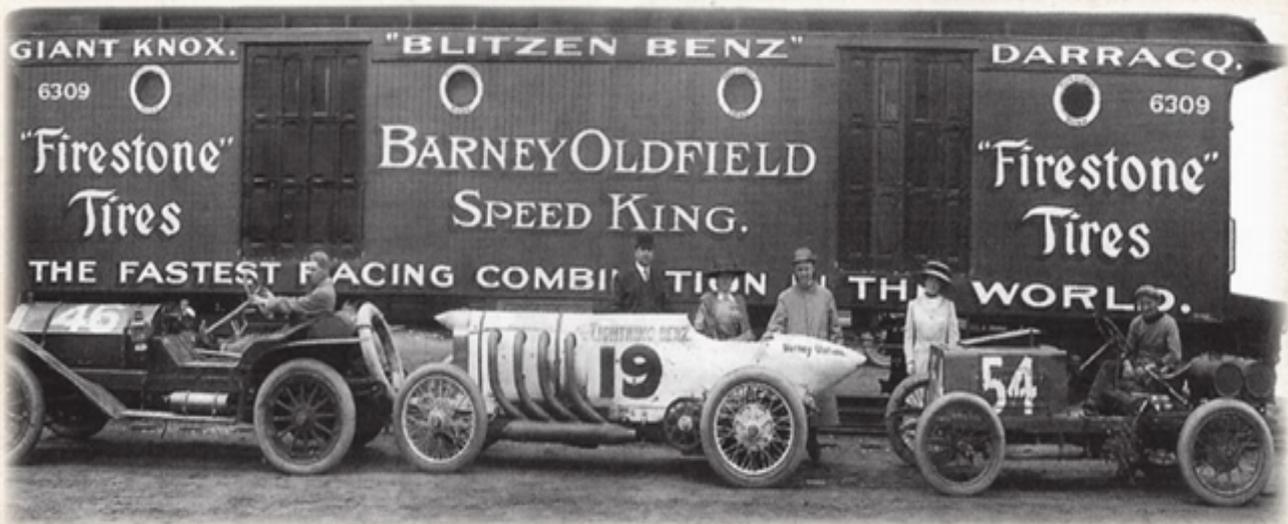
B. OLD FIELDS "BLITZEN BENZ" 1910.



А вот «Ноксу» и «Дарраку» Кершера присвоили номера 46 и 54 соответственно.



Объединение с Кершером создало своего рода бродячий цирк из трёх машин («Бенц» и «Нокс» Олдфилда и «Даррак» Кершера). Они даже купили железнодорожный вагон для перевозки «конюшни» и оформили его соответствующим образом. Следующее фото сделано как раз после Индианаполиса, судя по номерам на «Ноксе» и «Дарраке».



«Восточное» турне продолжилось гонками в Канзас-Сити на треке «Элм-Ридж» (*Elm Ridge*), которые должны были состояться уже 4 июня, но из-за постоянных дождей ежедневно откладывались и прошли только на восьмой день, 11 июня. Олдфилд выиграл две гонки на «Ноксе» и проехал милю на «Бенце» за 52,2 сек., что стало новым рекордом трека. Пока организаторы и участники скучали за время дождей, у них возникла идея перестроить «Элм-Ридж» в деревянный трек для автогонок, ведь всё равно скачки в штате Миссури были несколько лет как запрещены. Однако перестройка не состоялась.



Как вы уже могли убедиться, в те годы автомобильные соревнования можно было организовать буквально за пару-тройку недель. В Миннесоте за три недели организовали более масштабное мероприятие: авиационный праздник в Сент-Поле (*St. Paul*), гвоздём программы которого должен был стать заезд между аэропланом, автомобилем и скаковой лошадью. В планах это виделось примерно так.

TWIN CITY

AVIATION MEET

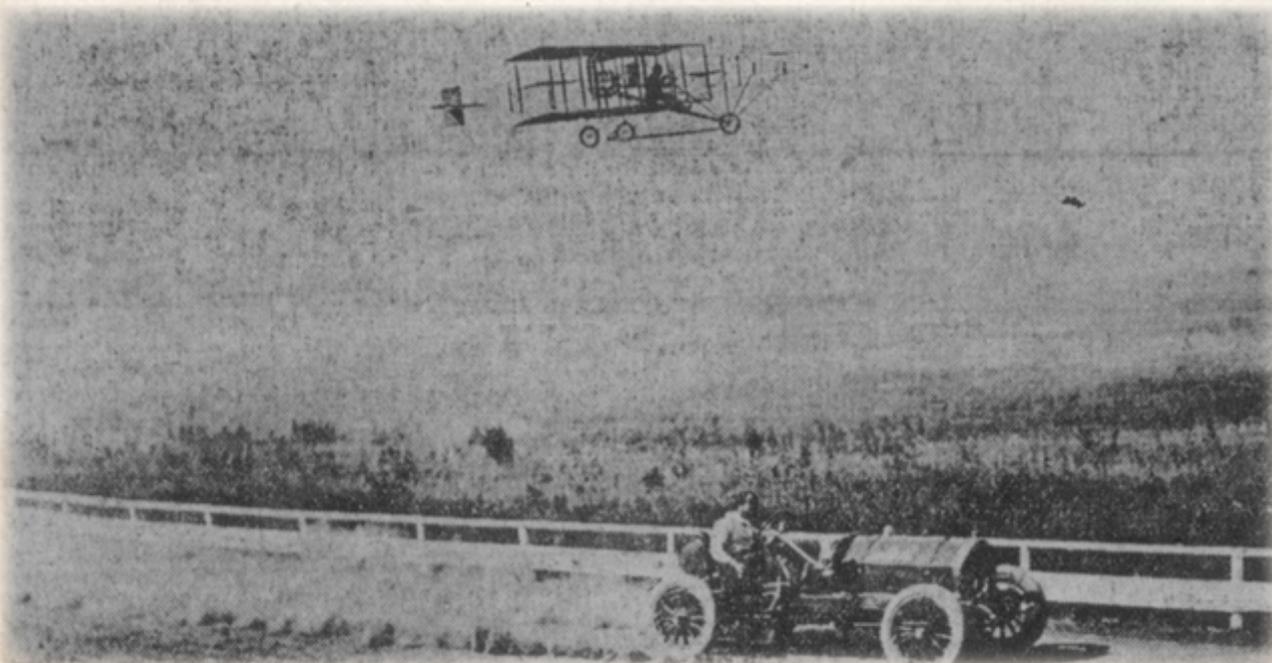
4 BIG DAYS JUNE 22-23-24 & 25

STATE FAIR GROUNDS
MINNEAPOLIS, ST. PAUL

Admission 50c
Watch the Papers.

<p>Aviators</p> <p>CURTISS, King of the Air Willard, Mars, Harmon, Capt Baldwin and others.</p>	<p>OLDFIELD, the Speed King In his 200 H. P. Car. KISCHLER in his Darracq As well as local Automobile and Motor Cycle Races.</p>	<p>MINOR HEIR, 1.59¼ KING OF THE TURF Will race Curtiss and Oldfield. The fastest horse, fastest aeroplane and fastest auto in a competition for the WORLD'S speed supremacy.</p>
---	--	---

Барни Олдфилд на «Бенце» должен был ехать по внешнему, мильному кольцу, аэроплан – над ним, а всадник – по внутреннему кольцу, полумильному. В итоге супергонка не состоялась. Видимо, произошла какая-то неувязка с лошадью, так как в прессе она больше ни разу не упоминалась. 22 июня Олдфилд на «Бенце» установил новые рекорды на миле (49,8 сек.) и двух милях (1 мин 40,0 сек.). На следующий день Олдфилд снял ещё две пятых секунды со своего вчерашнего результата на миле и провёл на «Ноксе» демонстрационный заезд с аэропланом Гленна Кёртиса (*Glenn Curtiss*).



Между делом Барни катал по трассе особо смелых барышень.



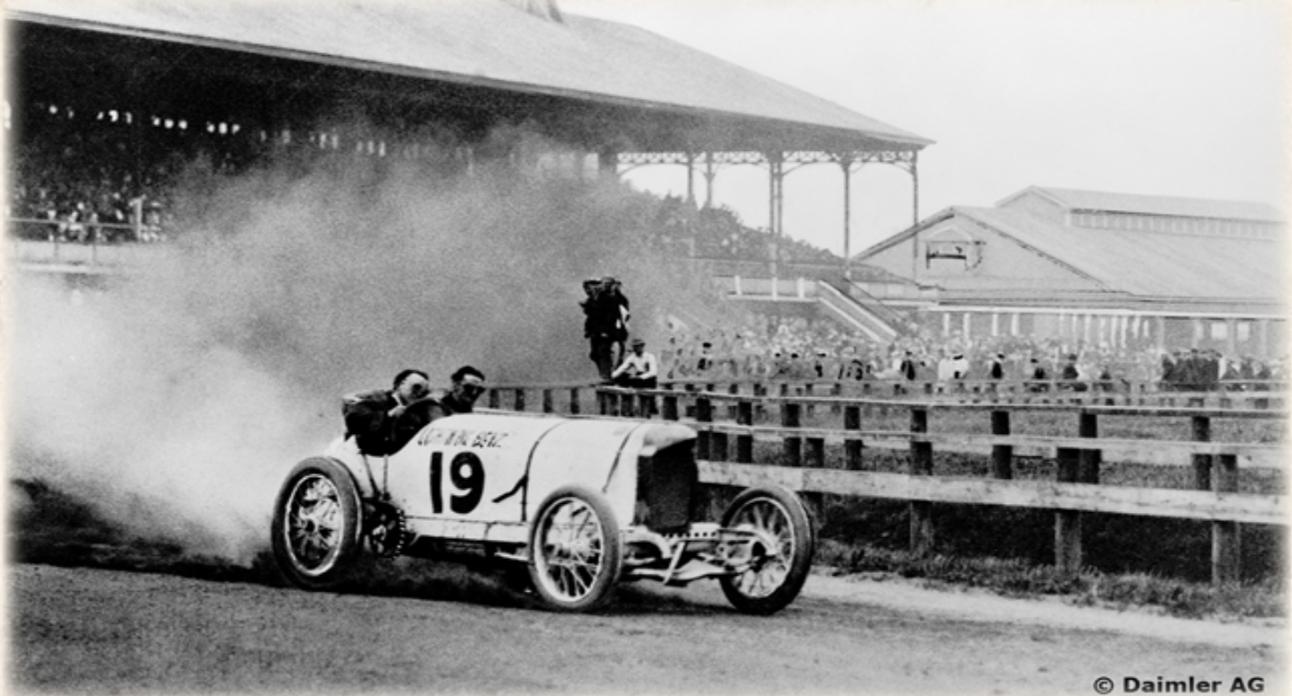
В третий день Олдфилд установил новый рекорд на дистанции 4 мили (3 мин. 24 сек.), а в четвёртый на миле показал лишь 1 мин. 8,4 сек. из-за прошедшего утром сильного дождя. Кстати, что плохо для автомобилей, то хорошо для аэропланов. В первый день Кёртис смог лишь немного оторваться от земли из-за сухого воздуха, зато в последний день после дождя все аэропланы уверенно совершали полёты.

На рисунке справа – трибуна ипподрома в Сент-Поле.



На трёхдневное соревнование в Индианаполисе, приуроченное ко Дню независимости 4 июля, Олдфилд даже не заявлялся. Вместо этого 30 июня он в Чикаго в составе судейской бригады встречал участников на финише Тура Глиддена (*Glidden Tour*), соревнования для обычных автомобилистов, ставшего наряду с пробегом принца Генриха Прусского и «Ралли Монте-Карло» прообразом современных ралли.

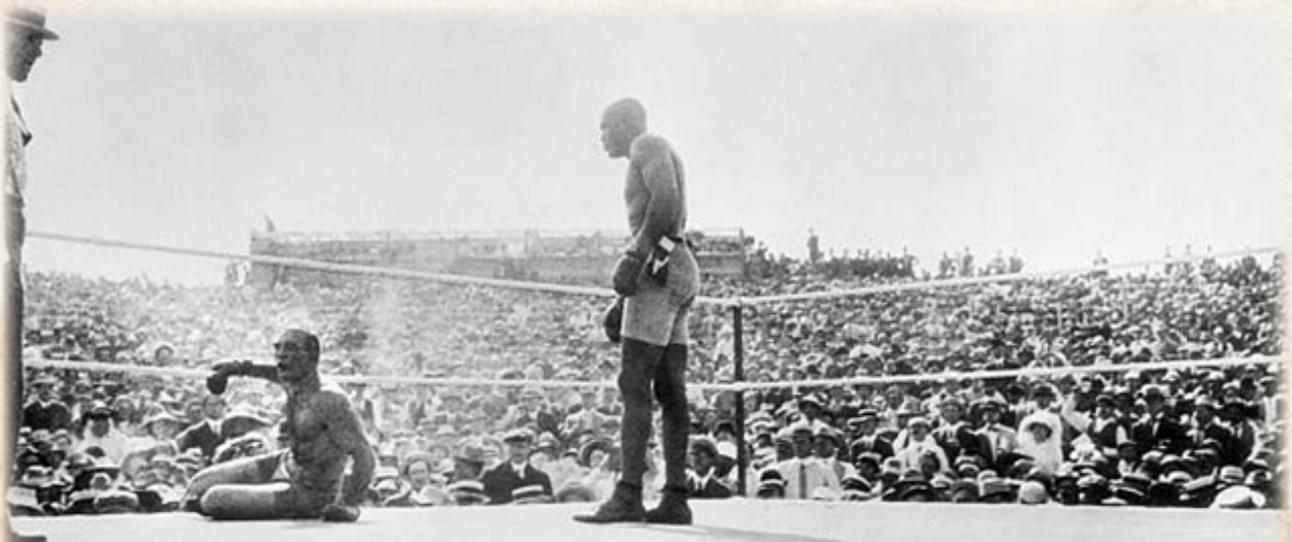
И вот тут мы добрались до того самого фото, которое стало причиной проведения данного исследования.



Оно было сделано не 16 марта в Дейтоне, как утверждает архив «Мерседес-Бенца», а 4 июля на треке «Хоторн» (*Hawthorne*) близ Чикаго (что отлично вписывается в весь маршрут, учитывая участие в окончании Тура Глиддена), в первый день четырёхдневного мероприятия, главными действующими лицами которого, как и в Сент-Поле, были самолёты, но участвовали также не только автомобили, но и мотоциклы. Олдфилд проехал милю за 52,8 сек., а две мили – за 1 мин. 49 сек. Судя по подписи к другому фото из журнала «Популярная механика», на этом треке был проведён эксперимент с увлажнением грунта нефтью (в исходнике – *oiling*, что может означать в принципе любые нефтепродукты или масло).

И в тот же день, в главный национальный праздник США – День независимости 4 июля, в том самом городе Рино на западе Невады состоялся знаменитый боксёрский поединок, который, скорее всего, повлиял и на дальнейшие события для Барни Олдфилда в 1910 году.

Чемпион среди тяжеловесов Джеймс Джеффрис (*James J. Jeffries*) к 1905 году победил всех своих соперников и завершил карьеру на высокой ноте. В последующие годы чернокожий тяжеловес Джек Джонсон (*Jack Johnson*) шёл по тому же пути, но его победная серия была характерна тем, что он смог победить всех белых боксёров, а в тогдашней Америке, ещё не освободившейся от расовых предрассудков, это вызывало неоднозначную реакцию. Звучали призывы к Джеффрису вернуться на ринг и наказать наглого выскочку. В 1909 году он сам стал вести об этом разговоры и в итоге это привело к проведению поединка в Рино. В 15 раунде Джонсон отправил Джеффриса в нокаут.

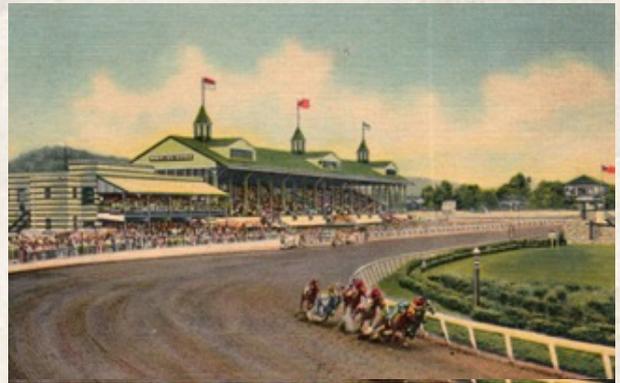


Чёрная Америка ликовала, белая Америка негодовала, всеобщее восприятие было таким, что чёрная раса победила белую. Бой снимали несколько кинокамер, было отснято более 2 часов материала, из которых был смонтирован фильм, но его просто запретили к показу в кинотеатрах, чтобы не травмировать чувства униженных белых американцев.

Джек Джеффрис был земляком и близким другом Барни Олдфилда, который после боя сказал, что чувствовал, что Джеффрис не был готов к поединку. Его поражение объясняли нервным перенапряжением, но через полгода, когда они поехали с компанией друзей поохотиться в Мексику, Джеффрис рассказал Олдфилду, что считает, что его отравили перед боем. Он потерял аппетит и ещё месяц после этого мог есть только жидкую пищу, а всё тело ломало как при ревматизме. Видимо, тогда не было принято жаловаться и искать виноватых, поэтому Джеффрис принял поражение с достоинством, а про последствия рассказал нескоро и только близкому другу.

Через 3 дня после боя в одной местечковой газете в штате Кентукки в трёх строчках была опубликована неожиданная мысль: а что если Джонсон теперь начнёт побивать рекорды Олдфилда? В свою очередь, Джонсону на фоне всеобщей чёрно-белой истерии вокруг его победы, возможно, понадобилось «ковать железо, не отходя от кассы», и раз соперников в боксе у него не осталось, он-таки действительно обратил своё внимание на Олдфилда. Но мы забегаем чуть-чуть вперёд.

А пока что в упоминаниях об Олдфилде в прессе 1910 года есть подозрительный двухнедельный провал, что несколько нехарактерно для той манеры, в которой он выступал до сих пор в том году. В единственной книге о Барни Олдфилде её автор Уильям Нолан пишет, что гонщик как раз после боя Джеффриса отправился с ним порыбачить и поддержать морально. Якобы там боксёр и рассказал об отравлении, что не вяжется с публикациями, о которых мы ещё поговорим. В общем, следующий найденный в прессе пункт «восточного» турне Олдфилда – город Уилинг (*Wheeling*). 16 июля Олдфилд и Кершер пытались побить рекорды для полумильного трека на местной ярмарке (на рисунке справа), и «Бенц» был даже медленнее «Даррака»: 1.06,25 и 1.05,5 соответственно.



21 июля команда Олдфилда выступала на полумильном треке «Шаттак-Парк» (*Shattuck Park*) в Паркерсберге (*Parkersberg*) там же, в Западной Виргинии. Олдфилд побил свой рекорд, поставленный только что в Уилинге: 1.06,0 ровно.



29 июля в Колумбусе (*Columbus*) в штате Огайо Олдфилд на «Бенце» проехал круг по мильному треку за 53,2 сек., что было хуже, чем в Сент-Поле (49,8 сек.), но оказалось рекордом для треков штата Огайо. Хоть какой-никакой, но рекорд.

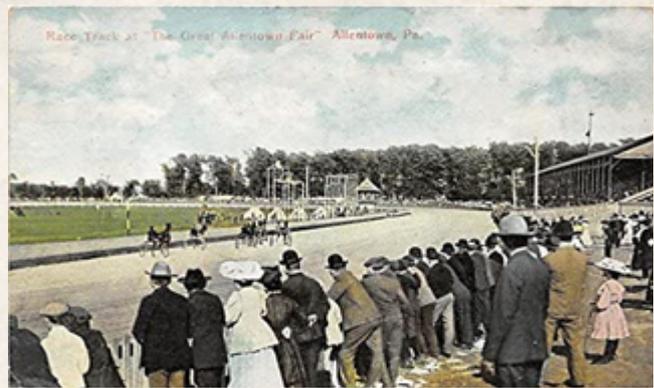
Источники в интернете предлагают разные варианты внешнего вида трека «Драйвинг-Парк» (*Driving Park*).



И вот 1 августа через нью-йоркские газеты Джек Джонсон вызвал Барни Олдфилда на гоночный поединок на треке «Брайтон-Бич» (*Brighton Beach*) в Нью-Йорке за приз в 5 тысяч долларов. Возможно, у Джонсона возникло головокружение от успехов, а возможно, он просто решил максимально использовать рекламную отдачу от победы с Джеффрисом. И очень даже может быть, что Джонсон специально обратил внимание на Олдфилда, зная о его дружбе с Джеффрисом. В свою очередь, Олдфилд получил возможность поквитаться за победу над своим другом-боксером, поэтому принял вызов. Но это всего лишь предположения, потому что нигде в прессе об этом не говорилось. Зато много говорилось о том, что Барни зарабатывал на жизнь гонками, и принимал любые предложения, которые могли поддержать привычный стиль жизни. Новость вызвала широкий резонанс. В одной из газет специалист по покеру из Такомы Уилли Грин (*Willie Green*) заявил так: «Да я даже с ниггером буду играть в покер, если у него есть деньги». Такие вот нравы.

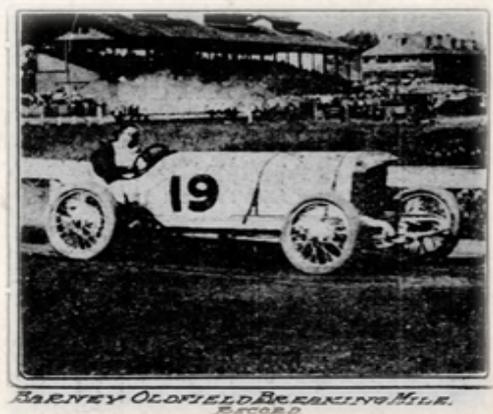
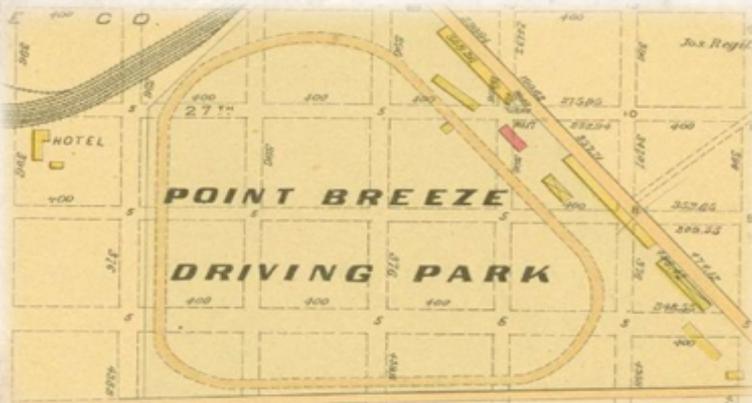


Сам Олдфилд в это время был в Аллентауне (*Allentown*) в штате Пенсильвания, где 2 августа установил мильный рекорд местного полумильного трека 1.05,75. Через два дня было обнародовано заявление о том, что при хронометраже была допущена ошибка, и время на самом деле было 1 мин. и 9 сек.



История пахла скандалом, но продолжения не получила. 3 августа прошли гонки в городе Бойсе (*Boise*) в штате Айдахо, на которые организаторы обещали пригласить Олдфилда, но, судя по всему, переезд на западное побережье в планы гонщика не входил, поэтому в итоге соревнование прошло без него.

6 августа команда Олдфилда выступала в большом соревновании на мильном треке треугольной формы «Пойнт-Бриз» (*Point Breeze*) в Филадельфии. На «Бенце» Олдфилд улучшил рекорд этого трека на милю, установленный де Палмой: 59,6 сек. против 1 мин 1 сек. А на «Ноксе» Олдфилд выиграл 6-часовую (!) гонку, пройдя за это время 261 милю.



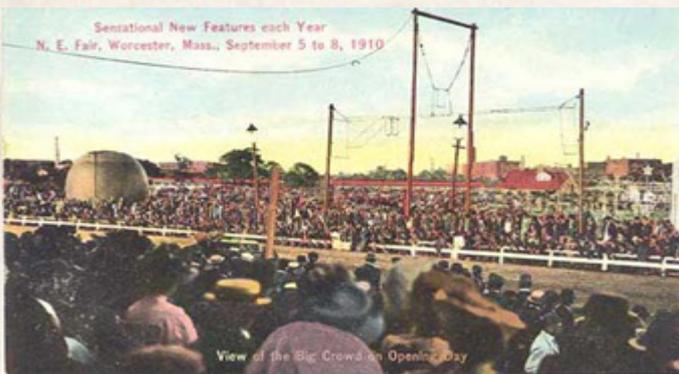
Правый снимок – последнее из найденных фотосвидетельств раскраски машины с номером 19 и надписью «LIGHTNING BENZ». Когда машина была перекрашена, ещё предстоит установить. Первое фото «Бенца» с новой раскраской (надпись BLITZEN BENZ и герб вместо номера) с известной датой относится к началу октября. Так что смена раскраски произошла между началом августа, когда был сделан последний известный снимок с номером 19, и началом октября.

На левом из представленных ниже фото изображён «Даррак» Кершера под номером 42, а на правом, судя по всему, – «Нокс» Олдфилда, и мы видим номер 10. Это даёт нам «вилку» дат, между которыми было сделано ранее приведённое фото трёх автомобилей команды Олдфилда перед железнодорожным вагоном. На «Дарраке» и «Ноксе» там изображены номера, полученные в Индианаполисе. Теперь мы видим, что номера уже другие. Таким образом, фото с вагоном было сделано между Индианаполисом и Филадельфией. Обратите внимание на небольшое облако пыли позади «Нокса». Здесь также попробовали покрыть грунт нефтепродуктами, и получилось уже куда успешнее, чем на «Хоторне».



Между тем, 7 августа в прессе промелькнула небольшая заметка о мнении председателя спортивного отдела ААА Сэма Батлера (*Sam Butler*) о том, что гоночный поединок между Джонсоном и Олдфилдом не может быть проведён, ибо у Джонсона нет гоночной лицензии. Судя по всему, в этот момент новость осталась незамеченной, но Джонсон всё-таки получит лицензию, когда уже будет определена дата поединка. Мы на этом ещё остановимся.

8 августа Олдфилд с Кершером гонялись в Хартфорде (*Hartford*) в штате Коннектикут на полумильном треке «Чартер-Оак-Парк» (*Charter Oak Park*) – на фото справа. На «Бенце» он проехал милю за 51,8 сек., и это – неудивительно – также оказалось рекордом. Чего на этот раз? Новой Англии (так собирательно называют несколько северо-восточных штатов США). На «Ноксе» Олдфилд выиграл 50-мильную и 5-мильную гонки, а также 5-мильный гандикап.



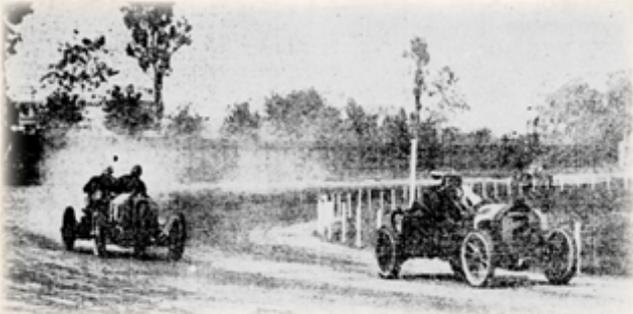
11 августа в Вустере (*Worcester*) в штате Массачусетс на полумильном треке «Гриндейл» (*Greendale*) Олдфилд на «Бенце» преодолел милю за скромные 1 мин. 9,8 сек., а на «Ноксе» выиграл 5-мильную гонку.

20 августа в прессе появились сообщения о том, что Олдфилд во второй половине ноября отправится с «Бенцем» в мировое турне: Гавайи, Япония, Китай, Австралия, Индия, Египет, Европа. Поставить жирную точку он собирался на «Бруклендсе», где был намерен побить поставленные там ранее рекорды.

27 августа Олдфилд собирался участвовать в известной дорожной гонке в Элджине (*Eglin Road Race*) к западу от Чикаго в штате Иллинойс. 21 августа «конюшня» Олдфилда прибыла в Чикаго, но «Бенц» здесь нигде не был задействован. В гонке по обычным дорогам Олдфилд чувствовал себя не так уверенно, как при заездах на скорость, и 245 миль из 305, когда был вынужден сойти из-за поломки шатуна, проехал за 4 часа 57 минут, в то время как победитель Ральф Малфорд (*Ralph Mulford*) затратил на полную дистанцию 4 часа 52 минуты.



К национальному празднику США – Дню труда (*Labor Day*), отмечаемому в первый понедельник сентября, на нью-йоркском треке «Брайтон-Бич», к тому времени уже позиционировавшемуся как автомотодром (*motordrome*), была запланирована двухдневная программа гонок. Но в первый день, субботу 3 сентября, незадолго до первых заездов прошёл сильный дождь, и вся программа была перенесена на второй день, праздничный понедельник 5 сентября. Олдфилд смог на «Бенце» проехать круг за 50,4 сек., и утверждалось, что это новый рекорд на мильном треке против 50,8 сек. Ральфа де Палмы в Сент-Поле, хотя сам Олдфилд показал в том же Сент-Поле в этом году 49,8 сек. Не всегда в американских газетах печаталась однозначная статистика. Позже в этот день Олдфилд проехал милю за те же 49,8 сек., но через день AAA объявила, что не признаёт это новым рекордом, так как при его установлении использовался ручной секундомер, а не требуемый электронный хронометр. Тогда непонятно, как же были засчитаны все предыдущие рекорды с ручным секундомером, которые показал Олдфилд. Правда, возможно, AAA их и не признавала, просто не обращала на них внимания, а рекордами их объявляли сам Олдфилд, владельцы треков и газетчики. Но в одной из газет была опубликована критическая заметка, обвинявшая AAA в предвзятости к Олдфилду из-за его недостаточно почтительного к автоспортивным функционерам отношения. В принципе, звучит вполне резонно, потому что Олдфилд уже несколько лет был настоящей суперзвездой американского автоспорта и, если хотите, автоспортивного шоу-бизнеса и мог себе позволить выражать независимое мнение. Помните небольшую новость о том, что AAA не позволит пройти поединку между Олдфилдом и Джонсоном из-за отсутствия у последнего гоночной лицензии? Возможно, это было первое проявление раздражения AAA поведением Олдфилда, а сейчас оно вылилось в конкретные действия. Ему, возможно, дали понять, что он стал слишком много на себя брать. И сделали это как раз тогда, когда Олдфилд выступал у них «дома», в Нью-Йорке.



10 сентября команда Олдфилда гонялась в том самом Сент-Поле, и теперь в газетах предыдущий рекорд де Палмы указывался как 51,8 сек. На этот раз время засекалось электронным хронографом, что подчёркивалось особо, и Олдфилд всё-таки установил новый рекорд 49,25 сек., который был засчитан.

14 сентября в городке с интересным названием Каламазу (*Kalamazoo*) в штате Мичиган Олдфилд показал 53,6 сек. с секундомером, и это оказалось всё равно рекордом, на этот раз штата Мичиган.

Переехав чуть севернее, 16 сентября в городе Гранд-Рапидс (*Grand Rapids*) Олдфилд улучшил рекорд штата Мичиган и довёл его до 51,8 сек. Виды обоих треков представлены ниже.



На следующий день, 17 сентября, Олдфилд выступал в своём родном городе Толидо (*Toledo*) в штате Огайо на полу-мильном треке и на дистанции в милю показал время 1 мин. 4,8 сек., что газетами также было объявлено новым мировым рекордом и действительно было лучшим результатом выступлений Олдфилда на «Бенце» на полумильных треках.



С 19 по 24 сентября в Детройте проходила главная ярмарка штата Мичиган, и на ипподроме была запланирована большая программа скачек и авиационных полётов, а в последний день должны были состояться автомобильные гонки с поединком между Барни Олдфилдом и Ральфом де Палмой. Однако дождь в последние два дня программы спутал все карты, и гонки не состоялись вообще.

27 сентября в Милуоки были только длинные заезды, в которых Олдфилд участвовал, как обычно, на «Ноксе», а традиционных мильных заездов на «Бенце» не было вообще.

На очереди была главная ярмарка штата Иллинойс, проводившаяся с 30 сентября по 8 октября в Спрингфилде (*Springfield*), где ожидался 5-мильный поединок между Олдфилдом на «Бенце» и Уолтером Брукинсом (*Walter Brookins*) на биплане конструкции братьев Райт. 29 сентября Брукинс без происшествий прилетел в Спрингфилд из Чикаго, показав среднюю скорость 33 мили в час, что было новым американским рекордом. Гонка автомобиля и аэроплана была запланирована на 1 октября, но в заезде, в котором лидировал Олдфилд на «Ноксе», погиб 26-летний участник Лару Вреденбург (*Larue Vredenburg*), и все дальнейшие мероприятия были отменены. Погибший был другом Брукинса, который отказался вообще больше от каких-либо выступлений.



К слову, 1 октября ведущие гонщики Америки соревновались на Лонг-Айленде в гонке на кубок Вандербильта. Олдфилд в дорожных гонках не блистал, а на треках по-прежнему хорошо зарабатывал, так что даже не стоял вопрос, где выступать в этот день. «Кубок Вандербильта» вылился в трагедию с четырьмя погибшими и девятнадцатью ранеными, и «Американский большой приз», который планировался к проведению на той же трассе через две недели, был отменён. Позже гонку провели в Саванне, а пока что цитировали Олдфилда, который предрекал смертельные исходы на Лонг-Айленде.

3 октября Олдфилд на «Бенце» установил новый рекорд штата Иллинойс на миле – 54 сек. В последний день ярмарки, 8 октября, поединок с самолётом всё-таки состоялся, но аэропланом «Райт» управлял не Брукинс, а Арчи Хоккси (*Archie Hoxsey*). Олдфилд давал сопернику гандикап в миллю, и свои 6 миль проехал за 7 мин. 46 сек., а аэроплан пролетел 5 миль за 7 мин. 6 сек.

Следующее фото в Спрингфилде якобы и сделано, и важно отметить, что машина уже перекрашена: номер 19 и надпись «LIGHTNING BENZ» были заменены на герб и надпись «BLITZEN BENZ».



Пока Барни Олдфилд отрабатывал свои гонорары в Спрингфилде, его менеджеры, как обычно, договаривались о будущих заездах на 2-3 недели вперёд. События развивались стремительно. Вечером 4 октября наконец-то были объявлены дата и место поединка с Джонсоном – 20 октября на треке «Шипсхед-Бей» (*Sheepshead Bay*) в Нью-Йорке. Но ведь ААА предупредила, что это невозможно, так как у Джонсона нет гоночной лицензии. 8 октября газетами было объявлено о получении Джонсоном таковой лицензии под номером 669. Это возмутило многих американских гонщиков (даже не стоит говорить, с какого цвета кожей), и в прессе появились заявления о том, что если матч Олдфилда и Джонсона состоится, и Олдфилд приедет на ближайшее крупное соревнование в Атланте в начале ноября, как уже было объявлено, другие гонщики будут бойкотировать эти гонки. По сути, они пригрозили бойкотом самому Олдфилду.

10 октября Сэм Батлер заявил, что гоночная лицензия Джонсона будет аннулирована. По его словам, получилось так, что в его отсутствие в нью-йоркский офис ААА пришёл белый мужчина и запросил выдачу гоночной лицензии на имя Джона Артура Джонсона. Находившийся в офисе клерк счёл, что это имя посетителя, и выдал регистрационную карточку. Это воспринимается подлогом, поэтому выданная таким образом лицензия не является законной и будет отозвана. Если Олдфилд решится на гонку с Джонсоном, это поставит вне закона самого Олдфилда. На следующий день лицензия Джонсона была аннулирована, на что боксёр пообещал подать в суд на ассоциацию. В свою очередь, Олдфилд тоже уже закусил удила и выразил твёрдое намерение гоняться с Джонсоном, как и было задумано. Тогда на следующий день ААА приостановила лицензию самого Олдфилда, объявив вне закона (автогоночного) и его самого, и его менеджера Уильяма Пикенса на основании статьи 58 правил проведения соревнований в 1910 году, в которой говорилось, что дисквалификация может последовать как за несанкционированные выступления, так и за открытые заявления о намерениях совершить такие выступления. Олдфилд заявил, что его это вообще не волнует: гонка состоится. Её организаторы также были непреклонны. Оба «дуэлянта» уже внесли по 5 тысяч долларов в качестве депозита, которые они потеряют в случае отказа от поединка. Джонсон невозмутимо заявил, что проблемы Олдфилда его не касаются, и он потребует свои 5 тысяч обратно, если соперник не объявится на трассе. Олдфилд тоже не был в восторге от перспективы потерять свои 5 тысяч. Кроме того, им обоим были обещаны 9 тысяч долларов за права на киносъёмки гонок. В общем, было за что «бодаться» с ААА.

Организаторы ярмарочных гонок в Пенсаколе (*Pensacola*) во Флориде, на которые заявился Олдфилд, поспешили объявить, что при таких обстоятельствах они Олдфилда у себя видеть не хотят. На что тот отправил им ответную телеграмму в стиле «не очень-то и хотелось».

Организаторы санкционированных ААА гонок в Редвилле (*Readville*) близ Бостона якобы не разрешали Олдфилду стартовать, но он самовольно вышел на трассу и показал на мильном треке (*на фото ниже*) время 50 сек. ровно. Газеты отмечали, что этот результат не будет признан официально, но Олдфилду было важно выступить наперекор автоспортивным властям.



На этой положительной для своего самолюбия ноте он и отправился в Нью-Йорк готовиться к заезду с Джонсоном. 17 октября Олдфилд тренировался на треке «Шипсхед-Бей» утром, а Джонсон – после обеда. На следующий – оба после обеда. В день перед гонками после обеда тренировался Джонсон, в день гонок утром – Олдфилд.

Между тем, пока нагнеталось напряжение перед поединком, в ААА предпринимали свои меры. 19 октября ассоциация провела заседание, на котором за самовольные заезды в Редвилле окончательно дисквалифицировала из гонок ААА как самого Олдфилда, так и его менеджеров Пикенса и Слоана, а также их «Бенц». Интересно, что в заметках после гонок в Редвилле ничего не говорилось о том, что заезды Олдфилда были самовольными. Эта информация была растиражирована только после этого заседания.

В назначенную дату 20 октября заезды не состоялись из-за дождя, и их перенесли на два дня. Но и в субботу, 22 октября, также пошёл дождь. Тогда дуэлянты решили, что независимо от погодных условий поединок состоится во вторник. И 25 октября Олдфилд на «Ноксе» легко выиграл два первых пятимильных заезда, исключив необходимость третьего.

START OF AUTOMOBILE RACE AT SHEEPSHEAD BAY YESTERDAY.



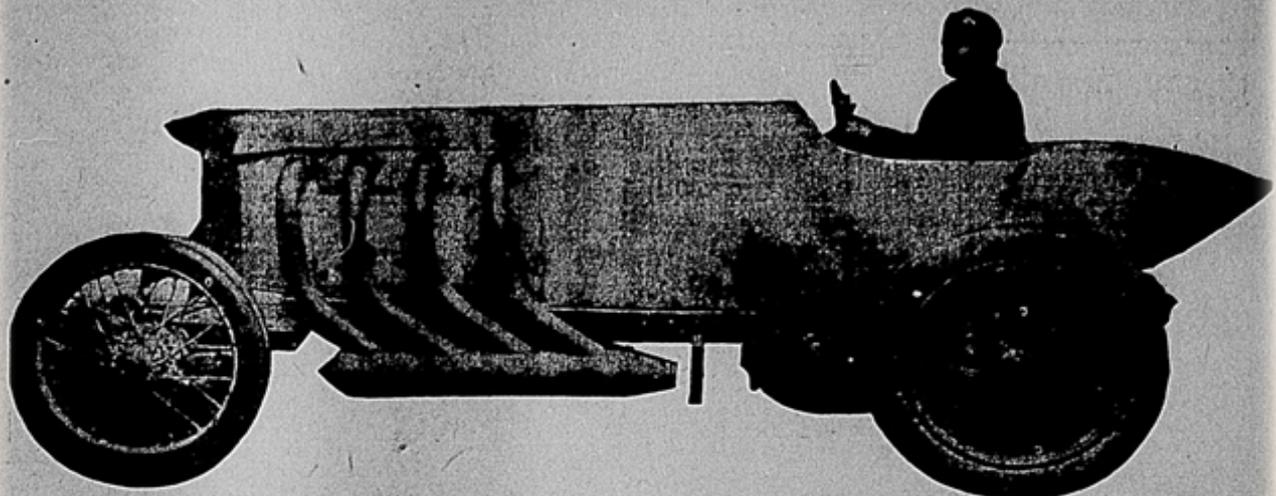
JACK JOHNSON, ON LEFT. BARNEY OLDFIELD, ON RIGHT.
(Photo American Press Association.)

После победы Олдфилд заявил, что он выступал не из-за денег или славы, а чтобы предотвратить возможность появления в гонках такого нежелательного персонажа, как Джонсон, а также выразил удовлетворение тем, что своей победой морально поддержал белых американцев. Интересно, что Олдфилд не стеснялся признать, что Джонсон мог и победить, если бы этот поединок состоялся через год-другой, так как он мог наработать необходимый опыт, так что лучше было согласиться на бой сейчас, и стратегия себя оправдала.

С 24 по 29 октября в Ричмонде проходила специальная ярмарка для цветных, в которой один день – 27 октября – был отведён для белых. Всё это в наше время звучит вообще дико. В этот день там и выступал Олдфилд.

To-Day Is White Folks' Day at Colored State Fair

STATE FAIR GROUNDS--DAY AND NIGHT



BARNEY OLDFIELD, The Speed King, Thursday, October 27th

В Америке было достаточно ипподромов, которые не стремились получить санкцию автоспортивных властей для проведения автомобильных гонок, на что команда Олдфилда и рассчитывала. Людям по-прежнему нравилось смотреть на самые высокие скорости, возможные в мире на тот момент. В Ричмонде Олдфилд преодолел мильный круг за 55 сек., что было далеко от любых рекордов, но публика была довольна зрелищем.

Настала очередь трёхдневного соревнования в Атланте 3-5 ноября, где гонщики были намерены бойкотировать Олдфилда, если он сделает то, что он всё-таки сделал. Самого Барни это не смущало, и он приехал в Атланту, объявив, что даст здесь бой Ассоциации. Её представитель Сэм Батлер также приехал на гонки, чтобы на месте контролировать ситуацию. Олдфилд, с одной стороны, оформил фиктивную продажу всех трёх машин товарищу по своему «бродячему цирку» Бену Кершеру, к которому у AAA никаких претензий не было, и заявки на участие в гонках от Кершера организаторами были приняты. С другой стороны, Олдфилд подал в местный суд на AAA и местных организаторов (Автомобильную ассоциацию Атланты), и судья Джордж Белл после длительного слушания за день до начала соревнований остался на стороне функционеров, которые аргументировали свои решения тем, что Олдфилд нарушил правила, под которыми сам же и подписался. Аргументация Олдфилда была куда менее убедительная: он утверждал, что принять вызов Джонсона – это было дело чести, и вообще его целью было вынудить Джонсона больше никогда не гоняться.

Персонал трека был проинструктирован не пускать на территорию «Бенц» Олдфилда, хотя его самого как зрителя пропустили, но за ним всюду следовал полицейский. В газетных сообщениях о гонках ни Кершер, ни «Нокс» с «Дарраком» не упоминались. Решение суда создало прецедент, и Олдфилд понял, что реальных аргументов у него нет. Он как-то сразу приуныл, признал поражение и обвинил во всём своего менеджера Пикенса, которому, судя по всему, было всё равно, потому что 9 ноября он женился и отправился в свадебное путешествие.

Олдфилд ещё воспользовался плодами деятельности Пикенса, и 10 ноября выступил на ярмарке штата Луизиана в Шривпорте (*Shreveport*), показав на миле 53,5 сек., что было объявлено рекордом южных штатов.



В принципе, сезон был окончен, для большинства американских гонщиков оставались только ещё дорожная гонка в Санта-Монике близ Лос-Анджелеса 24 ноября, куда к тому времени (собственно, домой) Олдфилд вернулся на «Ноксе» с «Бенцем» на буксире. Участвовать в гонке в Санта-Монике ему было нельзя, а отделившись от «бродячего цирка» Кершеру – можно. На тренировках Кершер попал в серьёзную аварию в повороте, прозванным позже «смертельным» (*Death Curve*), и в гонке не стартовал. На следующий день на деревянном треке в Плайя-дел-Рей, откуда началось триумфальное шествие Олдфилда по стране этой весной, прошло большое соревнование, и в нём ему также не было позволено выступить.

Но на повестке дня были другие перспективы. Вся сила AAA заключалась в том, что она могла запретить участие в гонках, которым она сама выдала разрешение (санкцию), но если кому-то было наплевать на всю разрешительную систему AAA, он мог собрать единомышленников и выступать самостоятельно на трассах, которые не претендовали на участие гонщиков и автомобилей из разрешительной системы AAA. Такое за всю историю американского автоспорта случалось неоднократно. Так появился, в частности, НАСКАР. Энтузиасты собирались, договаривались, создавали свою санкционирующую организацию и предлагали потенциальным организаторам свои услуги.

В конце ноября владельцы ипподрома «Аскот Парк» (*Ascot Park*) в Лос-Анджелесе, который заметно пострадал от открытия деревянного трека в Плайя-дел-Рей, оттянувшего на себя многих гонщиков, постоянно выступавших ранее на грунтовом треке, создали Автогоночную ассоциацию тихоокеанского побережья (*Pacific Coast Motor Racing Association*) и, заручившись поддержкой оставшегося не у дел Олдфилда, провели гонки 10-11 декабря, в которых участвовали Олдфилд, Кершер на всё том же «Дарраке» и несколько других гонщиков, которых, видимо, не волновала дальнейшая невозможность стартовать в гонках, санкционированных AAA.

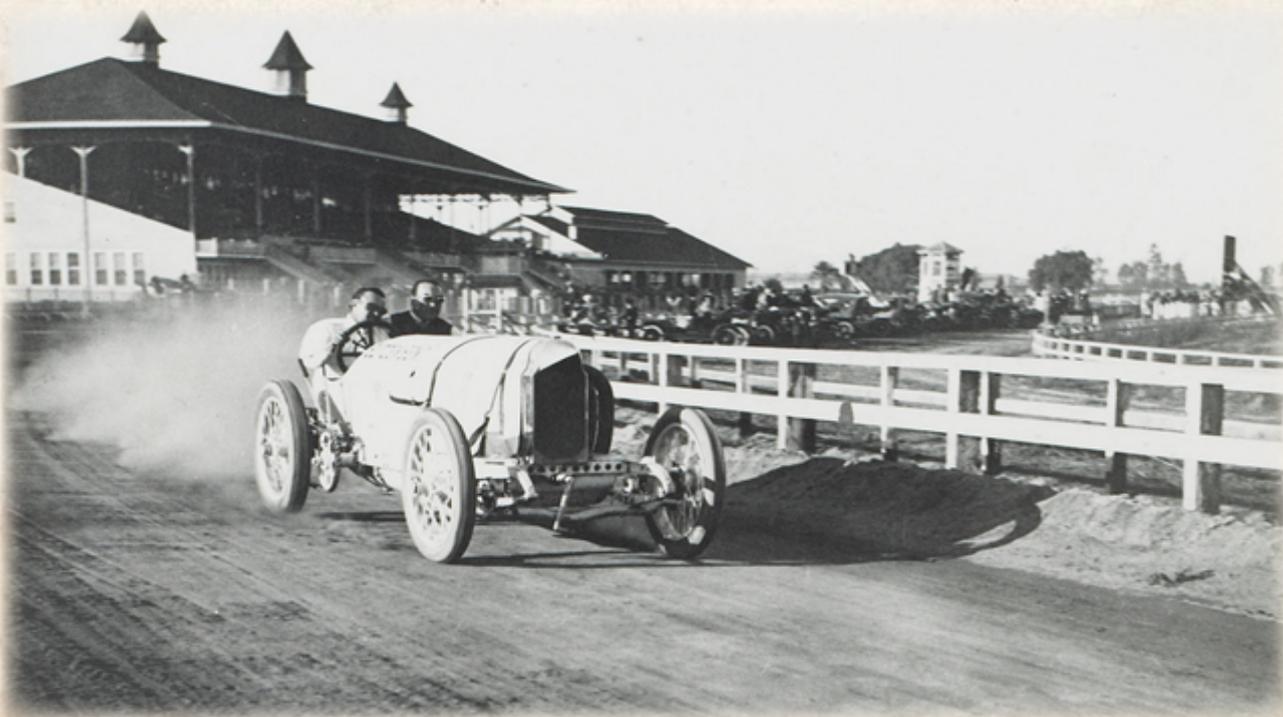
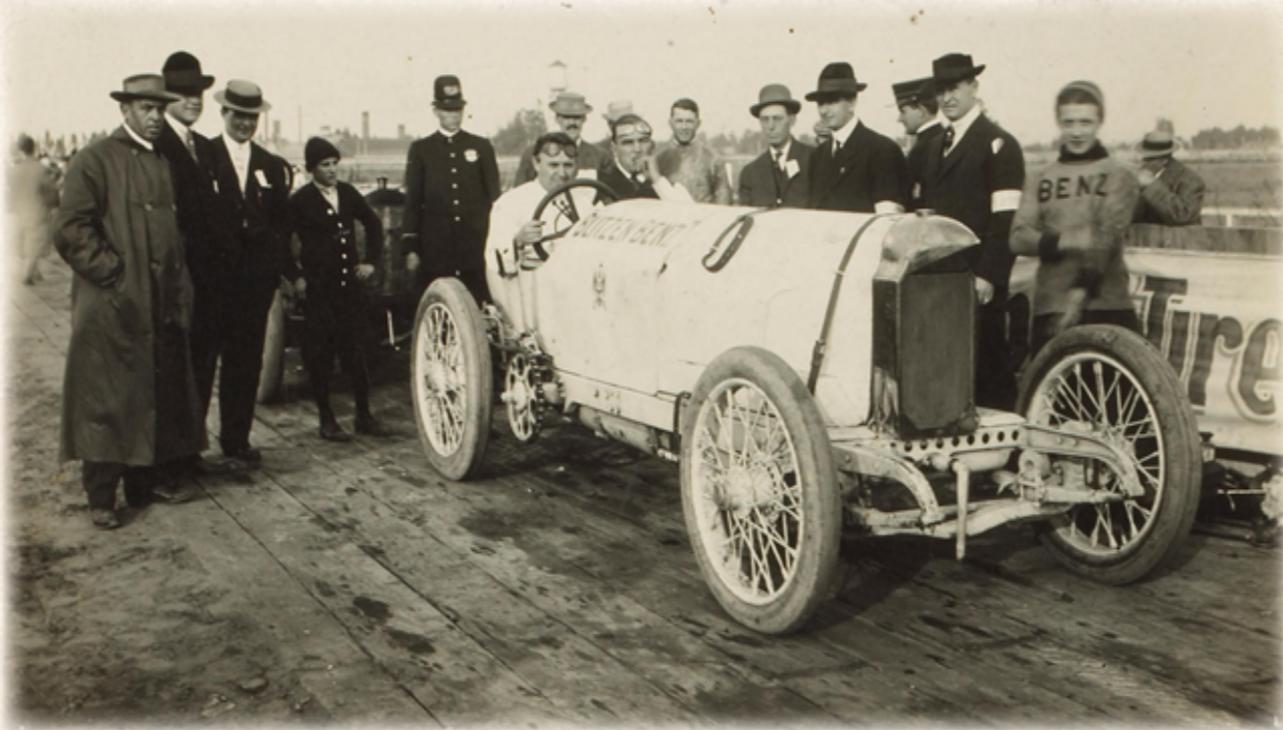
В свою очередь, автоспортивные власти в Нью-Йорке были обеспокоены ситуацией, которая грозила поколебать их безусловный пока что авторитет. Впервые кто-то предпринял шаги, отбиравшие у AAA её хлеб. И 3600 зрителей, заплатившие за билеты на «Аскот Парке», подтвердили, что важно не то, кто санкционирует гонки, а то, кто в них участвует.

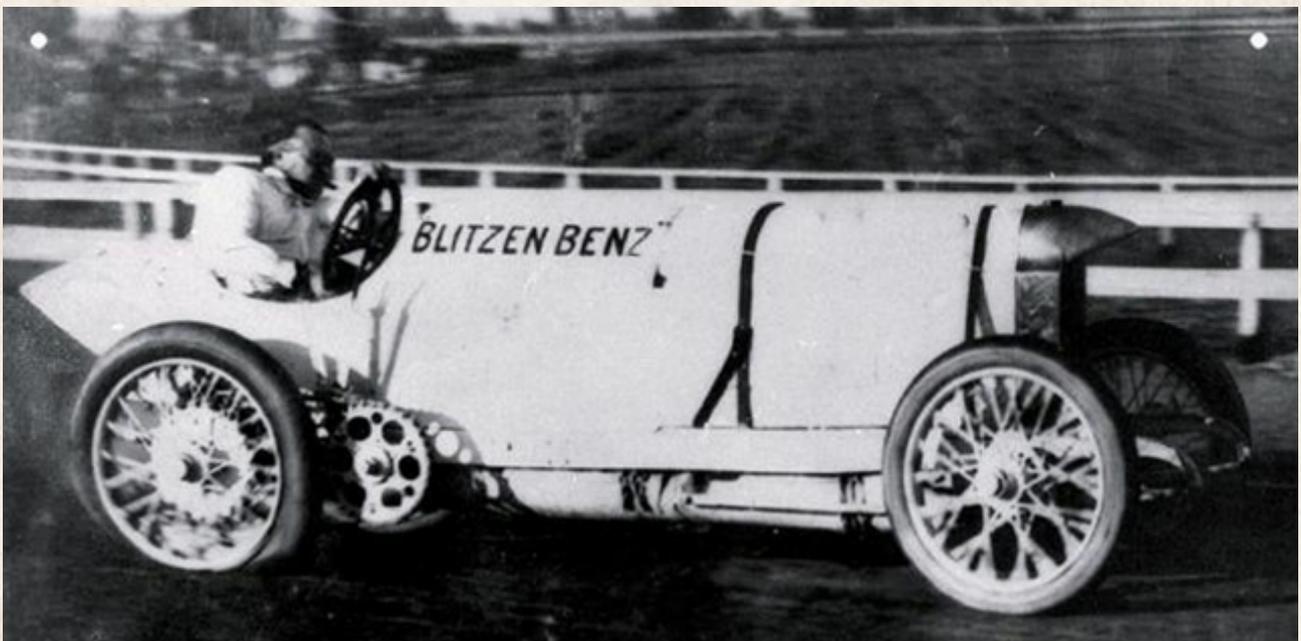
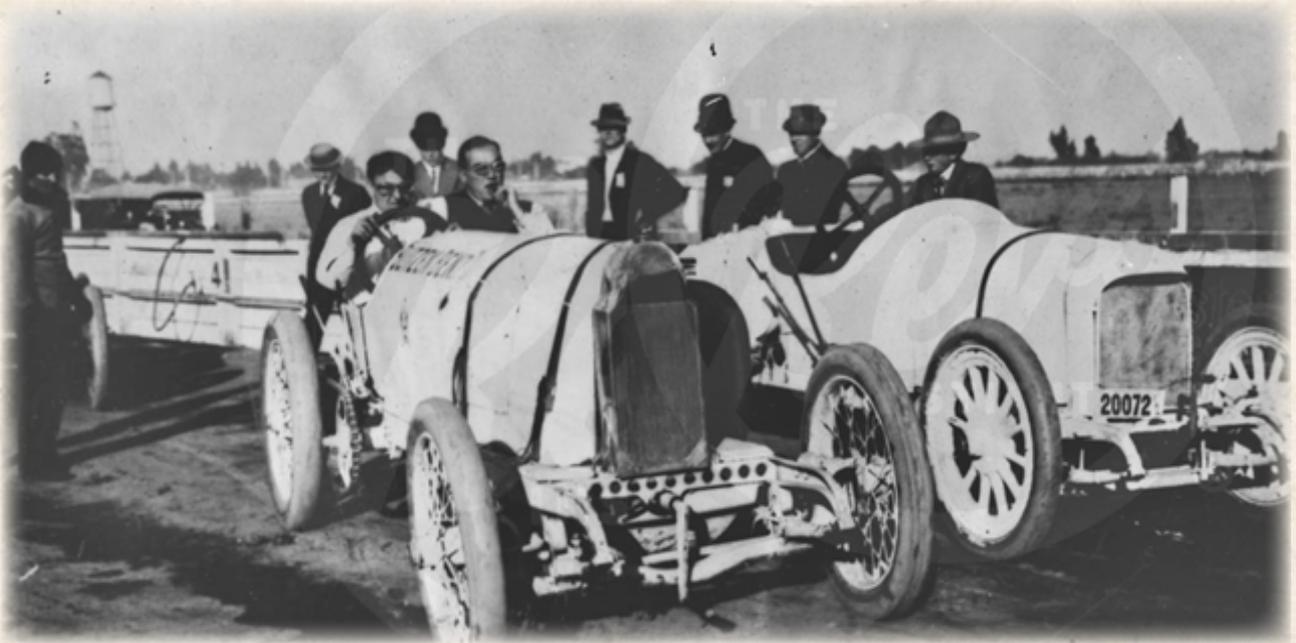
Олдфилд, как обычно, выступал в гонках на «Ноксе» и проводил заезды на время на «Бенце» с Джимом Джеффрисом на пассажирском сиденье.

23 декабря заседание AAA в Нью-Йорке постановило запретить «Аскот Парку» проводить санкционированные AAA гонки в течение года, а также дисквалифицировало до 1 января 1912 года всех участвовавших гонщиков, включая Кершера. Под раздачу попал гонщик Шелдон, выступавший 1-3 декабря в несанкционированном соревновании в Норфолке в Виргинии. Разумеется, AAA не могла запретить устраивать несанкционированные ей гонки и участвовать в них, но формально они должны были отреагировать на нарушение собственных правил. Кроме того, они собрались проинформировать о подобных случаях международную ассоциацию (АИАКР).

В конце декабря Олдфилд с Джеффрисом поехали на охоту в Мексику и недалеко от мексиканской границы попали в аварию, ограничившись ушибами. Именно тогда якобы Джеффрис рассказал Олдфилду о своём состоянии после боя с Джонсоном, и по возвращении в Лос-Анджелес Олдфилд придал эту историю огласке.

7 января 1911 года на «Аскот Парке» провели второе «незаконное» соревнование, и снова Олдфилд «катал» Джеффриса. Есть несколько кадров, на которых изображены Олдфилд и Джеффрис в «Бенце», но пока что неизвестно, когда они сделаны: в декабре 1910-го или в январе 1911-го.





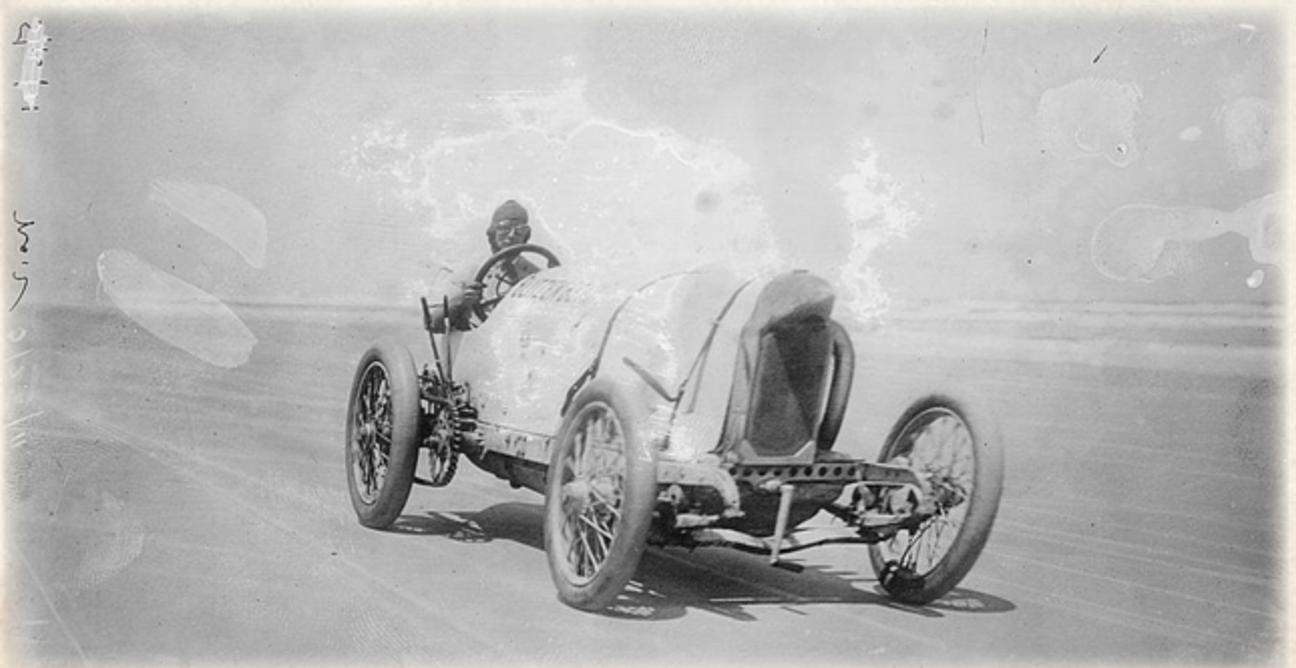
Тем временем Уильям Пикенс, продолжавший вести дела Олдфилда, пытался организовать для своего подопечного серию гонок в Мексике параллельно с боями для Джеффриса, дальнейшие планы предполагали выезд на Кубу в конце февраля. Но, несмотря на периодичность новостей, сообщения о конкретных гонках в Мексике в американских газетах отсутствуют, есть только упоминания городов, где Олдфилд собирался выступить. Судя по всему, что-то пошло не так. Во-первых, мексиканцы запретили боксёрские поединки, что нарушило планы задействовать Джеффриса. Во-вторых, было сообщение, что Олдфилду будет позволено выступить в Мексико-Сити, но только бесплатно.

В двадцатых числах февраля он должен был направляться через Эль-Пасо в Техасе в Новый Орлеан на фестиваль «Марди Грас». Что-то произошло в Сан-Антонио, какая-то авария, и двигатель «Бенца» был повреждён. А потом внезапно появились новости о том, что Олдфилд направляется на север, чтобы по предложению ААА продать свои машины. И 1 апреля было объявлено, что их приобрёл бывший управляющий треком в Индианаполисе Эрни Моросс (*Ernie Moross*) за 50 тысяч долларов. Соглашение предусматривало также полный отказ Олдфилда и Пикенса от каких-либо гонок до 1 июня 1912 года. В свою очередь, Олдфилд попросил снять дисквалификацию с Бена Кершера.

22 марта Сэм Батлер объявил, что снял дисквалификацию с «Блитцен Бенца» за штраф в тысячу долларов. Машина уже была на пути в Джэксонвилл во Флориде, где 28 марта должен был начаться автогоночный фестиваль на пляже, подобно тому, что проводился в Дейтоне ранее. Как раз из-за этого в этом году в Дейтоне решили гонки не проводить, так как ожидался низкий интерес публики после того, как она увидела всё то же самое ранее в Джэксонвилле.

Моросс нанял Боба Бёрмана (*Bob Burman*) для того, чтобы он побил прошлогодний рекорд Олдфилда. Из Германии были выписаны механики для ремонта повреждённого в Техасе «Бенца», и они успешно выполнили свою работу. Но рекордное время Бёрману в Джексонвилле поставить не удалось.

В этом организаторы в Дейтоне увидели свой шанс и организовали рекордные заезды с официальным хронометражом ААА 22-23 марта. В первый же день Бёрман улучшил рекорды Олдфилда на миле (с 27,33 сек. до 26,12 сек.) и километре (с 17,04 сек. до 16,27 сек.). На следующий день у Бёрмана был день рождения, и он показал ещё более высокую скорость со временем 25,40 и 15,88 сек. соответственно, а также улучшил рекорд на двух милях с 55,87 сек. до 51,28 сек.



Моросс тут же подписал с Бёрманом контракт на выступления на весь сезон за 100 тысяч долларов, но это уже совсем другая история. А Олдфилд был пайнкой и вернулся в гонки в середине 1912 года.

Нам же для полноты картины есть смысл подробнее остановиться на самом автомобиле «Блицен Бенц».

Как ранее уже было отмечено, название «Блитцен Бенц» было придумано в Америке, а фирмой «Бенц» модель позиционировалась как «200-сильная» (200 PS), в то время как заводское обозначение было RE.

Предыстория такова. Из-за финансовых проблем после прерванной гонки Париж – Мадрид 1903 года компания «Бенц» на время свернула свою активность в автоспорте. Накопив необходимые ресурсы, к сезону 1907 она подготовила гоночные версии своей гражданской модели 38/60, которые выступали в «Тарга Флорио» (*Targa Florio*), Арденской гонке (*Circuit des Ardennes*), гонке на приз кайзера Германии (*Kaiserpreis*) и подъёме на гору Гайон (*Course de côte de Gaillon*). В это же время велось проектирование специальной модели для «Большого приза АКФ» 1908 года в Дьепе (*Dieppe*). Машина оказалась весьма успешной и выиграла с основным гонщиком фирмы Виктором Эмери за рулём «на разогреве» гонку из Санкт-Петербурга в Москву 1 июня (19 мая по старому стилю, действовавшему тогда в России), а в Дьепе Эмери занял второе место только из-за разбившего очки камня. Этот автомобиль с 12-литровым двигателем (12061 см³) имел заводское обозначение RD и налоговую мощность 120 л. с. (120 PS).



Слева: Виктор Эмери во время гонки из Санкт-Петербурга в Москву. Справа: «Бенц» Эмери на взвешивании перед «Большим призом АКФ» в Дьепе.

После Дьепа на фабрике сосредоточились на работе над длинноходной версии двигателя с рабочим объёмом 15 литров (15095 см³) и налоговой мощностью 150 л. с. (150 PS). 20 сентября 1908 года автомобиль с таким двигателем и специальным обтекаемым кузовом с небольшого размера радиатором и безнобаком в расчёте на короткие заезды стартовал в гонках на перевале Земмеринг (*Semmering-Rennen*). Этот кузов затем и скопировали для 200-сильного «Бенца».



© Mercedes-Benz AG

Компания решила принять участие в «Американском большом призе» в Саванне (*Savannah*) 26 ноября, чтобы добиться успеха и начать завоевывать американский рынок, для начала продав там все гоночные машины, которые в следующем сезоне могли оказаться бесполезными, так как шли разговоры о смене правил «Большого приза АКФ» в сторону уменьшения диаметра цилиндра. В Америку привезли 150-сильные машины с обычными кузовами гран-при.



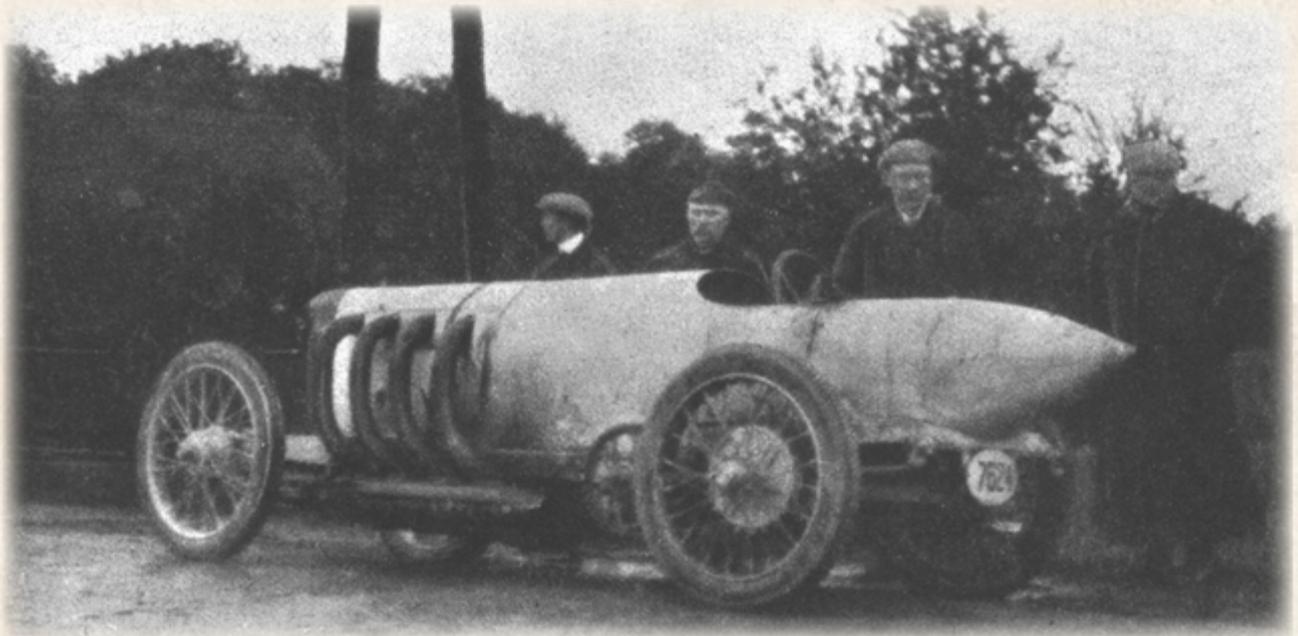
Эмери занял второе место и здесь, машины, как и было задумано, продали, компания получила достаточную рекламу и открыла своё американское представительство. 150-сильные гоночные «Бенцы» продолжали выступать в Америке вплоть до 1911 года, заняв в «Американском большом призе» 1910 года два первых места. Одну из машин в 1909 году купил Барни Олдфилд и на самом первом в истории автомобильном соревновании на легендарном треке в Индианаполисе 21 августа 1909 года установил ряд рекордов скорости.



Именно этот 150-сильный «Бенц» Олдфилд обменял с доплатой в 14 тысяч долларов на новый 200-сильный в январе 1910 года в Нью-Йорке.

В начале 1909 года «Бенц» совместно с другими производителями подписал соглашение не участвовать в «Большом призе АКФ» этого и последующих лет вплоть до совместной же отмены данного соглашения, которая произошла лишь к 1912 году. Это соглашение не запрещало участвовать в менее значимых гонках преимущественно меньшего класса «вуатюрет», но серьёзным игрокам это было неинтересно. В такой ситуации логичным было обратить свои взоры на установление рекордов скорости. В «Бенце» взяли шасси модели гран-при и установили на него аналогичный двигатель, с расточенными со 155 мм (максимальное значение по требованиям АКФ) до 185 мм цилиндрами. Ход поршня взяли максимальный из уже использовавшихся, то есть 200 мм от 150-сильного «американского» варианта. Получился 21-литровый (21504 см³) четырёхцилиндровый «монстр». Поскольку надёжность в коротких заездах не имела решающего значения, сочли возможным облачить шасси в узкий обтекаемый кузов с небольшим топливным баком, как на Земмеринге в 1908 году.

Когда первый экземпляр с шасси № 5100 был готов, 17 октября его отогнали своим ходом в пригород Брюсселя Тервюрен (*Tervuren*) для испытаний на прямом участке шоссе. Эмери смог показать скорости выше, чем ранее показывали конкуренты из «Мерседеса», но эти заезды не сопровождались официальным хронометражом.

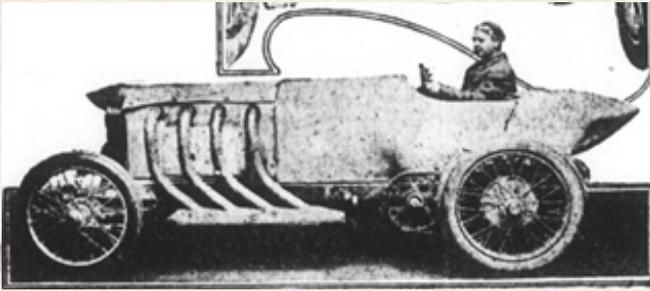


Обратите внимание на регистрационный номер, необходимый для езды по дорогам общего пользования. Интересно, что европейская автомобильная пресса именно этим фото за неимением других иллюстрировала в марте-апреле 1910 года новости о рекордах Олдфилда в Дейтоне.

Убедившись в готовности машины к подвигам, её отправили на британский «Бруклендс», где в любой момент можно было воспользоваться одобренной АИАКР системой хронометража. 8 ноября Виктор Эмери установил ряд рекордов с места и с хода и самый главный из них, считавшийся абсолютным рекордом скорости на суше: 202,648 км/ч на километре с хода. Это был последний рекорд, засчитанный заездом в одну сторону. С 1911 года АИАКР ввела правило усреднения скоростей по двум заездам в противоположных направлениях в течение получаса.



В машине чувствовался большой потенциал, и её без возвращения на завод отправили из Лондона прямиком в Америку в расчёте на дальнейшие рекорды на пляже Дейтона-Бич во Флориде, где зимой традиционно проводились автомобильные гонки. Дальнейшее уже было описано достаточно подробно. В собственности у Олдфилда внешний вид машины выдержал четыре варианта.



1. Сразу после покупки.
Без каких-либо надписей.



2. На пляже Дейтоны. Появились надписи
«Lightning Benz» на капоте и Barney Oldfield на корме.



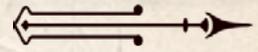
3. В первой половине сезона с номером 19.



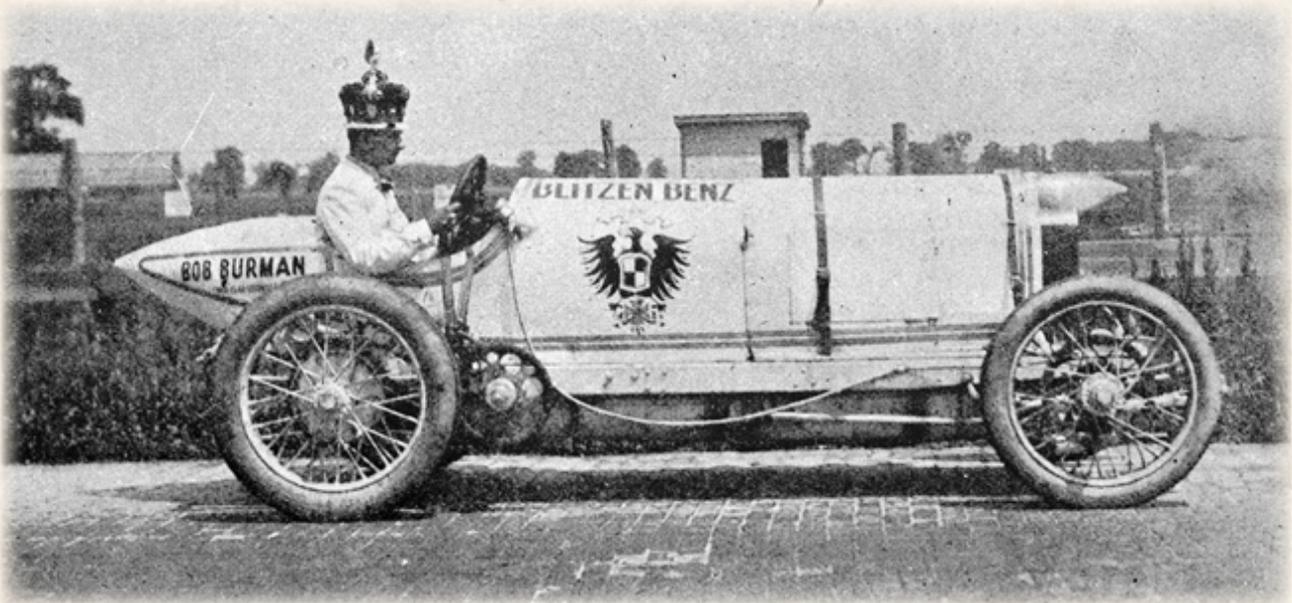
4. Во второй половине сезона. Надпись «Lightning Benz»
заменена на «Blitzen Benz», а номер 19 – на герб небольшого размера.

Первое, что сделал Боб Бёрман после покупки в 1911 году у Олдфилда «Блитцен Бенца», – отправился отбирать у последнего его рекорды в Дейтоне. Машина при этом выглядела точно так же, как и при Олдфилде, только его имя было удалено с кормы. Нередко в интернете путают снимки на пляже Дейтоны в 1910 году с Олдфилдом и 1911 году с Бёрманом. Различить их можно по нескольким деталям: надписям «Lightning Benz» и «Blitzen Benz» соответственно, гербу, закопчённости кузова, комплектации гонщика. Сравните.

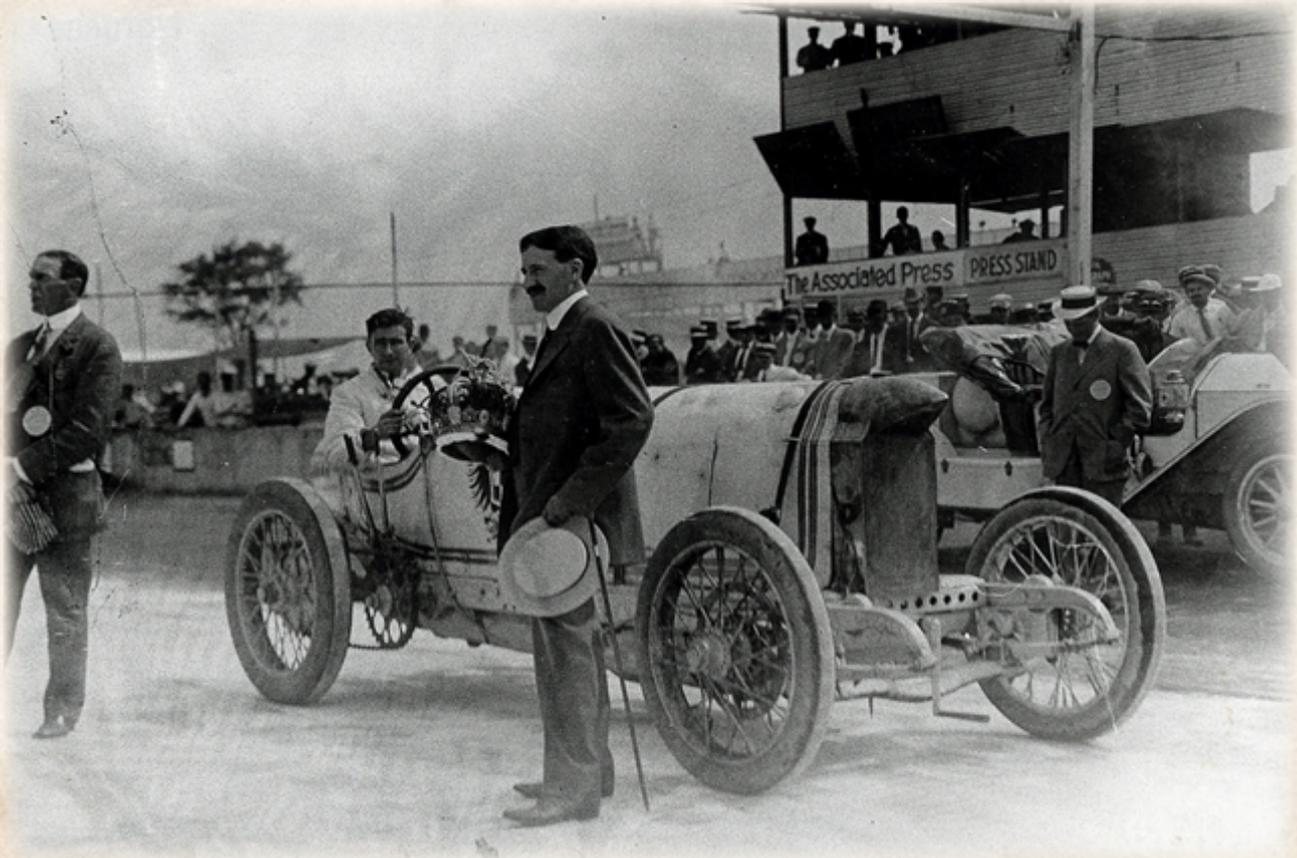




Заезды в Дейтоне оказались успешными, Бёрман побил рекорды Олдфилда прошлого года и перекрасил кузов «Бенца» на свой лад: значительно увеличил размеры герба, добавил кайму вдоль корпуса, написал на корме крупными буквами своё имя и ниже шрифтом поменьше – гордое напоминание об установленном им рекорде: «человек, проехавший милю за 25,40 сек.».



На этом фото на голове Бёрмана действительно корона. Её ему вручил 29 мая 1911 года, за день до первой «Инди-500», Харри Файрстон (*Harry Firestone*), основатель той самой одноимённой шинной компании.



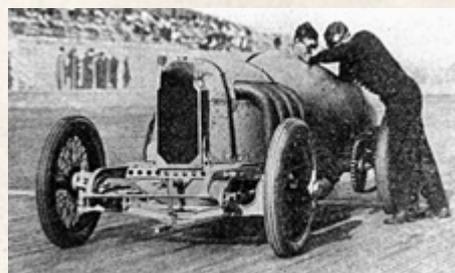
Надпись на ней гласила: «Мировой король скорости».



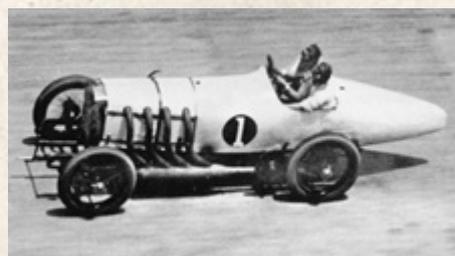
Бёрман выступал на «Блицен Бенце» в такой раскраске в течение 1911 и 1912 годов, единственное замеченное отклонение – это дополнительно номер 1 в заездах на «Брайтон-Бич» в Нью-Йорке 7 сентября 1912 года.



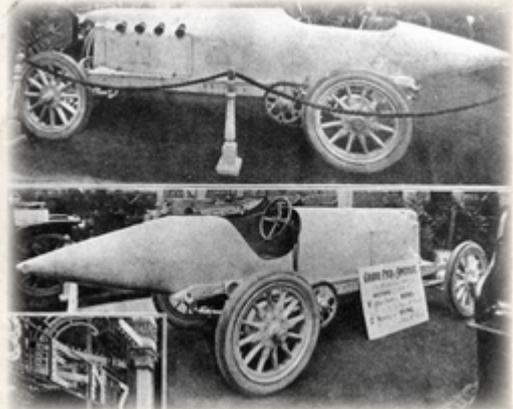
В тот день Бёрман попал в аварию, и самый первый «Блицен Бенц» был разбит. Бёрман не стал восстанавливать его в первоначальном виде, а перестроил, сохранив характерные радиатор и выхлопные трубы, и назвал машину «Бёрман Спешл» (*Burman Special*). Она отметилась матчевым заездом на трек «Шипсхед Бэй» в ноябре 1915 года (на фото справа сверху) против Ральфа де Палмы, который победил, тем самым, можно сказать, закончив историю, с которой всё началось, когда в январе 1910 года главной темой для Олдфилда был матч с де Палмой, который так и не состоялся.



После гибели Бёрмана в 1916 году «Бёрман Спешл» был продан в Британию, где после I Мировой войны его приобрёл граф Луис Зборовски (*Louis Zborowski*). Он в 1922 году несколько раз выступал на нём с традиционным радиатором на «Бруклендсе» (на фото справа внизу), а потом разобрал и использовал узлы трансмиссии для постройки своего знаменитого «Хайэм Спешл» (*Higham Special*). После гибели Зборовски эту машину в 1924 году купил Пэрри Томас (*Parry Thomas*) и перестроил его в «Бабс» (*Babs*), на котором погиб в 1927 году.

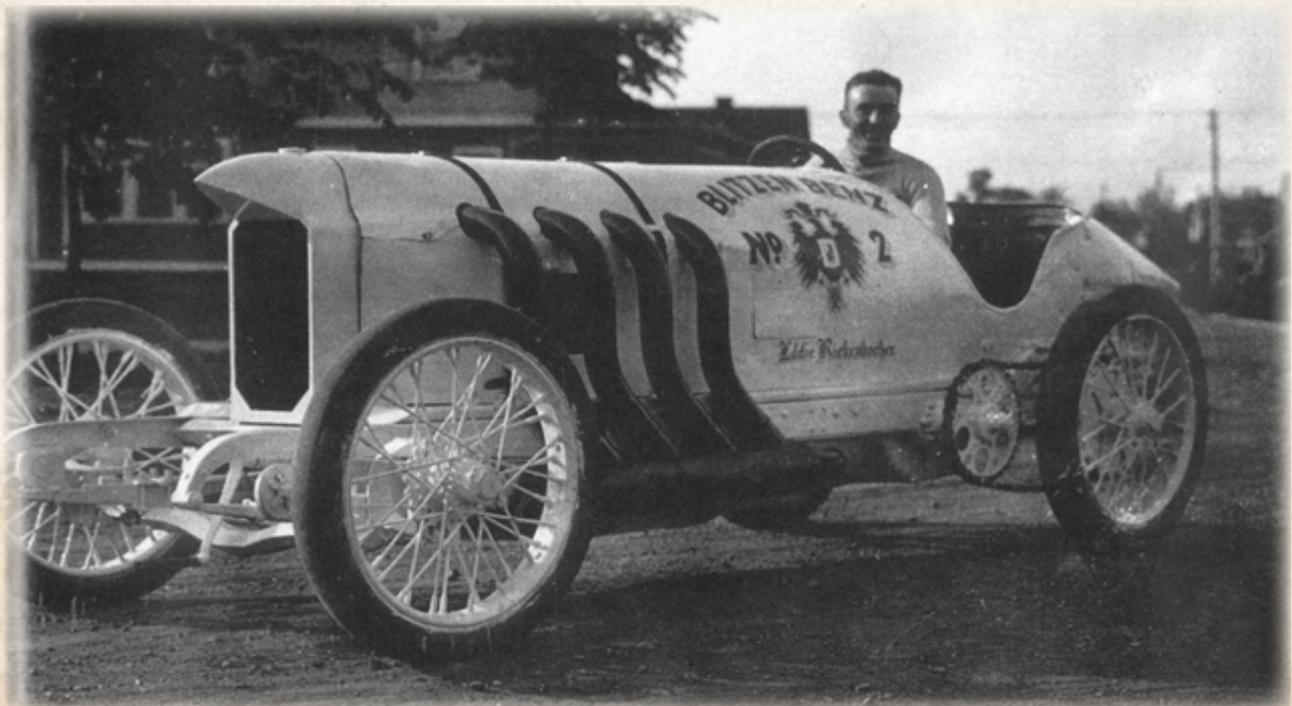


Между тем на волне успеха Олдфилда в Америке летом 1910 года в «Бенце» построили второй экземпляр 200-сильной модели (шасси № 6346), оснастив его поначалу обычным кузовом автомобиля гран-при образца 1908 года. В 1910-11 годах машина чередовала выступления с кузовом гран-при (на фото слева – во время соревнования по подъёму на французскую гору Гайон 2 октября 1910 года) с выставочными мероприятиями, для которых кузов меняли на фирменный «блиценовский» (на фото справа), чтобы ассоциировать машину с успехами первого экземпляра в Америке.

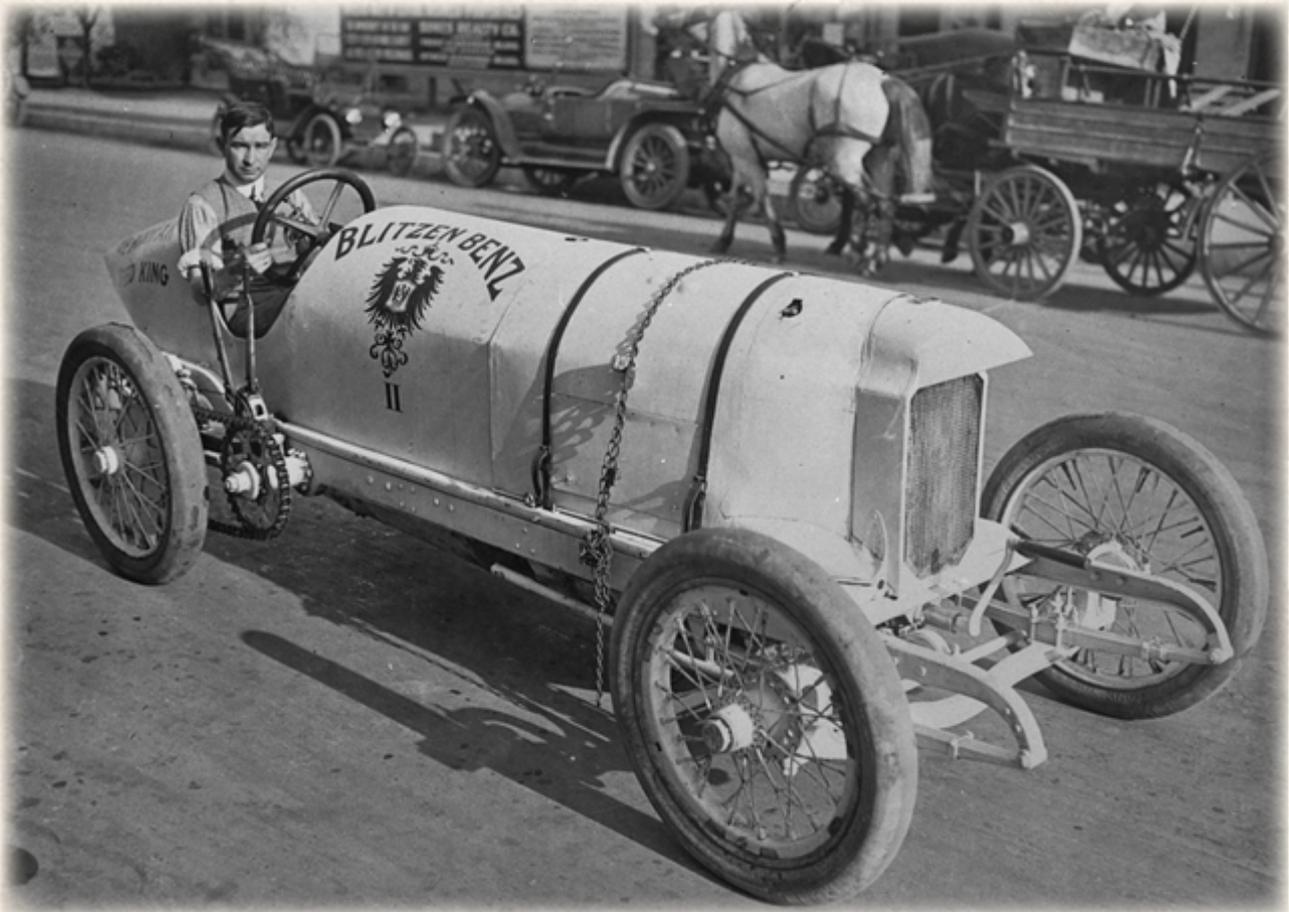


В конце 1911 года создавший специальное агентство для организации гонок Эрни Моросс поехал в Германию в надежде найти там и купить ещё более мощный и быстрый автомобиль, так как в Америке он уже всем раструбил, что скоро привезёт из Европы 300-сильный «Бенц». Но в фирме заявили, что они не видят нужды тратить на новую модель, тем более, что продажи серийных машин растут, и у них ресурсы и так находятся на пределе, чтобы удовлетворить спрос покупателей. Но второе 200-сильное шасси с обтекаемым кузовом Мороссу продали, и в американской прессе его часто преподносили как новый 300-сильный «Бенц», а также под именем «Джамбо». Таким образом, в сезоне 1912 года в Америке выступали два «Блицен Бенца». Первый был в распоряжении Боба Бёрмана, который в сентябре его разбил и решил не восстанавливать, а основательно перестроить, что было реализовано к 1914 году. После 1915 года «Бёрман Спецл» пропал на какое-то время в малоизученном направлении до продажи в Британию. В то же время второе шасси было активно в 1912-14 годах, после чего сгнуло (ну, не скажешь по-другому) в карусели простых ярмарочных гонок.

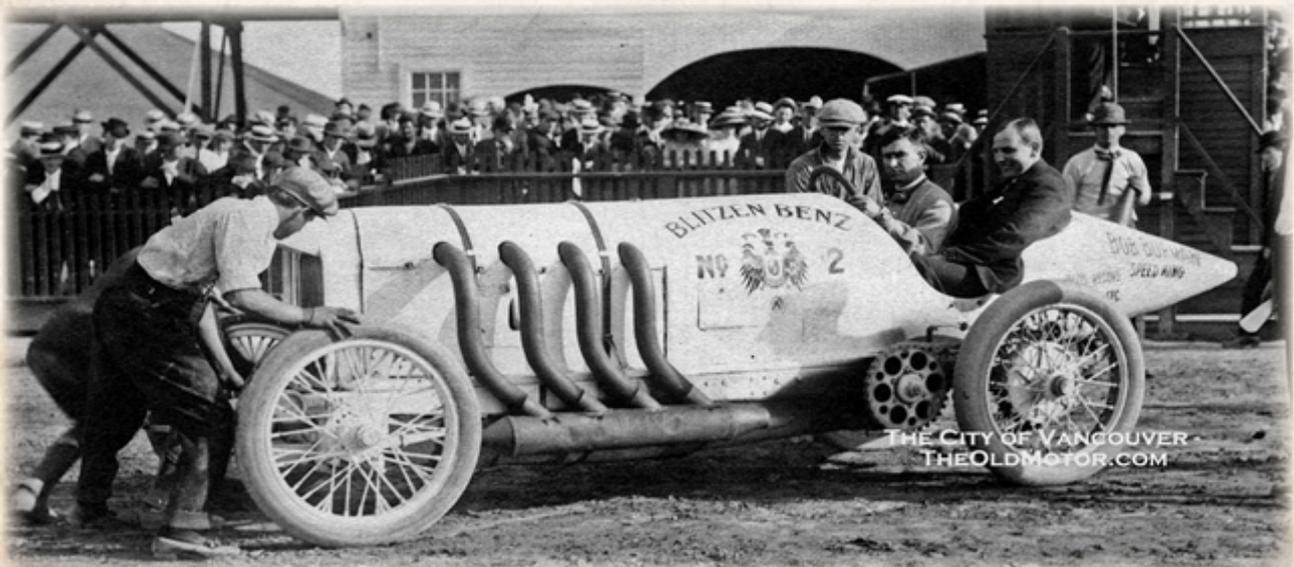
В истории выступлений второго «Блицена» в 1912-14 годах есть много неясностей, не раскрытых Карлом Лювигсенем в книге «Невероятный “Блицен Бенц”» (*The Incredible Blitzen Benz*). Как в ней, так и в интернете можно встретить изображения этого автомобиля, на которых раскраска отличается в деталях. Во-первых, утверждается, что в 1912 году на машине выступал Эдди Рикенбахер (*Eddie Rickenbacher*), который в военные годы «американизировал» свою немецкую фамилию и стал Рикенбакером (*Rickenbacker*).



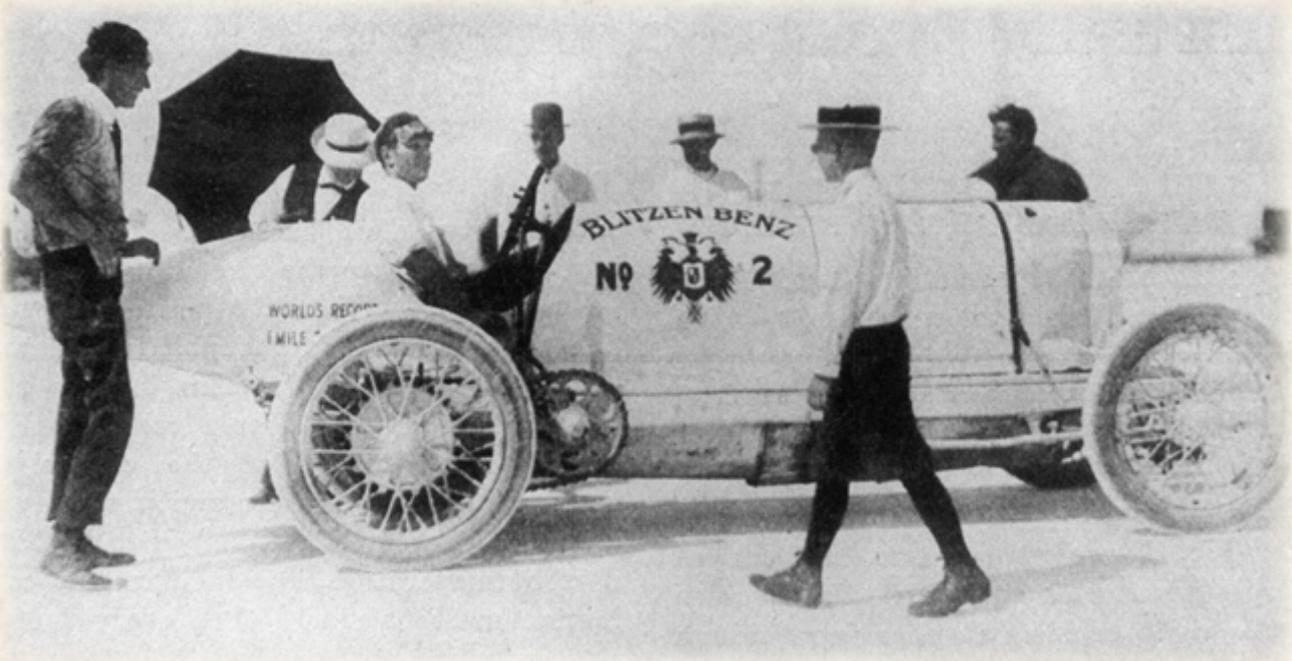
Это выглядит логичным, так как у Бёрмана был свой экземпляр. Но так как он его разбил в сентябре 1912 года, судя по всему, он быстро договорился о выступлениях на втором экземпляре. [Первоисточник следующего фото утверждает](#), что оно было сделано в Санта-Монике (*Santa Monica*), но в гонках на этой трассе «Блитцен Бенц» никогда не участвовал, зато Бёрман в декабре 1912 года выступал на калифорнийских трассах и мог побывать и в Санта-Монике, к этому времени полностью перекрасив машину.



25 декабря 1912 года во время заезда на пляже Сан-Диего (*San Diego*) «Бенц» вдруг загорелся, и Боб Бёрман направил его в море, чтобы потушить огонь. Судя по всему, машина потребовала полной перекраски, потому что в 1913 году она выглядела уже по-другому. Следующее фото с Бёрманом за рулём сделано якобы 26 июля 1913 года в Ванкувере. Надпись с гербом уже совсем другие, больше похожие на вариант Рикенбахера, но с несколько иным шрифтом, с засечками. И форма двойки тоже другая. А на корме к именной надписи добавилось упоминание о рекорде скорости.



При этом фото, сделанное во время последнего задокументированного выступления «Блицена» № 2 на высохшем соляном озере Бонневиль в Юте в августе 1914 года с Тедди Тецлаффом (*Teddy Tetzlaff*) за рулём, демонстрирует нам ту же раскраску, но без имени Бёрмана.



В 1914 году для Бёрмана «Блицен Бенц» был уже неактуален, а после 1914 года он оказался устаревшим и для других гонщиков и, как утверждается, несколько лет использовался в армарочных «пока-тушках», о которых газеты, наверное, не писали вообще.

В завершение рассказа об американских «Блицен Бенцах» хотелось бы обратить ваше внимание на одну небольшую деталь, отличающую два автомобиля. Правда, увидеть её можно только со стороны выхлопных труб. Это крышка капота. Если на первом шасси она была выполнена в виде несуразной заплатки (*на фото слева*), то для второго (и последующих) эту деталь выполнили куда более элегантно (*на фото справа*).



Всего было построено 6 автомобилей RE «200 л.с.». Мы рассмотрели два из них. Летом 1912 года на фабрике «Бенц» начали собирать сразу три новых шасси: № 9141, 9143 и 9145.

Шасси № 9141 сразу было оборудовано обтекаемым кузовом, с которым в октябре 1912 года выступило на Гайоне.



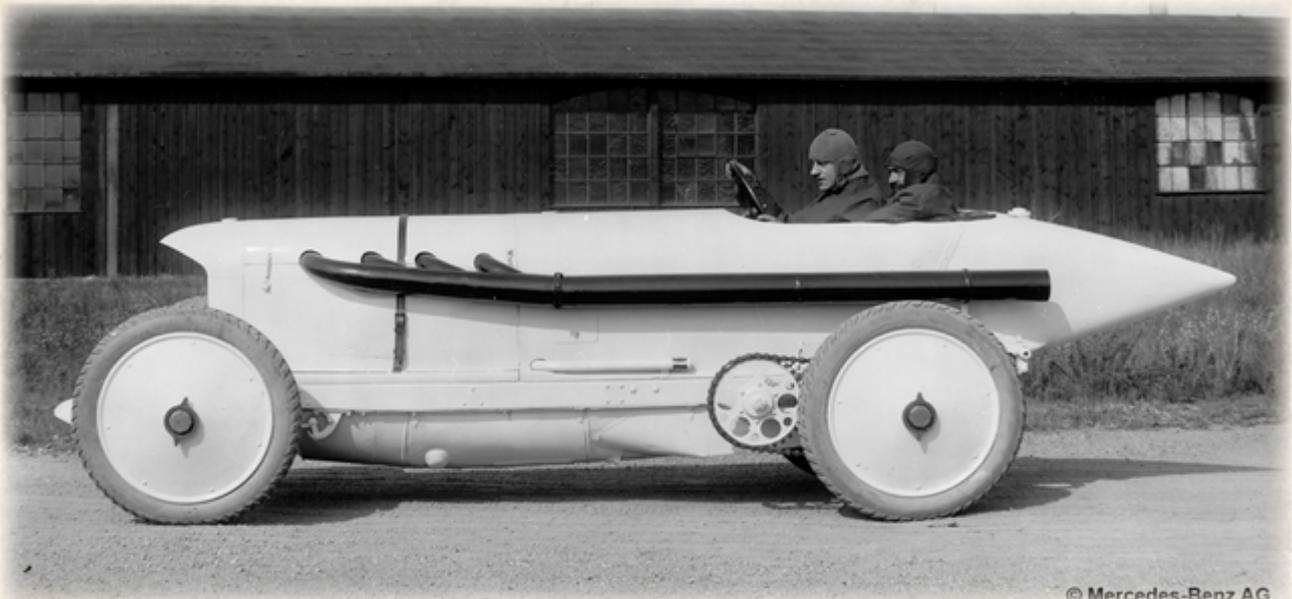
В 1913 году этот автомобиль был одолен британскому гонщику Купиду Хорнстеду (*Cupid Hornsted*) для регулярных выступлений на «Бруклендсе». Так как он собирался устанавливать достаточно длительные рекорды, такие, как часовой, а также выступать в гонках, по его просьбе машину перестроили в более «выносливый» вариант с большим радиатором и топливным баком и покрасили в синий цвет.



Именно в таком виде 24 июня 1914 года Хорнстед установил первый абсолютный рекорд скорости по новым правилам двух заездов, установленным ещё в 1911 году.

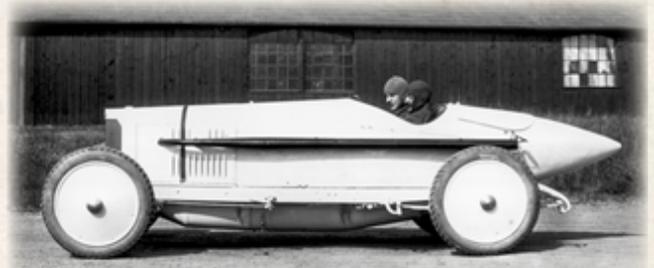
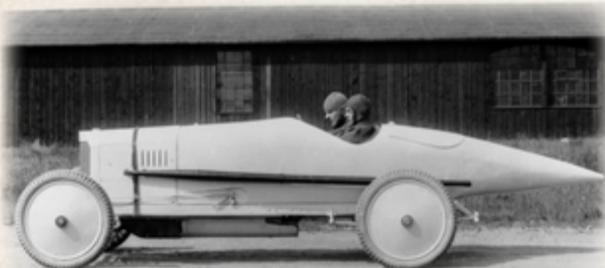


Летом 1914 года в Европе стала нарастать угроза войны, и «Бенц» забрал у Хорнстеда эту машину. После войны она была бережно отреставрирована и предстала для фотосессии в 1921 году в белоснежном «блиценовском» кузове.



© Mercedes-Benz AG

В той же фотосессии приняли участие и автомобили, подготовленные из серийных моделей для первого соревнования в Грюневальде (*Grunewald*) на только что открытом шоссе АФУС (*AVUS*) 24-25 сентября 1921 года. Вот для полноты картины и их снимки, чтобы, если они вам попадут на глаза, вы не спутали эти экземпляры с «Блитцен Бенцем». Слева – машина для второго заезда для класса *VIB* (*VI* означает налоговую мощность 6 л.с., *B* – верхнее расположение клапанов в двигателе), справа – участник третьей гонки для класса *XB* (налоговая мощность 10 л.с. и верхнее расположение клапанов).

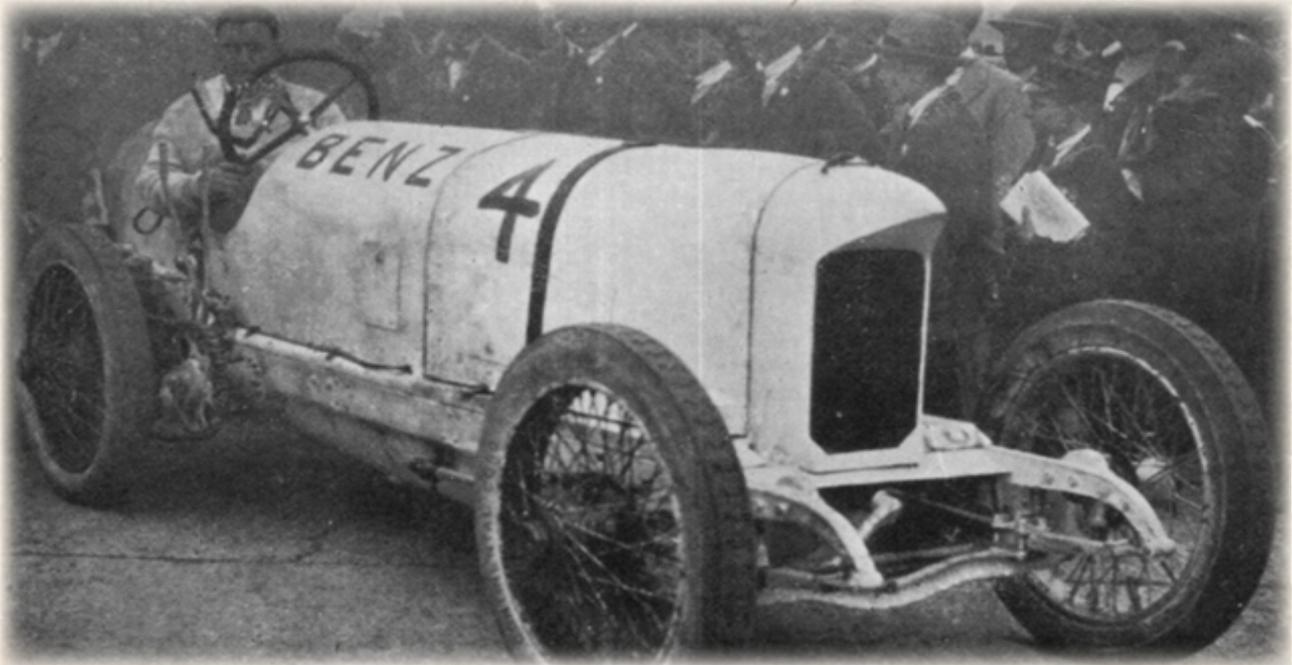


В рамках того же соревнования проводились рекордные заезды, в которых участвовал и «Блитцен Бенц», а также ещё один «Бенц», [фото которого на официальном сайте «Мерседес-Бенц»](#) некорректно выдают за «Блитцен Бенц» на «Бруклендсе» в 1913 году. Это дорожная 7-литровая модель 1910 года, участвовавшая в пробеге принца Генриха Прусского, со специальным гоночным кузовом.

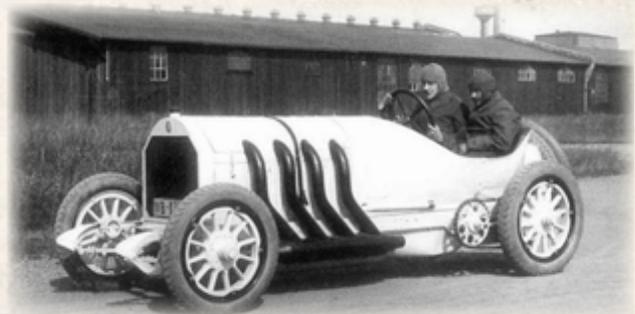
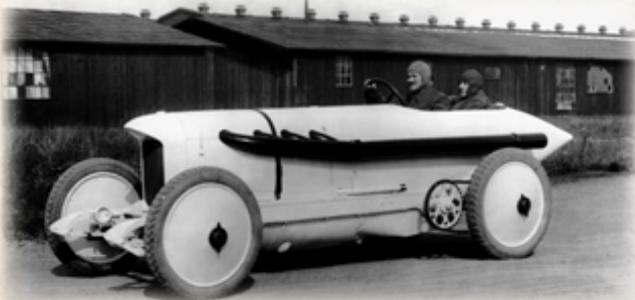


© Mercedes-Benz AG

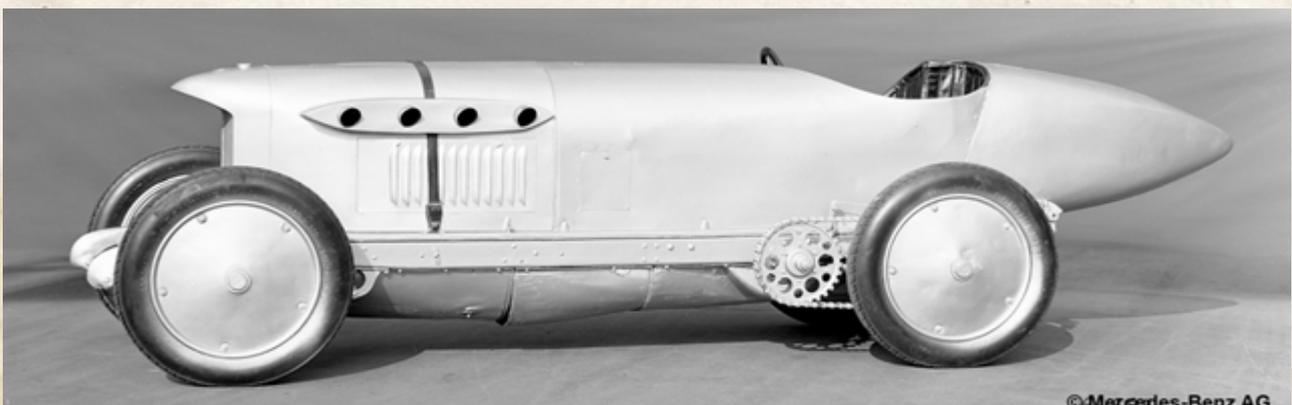
Летом 1922 года шасси № 9141 снова отправилось в Британию, но надолго там не задержалось. Оно было разбито на осеннем соревновании на «Бруклендсе» 14 октября 1922 года (в книге Людвигсена ошибочно указана дата соревнования Автоклуба Эссекса 30 сентября), когда Джон Дафф (*John Duff*) не смог эффективно затормозить на финишной прямой по окончании гонки (старая проблема «Бруклендса») и вылетел за пределы трассы поперёк виража «Мемберс». Разбитую машину отправили в Германию, где восстанавливать её не стали.



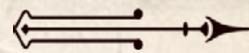
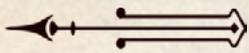
Шасси № 9143 никогда не оснащалось обтекаемым кузовом, только кузовом типа гран-при, и до войны принимало участие в редких подъёмах и спринтах. В 1921 году машина оказалась на реставрации вместе с шасси № 9141 и также приняла участие в памятной фотосессии (для сравнения – фото обоих автомобилей).



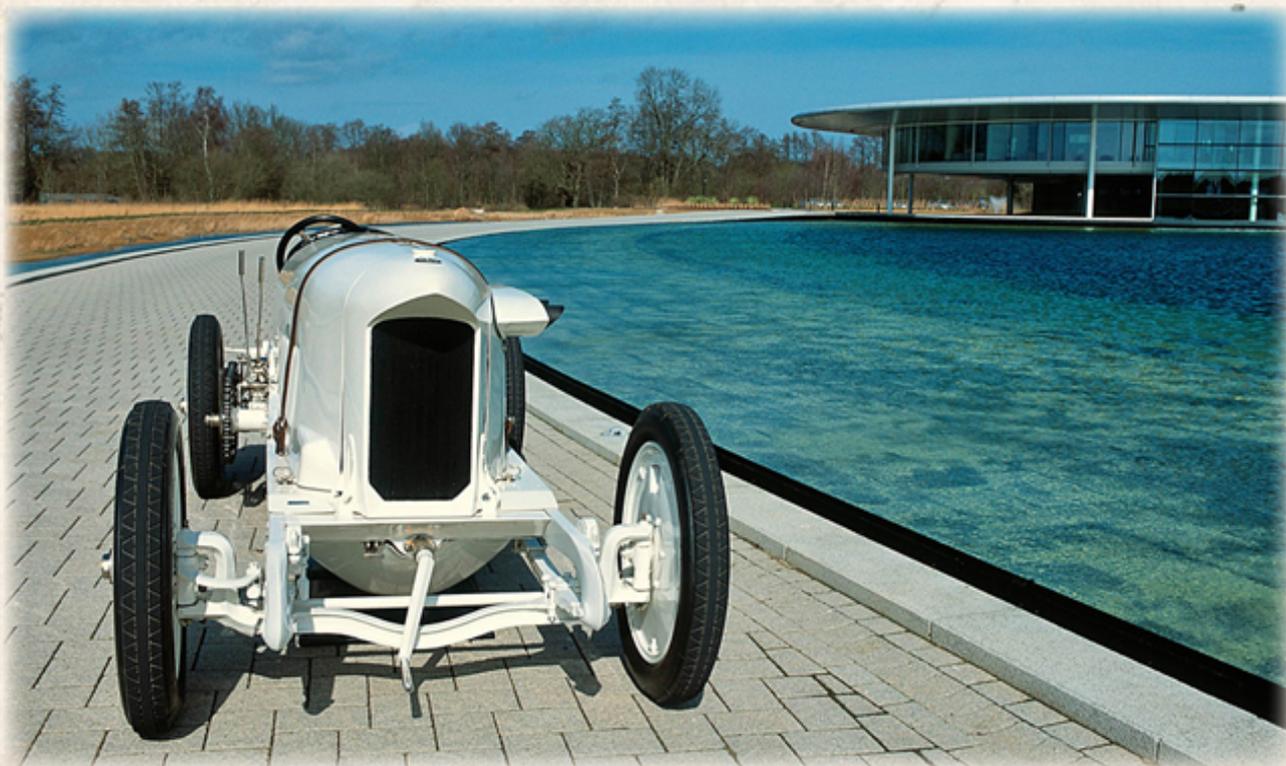
Слева – шасси № 9141, которое будет разбито через год на «Бруклендсе». Справа – шасси № 9143. Детали повреждённого корпуса первого из них послужили основой для создания «блиценовского» корпуса для второго для музея. Просто посмотрите на эти два кадра и мысленно перенесите корпус первой машины на вторую. И получится следующее.



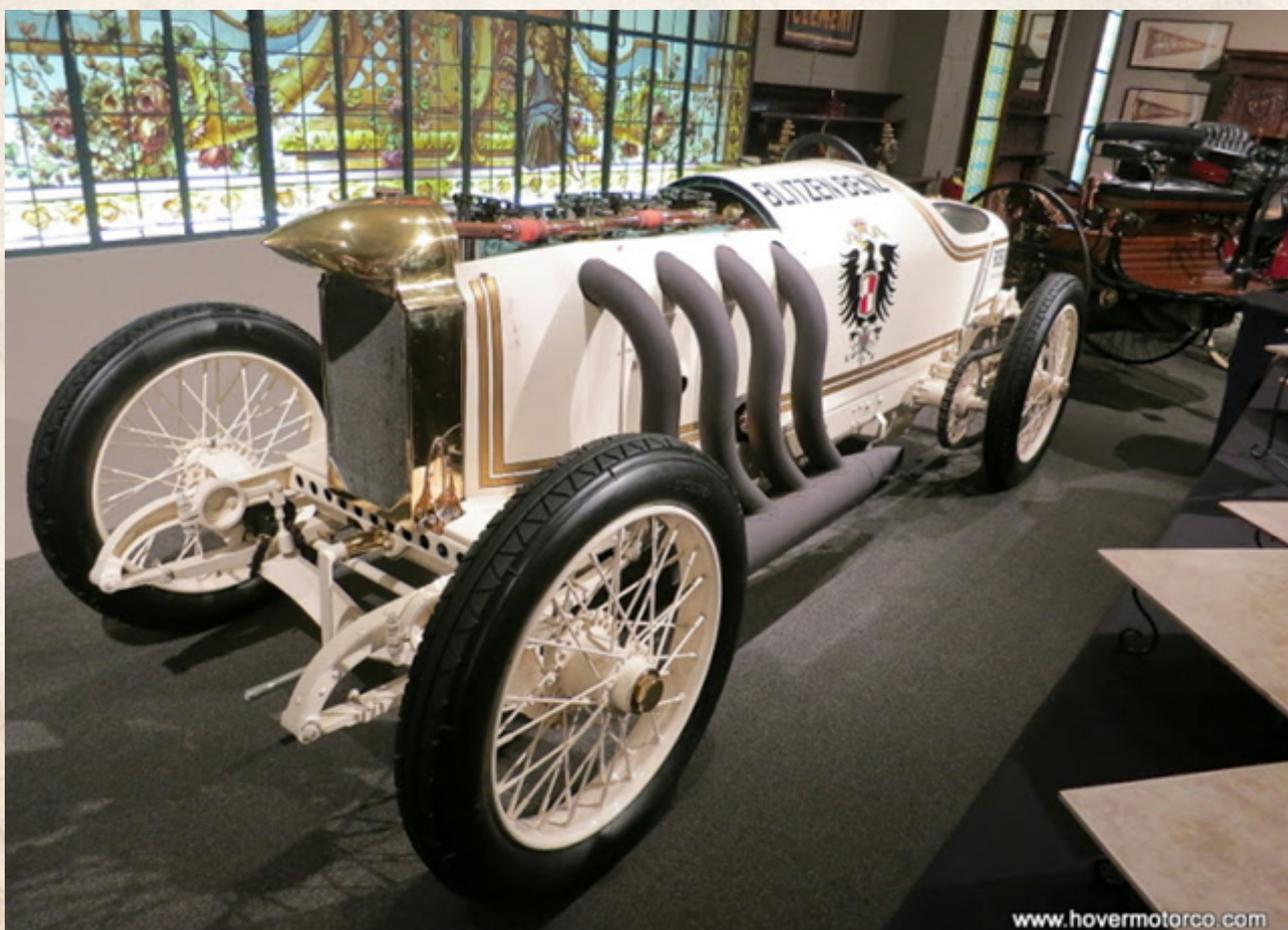
© Mercedes-Benz AG



В таком виде в наше время этот 200-сильный «Бенц» и демонстрируется в музее истории «Мерседес-Бенца» или в специальных фотосессиях (как на следующем фото на базе «Макларена» в Уокинге).



Корпус с разбитого шасси № 9141 использовали на шасси № 9143, а вот двигатель оставался без дела. И в наше время американец Билл Эванс (*Bill Evans*) построил точную копию «Блитцен Бенца» с этим двигателем и некоторыми другими исходными запчастями. Хорошо известно [видео, на котором заводят двигатель этой машины](#) на конкурсе в Пейбл-Бич.



Остались ещё два экземпляра 200-сильного «Бенца». Шасси № 9145 было продано частному заказчику в Испанию и в гонках никогда не участвовало.

Наконец, шасси № 13280 было построено на удлинённой раме в расчёте на 4-местный кузов также для частного заказчика из Бельгии по фамилии Хейе (*Heje*). Во время I Мировой войны машина была изъята в пользу германской армии и, судя по всему, трофеем попала после войны в Британию, где стала выступать на «Бруклендсе». Её длинная база позволила стабильнее преодолевать многочисленные неровности трека, и это шасси в итоге оказалась самым быстрым из всех 200-сильных «Бенцев» на этой трассе. На фото – гонщик Алистер Миллер (*Alistair Miller*) в 1928 году.



Источники информации

1. *Ludvigsen, Karl The Incredible Blitzen Benz* – Dalton Watson Fine Books, 2006
2. *Nolan, William F. Barney Oldfield. The Life and Times of America's Legendary Speed King* – G. P. Putnam's Sons, 1961
3. *Boddy, William Brooklands Giants* - Haynes Publishing, 2006
4. *Dick, Robert Auto Racing Comes of Age* – McFarland & Company, 2013
5. [Chronicling America – Historic American Newspapers \(The Library of Congress\)](#)

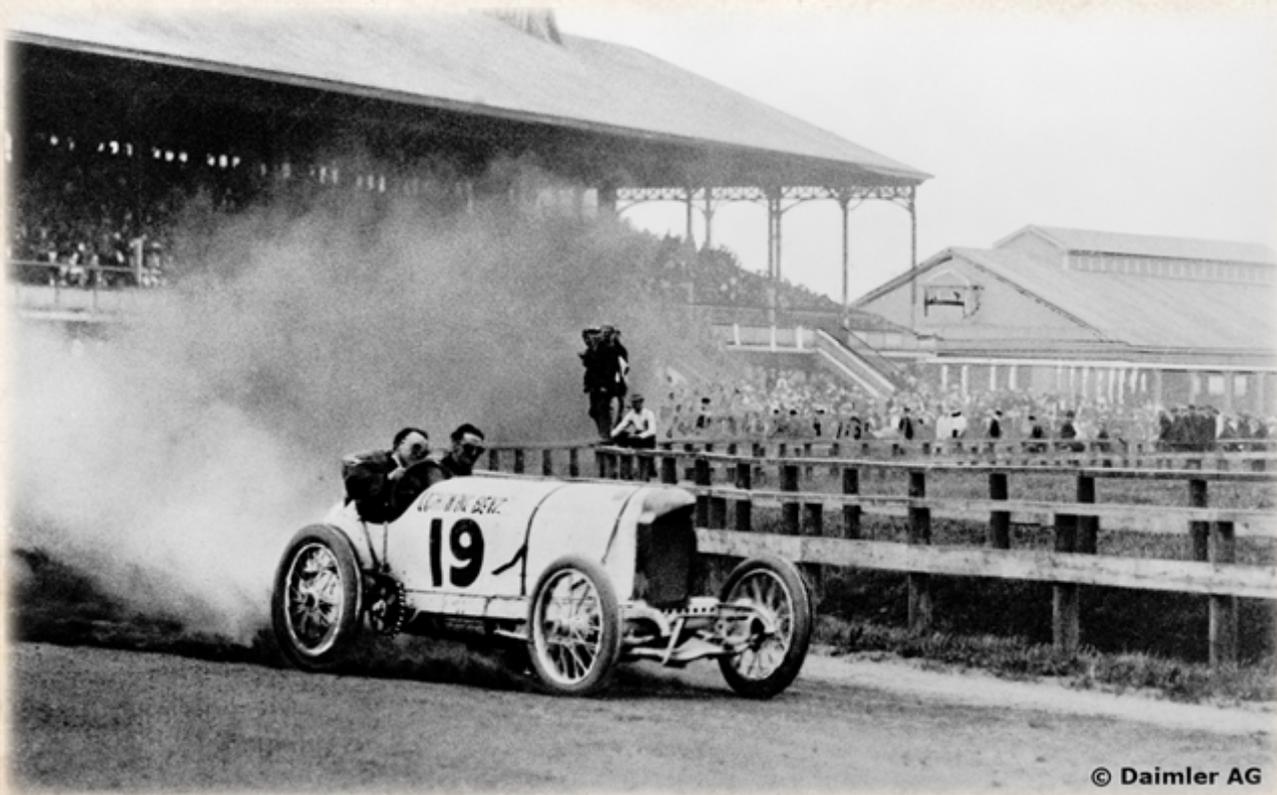
Огромное спасибо Алексею Грушко и Вере Шаферовой за неоценимую помощь в создании данного труда.

Альтернативная версия для тех, кто цифрам и фактам предпочитает захватывающие истории

4 июля 1910 года, в национальный праздник США, День независимости, в игровой столице страны того времени – городе Рино в штате Невада – состоялся боксёрский поединок столетия, в котором непобеждённые тяжеловесы Джек Джонсон и Джеймс Джеффрис решали, кто из них станет чемпионом из чемпионов. Джеффрис был старше соперника и на самом деле повесил перчатки на гвоздь ещё в 1905 году после того, как победил всех возможных соперников. Чернокожий Джонсон добился такого же успеха с одной лишь разницей: то обстоятельство, что он победил всех белых претендентов, воспринималось довольно болезненно в тогдашней Америке с ещё сильными расовыми предрассудками. Поэтому, когда в 1909 году стали звучать предложения Джеффрису вернуться на ринг и восстановить «расовую справедливость», 35-летний ветеран после некоторых раздумий согласился. На подготовку участников и организаторов ушёл год, и в итоге Джонсон отправил Джеффриса в нокаут в 15 раунде из 20. Вся Америка была в шоке, только белая – от расстройств, а чёрная – от радости. Всё свелось к выводу о победе чёрной расы над белой. Отснятый кинофильм о поединке было просто запрещён к показу в кинотеатрах, чтобы не травмировать нежную психику белых американцев. Бой произвёл неизгладимое впечатление на всю страну.

«Какое отношение имеет эта, без сомнения, любопытная история к автоспорту?» – спросите вы. Такое, что Джеффрис был близким другом знаменитого автогонщика Барни Олдфилда, а Джонсон был заядлым автомобилистом, неоднократно подвергался арестам за небезопасную езду и даже хотел стартовать в гонках на только что построенной будущей «Старой кирпичнице», но ему было отказано. После победы над Джеффрисом теперь уже у Джонсона не осталось соперников, и ему пришлось искать другие области применения своих незаурядных способностей. Тут всё как-то совпало: возможно, Джонсону на волне всеобщей шумихи захотелось добить «белую расу», победив друга поверженного им соперника; в свою очередь, возможно, Олдфилд принял вызов Джонсона, чтобы отомстить за унижение друга.

Барни Олдфилд не присутствовал на том поединке, так как у него была своя работа. В тот день он выступал на грунтовом треке «Хоторн» близ Чикаго, который на самом деле был обычным ипподромом, коих по всей Америке было великое множество, так как скачки были очень популярной забавой, но автогонки становились всё популярнее и постепенно занимали место скачек в интересах публики. Именно на этом треке в этот день, 4 июля 1910 года, сделана широко известная фотография пылящего «Блитцен Бенца» с Барни Олдфилдом за рулём, но абсолютно во всех публикациях повторяется неправильная подпись к снимку из корпоративного архива «Мерседес-Бенца», которая гласит, что фото было сделано 16 марта на пляже города Дейтона-Бич во Флориде, нынешнего дома легендарной «Дейтоны-500».



Звучное название «Блитцен Бенц» (*blitzen* в переводе с немецкого – молниеносный) придумали уже в Америке; немецкие же создатели автомобиля присвоили ему прозаический заводской индекс *RE*, а для публики называли его, как тогда было принято, по мощности: «200-сильный» (*200 PS*). К тому времени компания, основанная одним из пионеров автомобилестроения Карлом Бенцем, бурно развивалась и к 1908 году оказалась в состоянии построить гоночную модель для участия в самой престижной гонке планеты – «Большом призе АКФ». Как назло, в следующем году ведущие автопроизводители, недовольные политикой Автоклуба Франции, решили бойкотировать его гонку, которая по этой причине и не состоялась. Но фирма «Бенц» не собиралась отказываться от рекламных дивидендов, получаемых от автоспорта, и вместо участия в гонках малолитражек (*voiturettes* по-французски) приняла решение сконцентрироваться на коротких заездах: спринтах, подъёмах в гору и рекордных заездах. Для этого они построили версию гоночной модели гран-при с тем же двигателем максимально возможного рабочего объёма (за счёт расточки блока цилиндров и применения наибольшего хода поршня) в 21 литр. Это был самый большой двигатель того времени и вообще самый большой автомобильный двигатель в истории, так как уже тогда инженеры стали находить способы повышения мощности не только за счёт увеличения рабочего объёма. Машину облачили в узкий обтекаемый кузов с небольшими радиатором и топливным баком в корме, которые как раз и были оптимальными для коротких заездов.

В конце 1909 года 200-сильный «Бенц» отправили в Британию на автодром «Бруклендс», где была современная электронная система хронометража, позволявшая фиксировать официально признаваемые во всём мире результаты, и заводской гонщик немецкой фирмы, француз Виктор Эмери, установил новый абсолютный рекорд скорости, последний до введения нового правила, по которому требуется проводить два заезда в противоположных направлениях в течение получаса. Но возможности для дальнейшего роста скоростей на «Бруклендсе» были ограничены виражами, которые не позволяли должным образом разогнаться, поэтому следующим шагом немцев была поездка за океан, где между городами Дейтона-Бич и Ормонд-Бич в штате Флорида находился многокилометровый пляж, на котором уже много лет проводились скоростные заезды и гонки. По прибытии в Нью-Йорк машина была выставлена на обозрение публики, и довольно быстро нашёлся для неё покупатель – тот самый Барни Олдфилд, который уже много лет промышлял как раз короткими скоростными заездами на грунтовых ипподромах Америки, и самый мощный и быстрый автомобиль в мире полностью соответствовал его амбициям. Олдфилд тут же вызвал на поединок своего главного соперника – Ральфа де Палму, обладавшего единственным сопоставимым с новым «Бенцем» автомобилем в Америке – 200-сильным ФИАТом по прозвищу «Мефистофель».

Организаторы гонок в Дейтоне в этом году отменили соревнование из-за отсутствия необходимого финансирования, но публика, взволнованная новой перспективой драматичного противостояния, вынудила власти Дейтоны пересмотреть своё решение. Коммерсанты и простые жители города собрали нужную сумму, и многодневное соревнование было запланировано к проведению на двадцатые числа марта, а 15 марта должен был состояться матч между Олдфилдом и де Палмой. Однако в тренировочных заездах на ФИАТе был повреждён поршень, и машину отправили в Нью-Йорк для замены запчастей, специально выписанных из Италии. Олдфилд, по сути, обвинил соперника в трусости и заявил, что двигатель можно было починить на месте. Поединок перенесли на начало апреля, когда на только что построенном первом в Америке деревянном автодроме близ Лос-Анджелеса должны были состояться первые соревнования. А в Дейтоне 16 марта Олдфилд показал время на миле с хода 27,33 сек., что было быстрее прошлогоднего мирового рекорда Виктора Эмери на этом же «Бенце» на «Бруклендсе», но не было засчитано АИАКР, так как электронный хронометр ААА не был сертифицирован международными автоспортивными властями. Но в Америке это никого абсолютно не волновало, тем более – самого Олдфилда. В последующие дни он установил ряд рекордов на других дистанциях и покинул Дейтону на волне успеха.

В тот момент к Земле как раз приближалась знаменитая комета Галлея, которая также привлекала внимание публики, и в газетах сравнивали её скорость со скоростью, показанной Олдфилдом (который был быстрее). Также публиковались диаграммы скоростей разных живых существ и природных и рукотворных объектов, начиная от пловца и заканчивая Олдфилдом на «Бенце». Вся эта шумиха как нельзя лучше соответствовала планам Барни отправиться в турне по американским ипподромам, чтобы за деньги поражать воображение фермеров и ковбоев. Но сначала надо было решить отложенный вопрос с де Палмой в Лос-Анджелесе. И надо ж такому случиться, что и там на ФИАТе снова сломался поршень. Де Палма предложил сразиться с Олдфилдом на 90-сильном ФИАТе, на что Барни заявил, что ему не будет никакой чести от победы над такой слабой машиной и отказался. По ходу гонок он установил ряд рекордов на разных дистанциях. Но организаторы многодневного соревнования не собирались отказываться от громкого события в последний день гонок и всё-таки договорились о поединке Олдфилда с гонщиком-любителем (то есть не зарабатывавшим на гонках деньги, так как он и так уже был миллионером) Калемом Брэггом (Caleb Bragg) на таком же 90-сильном ФИАТе, от матча с которым Олдфилд уже отказался. По правилам, соперники должны были выяснять отношения в трёх заездах, но третий не

потребовался, так как в двух первых выиграл... Брэгг. Олдфилда подвела невысокая динамика самого мощного в мире автомобиля: он просто долго разогнался. Конечно, если бы поединок был выигран «Бенцем», об этом также трубили бы на каждом шагу, но раз такой исход не соответствует рекламным целям, команда Олдфилда об этом быстро забыла. Зато газетчики весь год, когда речь заходила о Брэгге, отмечали, что это тот самый любитель, который побил самого Олдфилда.

«Команда Олдфилда» – это не только сам гонщик с «Бенцем», а также ещё один автомобиль, фирмы «Нокс», на котором Олдфилд выступал в длинных гонках, и два менеджера, которые не только обеспечивали пребывание звезды гонок на соревнованиях, но и колесили по стране и заблаговременно, за 2-3 недели, договаривались о проведении заездов. Пока Олдфилд устанавливал рекорды в Дейтоне, менеджеры были уже на западном побережье, где вели переговоры с владельцами трасс об организации гонок. Когда Олдфилд гонялся в Лос-Анджелесе, менеджеры двигались на восток и формировали дальнейшее расписание. В весенней части сезона целью было постепенно с выступлениями добраться до Индианаполиса к проведению в День поминовения 30 мая большого гоночного соревнования (которое через год заменят одной большой гонкой, ставшей легендарной «Инди-500»). После Лос-Анджелеса к «команде Олдфилда» присоединился ещё один гонщик, Бен Кершер со своим «Дарраком», на котором был выигран «Кубок Вандербильта» 1905 года. Вот так они с тремя машинами переезжали от города к городу, где на местных ипподромах разных размеров (полумильных и мильных) собирали толпы людей, приходивших слушать рёв моторов, глотать пыль из-под колёс и наблюдать скорости, которые они не могли увидеть больше нигде в мире. На каждом треке Олдфилд устанавливал какой-нибудь рекорд: если не мировой, то хотя бы рекорд штата или даже просто трека, но всё равно рекорд. Главное – чтобы было хоть что-то новое и исключительное. Публике это нравится.

А в том самом городе Рино, где на тот момент уже готовились к упомянутому в начале рассказа супербою между Джонсоном и Джеффрисом, организатор этого боя заказал ювелиру корону из чистого золота, добытого в местных шахтах, и «короновал» Барни Олдфилда, так что теперь выражение «король скорости» больше не было газетной формальностью.

Используя свою бешеную популярность, Олдфилд потребовал от организаторов трёхдневного соревнования в Индианаполисе 5 тысяч долларов только за то, что он выведет свой «Бенц» на кирпичный трек, но организаторы ответили отказом на том основании, что каждый пункт программы имеет денежные призы, а уверенности, что имя Олдфилда привлечёт достаточно новых зрителей, чтобы «отбить» эти пять тысяч, у них совершенно нет. Это был первый звоночек того, что популярность Олдфилда не безгранична, и ему следует знать норму в своих запросах. И он не стал устраивать демаршей и заявился на гонки уже на общих основаниях.

После Индианаполиса последовали многочисленные заезды в том же стиле на востоке Америки, где на каждой трассе команда Олдфилда показывала какие-то рекордные результаты разных уровней. Скорее всего, к осени они начали бы двигаться обратно на запад, домой (а жил Олдфилд в Лос-Анджелесе), где было теплее, и гоночная активность не прекращалась даже зимой. «Скорее всего», потому что точно мы этого уже никогда не узнаем, так как через месяц после своей победы над Джеффрисом Джонсон опубликовал в газетах вызов Олдфилду, который в это время гонялся в Пенсильвании. Вообще-то Олдфилд серьёзно к Джонсону не относился и сначала воспринял новость скептически, но на кон были поставлены большие деньги, а так как, по признанию самого Барни, Деньги (с большой буквы) были для него главным в жизни, он принял вызов. Второй звоночек для Олдфилда прозвучал со стороны осуществлявшей разрешительную функцию на территории страны Американской автомобильной ассоциации (ААА), которая заявила, что вообще-то Джонсон не может участвовать в каких-либо автоспортивных состязаниях, так как у него нет гоночной лицензии. На эту новость никто вроде бы не обратил внимания, но только не сам Джонсон. Весь август и сентябрь Олдфилд продолжал выступления на восточном побережье, а в начале октября было объявлено, что поединок между Джонсоном и Олдфилдом состоится 22 октября на нью-йоркском ипподроме «Шипсхед-Бей» (Sheepshead Bay). Через несколько дней Джонсон объявил, что гоночную лицензию ААА он получил. Для Ассоциации это стало новостью, и они стали разбираться. Оказывается, что когда председатель спортивного отдела Сэм Батлер был в отъезде в Филадельфии, в офис ААА пришёл белый джентльмен и подал заявку на выдачу лицензии на имя Джона Артура Джонсона. Простой клерк в офисе ничтоже сумняшеся решил, что так зовут визитёра и выполнил все формальности. Батлер был в бешенстве. Чернокожий боксёр – это ещё куда ни шло, но чернокожий гонщик – это уже слишком! Лицензия Джонсона была аннулирована по причине введения в заблуждение о личности регистрируемого. Батлер заявил, что Джонсону никогда не быть гонщиком, а Олдфилду – не гоняться с ним. Это уже было слишком для самого Олдфилда. Ещё никто не указывал ему, что ему делать, а что – нет. Договор был подписан, депозит внесён, в случае отказа Барни терял 5 тысяч долларов, а он этого не хотел. Тем более не хотел потерять возможность заработать такой же депозит со стороны Джонсона в случае победы. Да и вообще, что эти бюрократы о себе возомнили?!

В общих правилах проведения соревнований на территории США под эгидой ААА был пункт о

том, что Ассоциация имеет право дисквалифицировать любого гонщика не только за участие в несанкционированной гонке, но и просто за публичное объявление о намерении участвовать в такой гонке. И поскольку Олдфилд мало того, что не отказался от матча с Джонсоном, но и подтвердил своё участие в этом матче, AAA приостановила и его лицензию (но не аннулировала окончательно). За неделю до матча Олдфилд должен был выступать в городке Редвилл близ Бостона. У этого соревнования была санкция AAA (на самом деле в подавляющем большинстве случаев это не было абсолютно никакой проблемой, и всё делалось быстро и на доверии, как с лицензией Джонсона), у организаторов была информация о дисквалификации Олдфилда, но они сами впервые столкнулись с такой ситуацией. Она вообще впервые в истории произошла, поэтому никто не был готов к такому развитию событий. Олдфилд просто-напросто вывел самовольно свой «Бенц» на трассу, его никто не остановил, он проехал несколько кругов, и хотя официальные хронометристы время не засекали, четыре неофициальных ручных секундомера зафиксировали результат, который был опубликован в газетах. Организаторы были вызваны в Нью-Йорк на ковёр Ассоциации, где рассказали, как всё было, и Олдфилд был дисквалифицирован окончательно и бесповоротно.

Но Барни это абсолютно не волновало. Он зарабатывал большие деньги, был самым популярным гонщиком в Америке, так чего ему бояться каких-то нью-йоркских бюрократов? Поединок состоялся с задержкой в несколько дней из-за дождей, но после Олдфилд легко побил Джонсона в двух заездах с огромным преимуществом. Честь белой расы была спасена, друг Джеффрис был отомщён. Что дальше? А дальше пошло как-то не очень. Ещё до дисквалификации Олдфилда нашлись организаторы, с которыми уже был договор об участии Олдфилда, но они заявили, что если гонки с Джонсоном состоятся, Олдфилда они у себя видеть не хотят. Даже коллеги-гонщики стали высказываться, что если Олдфилд приедет на большое трёхдневное соревнование в Атланте в начале ноября, они сами там стартовать не будут. Теперь дисквалификация была абсолютной реальностью, и участие в санкционированных гонках было Олдфилду заказано. Он приехал в Атланту и даже подал в суд на AAA и организаторов. Сэм Батлер тоже был там, чтобы на месте защищать интересы Ассоциации. И суд постановил, что противоречия между Олдфилдом и его ответчиками находятся вне его юрисдикции, и это означало, что Олдфилд проиграл. В гонках он участвовать не сможет, компенсацию не получит. Он оформил продажу своей «конюшни» Бену Кершеру, к которому у AAA претензий не было, потому что он хоть и выступал везде вместе с Олдфилдом, но к авантюре с Джонсоном никак не был причастен. Но в итоге Кершер на треке в Атланте так и не выступил. Работникам трассы было дано указание ни в коем случае не пропускать на территорию «Блитцен Бенц», а самого Олдфилда как частное лицо пропустили, но за ним всюду следовал полицейский.

Барни понял, что проиграл и как-то приуныл. В газетах была опубликована любопытная байка. В Атланте за завтраком французский гонщик Шарль Базель рассказал постоянному стартёру больших американских гонок Фреду Вагнеру о своём сне, в котором гонщик по фамилии Чарч сегодня получит травму. И Чарч действительно попал в аварию и получил травму. На следующее утро Базель поделился своим сном, в котором он сам получил травму. Он не хотел в тот день садиться за руль, но его заставили, он попал в аварию и получил травму. На следующий день Вагнер зашёл на телеграфную станцию и получил телеграмму для Базеля, который оказался первым, кого Вагнер встретил по возвращению в гостиницу. Базель тут же рассказал об очередном своём сне, в котором он получил из Франции телеграмму с приглашением выступать за «Рено». К их огромному изумлению именно это и было написано в принесённой Вагнером телеграмме. Присутствовавший при этом Олдфилд предложил: «Давай тебе приснится, что AAA меня оправдала!»

На большинство трасс путь Олдфилду теперь был заказан, но не все ипподромы планировали связывать свою деятельность с автогонками на постоянной основе, для чего им понадобилось бы решение AAA. Были и такие города, где Олдфилд по-прежнему мог выступать, и пару раз он этим воспользовался. Но не в его правилах было сдаваться, и нашлось весьма необычное решение: создать конкурирующую санкционирующую организацию. Автогоночная ассоциация тихоокеанского побережья была сформирована в Лос-Анджелесе владельцами ипподрома «Аскот-Парк», который несколько пострадал от открытия в городе специализированного автодрома (того самого первого в стране деревянного трека) и старался вернуть утраченные позиции. Заручившись поддержкой команды Олдфилда и ряда местных гонщиков с лицензиями AAA, организаторы провели в начале декабря двухдневное соревнование, которое не осталось вне поля зрения национальной ассоциации. Она дисквалифицировала и трек, и всех участвовавших в гонках гонщиков, и менеджеров Олдфилда и даже одного гонщика, который стартовал в несанкционированном соревновании на противоположном побережье. Если бы не вся эта история с Олдфилдом, ему, может, это и сошло бы с рук, но тут уже ассоциации пришлось идти на принцип.

В начале января «Аскот-Парк» провёл ещё одну серию заездов, где, как и в первый раз, Олдфилд «катал» на «Бенце» Джека Джеффриса в качестве механика. Далее они обратили свои взоры на Мексику, где AAA была бессильна, и собирались организовать ряд выступлений как Олдфилда на иппод-

ромах, так и Джеффриса на ринге. Планы были грандиозными, в газетах перечислялись города, где пройдут соревнования. Но вот отчётов о результатах так и не появилось. Что-то пошло не так.

В свою очередь, в Америке были люди, которые хотели бы воспользоваться коммерческим и спортивным потенциалом «Блитцен Бенца», и они не сидели сложа руки. Бывший менеджер автодрома Индианаполиса Эрни Моросс заручился поддержкой AAA и предложил Олдфилду выкупить его машины за 50 тысяч долларов с обязательством последнего принять дисквалификацию AAA и забыть о гонках на установленный Ассоциацией период. И Барни принял предложение.

Моросс тут же нанял гонщика Боба Бёрмана, который поехал во Флориду и на пляже Дейтоны через год после рекордов Олдфилда побил их в свой день рождения. Моросс подписал с ним контракт на огромную сумму в 100 тысяч долларов на весь год, но это уже совсем другая история. Бёрман также получил золотую корону из рук основателя одноимённой шинной компании Харри Файрстона и стал коронованным королём скорости. Всё было точно так же, как у Олдфилда год назад, но самого Олдфилда на этом празднике жизни уже не было. В середине 1912 года, как и было предписано AAA, он смог возобновить свою карьеру и добился ещё немалых успехов на автомобилях различных марок, но один из главных уроков в своей жизни он получил: каким бы ты ни был популярным, не надо играть в азартные политические игры с сильными мира сего.

Компания «Бенц» построила ещё несколько экземпляров 200-сильной модели, один из которых сразу же попал в Америку, и какое-то время на просторах страны выступали сразу два автомобиля: «Блитцен Бенц» и «Блитцен Бенц 2». Вроде бы как однажды они даже стартовали в одной гонке. Но так как техника в те годы быстро двигалась вперёд, их коммерческая отдача работала не так уж и долго. Первый экземпляр в итоге вернулся в Европу, второй затерялся где-то на местечковых ярмарках. Позже из компонентов разных шасси было восстановлено одно для музея в Штутгарте, и ещё одну точную копию с оригинальным двигателем построил американский энтузиаст. Эти два экземпляра часто появляются на различных мероприятиях. Конечно, их не разгоняют до предельных скоростей, да и едут они по асфальту, а не по грунтовой дорожке, но какое-то представление о том, как «Блитцен Бенц» выглядел и звучал сто лет назад, мы получить можем.

А. РОГАЧЕВ, М. ГОРЕЛОВА

EESTIKEELSE TEKSTI KEELETOIMETAJA UNO-AAVA

ЗАБЫТЫЕ

EESTI

ТРАССЫ

UNUSTATUD

ЭСТОНИИ

RINGRAJAD

Как это ни удивительно, в одной из самых маленьких республик Советского Союза находилось наибольшее количество трасс для кольцевых гонок – целых шесть. Разумеется, речь здесь идет не о полноценных специальных автодромах – все трассы Эстонии представляли собой обыкновенные дорожные кольца, в лучшем случае слегка перестроенные для целей автомобильного и мотоциклетного спорта. Гонки на них проводились в основном в шестидесятые годы, еще до постройки автодромов в Риге, Киеве и Рустави. По мере того, как менялся автомобильный спорт и рос его уровень, старыми трассами переставали пользоваться и постепенно забывали о них. Со временем стиралась с асфальта стартовая разметка, сам асфальт трескался и разрушался, разбиралось на металлолом больше не нужные ограждения, трибуны и флаштки, снимались со столбов стартовые светофоры и часы, размывались дождями и зарастали кустарником земляные валы, насыпанные вдоль обочин... Сейчас, полвека спустя, проезжая по этим дорогам, никто уже и не разглядит никаких признаков того, что когда-то по ним проносились гоночные автомобили. Этот рассказ – о том, как выглядят забытые трассы Эстонии сейчас, попытка отыскать следы их спортивного прошлого в настоящем.

See paistab küll imelik, aga ühes väiksematest Nõukogude Liidu vabariikidest oli olemas kõige rohkem võidusõiduringradu – tervelt kuus. Tegemist on siin muidugi mitte täisväärtuslike spetsiaalsete autodroomidega – kõik Eesti ringrajad olid tavalised, paremal juhul mootorisporti eesmärkidel natuke ümberehitatud maanteeringid. Võisteldi neil peamiselt kuuekümnendail aastail, enne Riia, Kiievi ja Rustavi autodroomide rajamist. Sedamööda, kuidas autosport muutus ning selle tase arenes, loobuti vanade ringradade kasutamisest ning aegamööda hakati neid unustama. Pikapeale hõõrdusid asfaldilt stardimärgised maha, asfalt ise pragunes ja purunes, demonteeriti vanametalliks ebavajalikuks muutunud piirded, tribüünid ja lipumastid, võeti postidelt maha stardivalgusfoorid ja -kellad, piki teepeenraid kuhjatud muldvalle uhtusid vihmad ja vallutas põõsastik... Nüüd, üle poole sajandi hiljem mööda neid teid sõites ei näe keegi mingeid tundemärke sellest, et kunagi kihutasid neil võidusõiduautod. Käesolev lugu on sellest, kuidas näevad Eesti unustatud ringrajad välja praegu, on katse leida olevikust nende spordimineviku jälgi.

1. Пирита – Козе – Клоостриметса (Таллин)

Длина круга: 6026 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 59°27'34,5" с. ш., 24°50'36,5" в. д.

UTM: X 6 593 210, Y 35 377 770

1. Pirita – Kose – Kloostrimetsa (Tallinn)

Ringi pikkus: 6026 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 59°27'34,5" N, 24°50'36,5" E

UTM: X 6 593 210, Y 35 377 770



Начнем, конечно же, со столицы. На северо-восточной окраине Таллина, в долине реки Пирита, располагалась главная и имевшая наиболее долгую историю гоночная трасса Эстонии, известная под составным названием Пирита – Ко́зе – Клоостриметса (по названиям поселений, через которые она проходила). Первые соревнования – мотоциклетные гонки – состоялись там еще в 1933 году. В следующем году в Пирите впервые стартовали и автомобили; эти соревнования известны как Большой Приз Эстонии. После окончания войны гоночные мотоциклы, а затем и автомобили вернулись в Пириту. В 1964–1965 гг. трасса была реконструирована с целью приведения ее к требованиям ФИМ, что позволило проводить на ней официальные международные соревнования по мотоциклетным гонкам. Прежде всего, в северо-восточной части трассы были построены новый поворот и короткий прямой отрезок, за счет чего длина круга сократилась с прежних 6761 м до 6026 м (в документах соревнований обычно указывалась длина круга ровно 6000 м). Старт-финиш, ранее располагавшийся как раз в исключенной северо-восточной части круга в Клоостриметса, был перенесен на южную прямую – улицу Ко́зе. Рядом со стартом немного позже соорудили павильон для судей и хронометристов с комментаторской кабиной и информационными табло, а также небольшие зрительские трибуны. Еще несколько легких, временного типа трибун разместилось в других местах трассы – как правило, рядом с наиболее зрелищными поворотами, – но долго они не простояли.



Начиная с 1965 года реконструированная трасса активно использовалась для проведения этапов чемпионатов СССР по кольцевым мотоциклетным и автомобильным гонкам. Также на ней почти ежегодно проводились традиционные гонки на Большой приз общества "Калев", в которых регулярно принимали участие гонщики из Финляндии (в основном на мотоциклах, а один раз, в 1969 году, и на автомобилях), и этапы Кубка дружбы социалистических стран по кольцевым мотогонкам.

Alustame mudugi pealinnast. Tallinna kirde-servas, Pirita jõe orus asetses peamine, kõige pikema ajalooga võidusõiduringrada Eestis, mis on tuntud ühendnimega Pirita – Kõse – Kloostrimetsa (asulate nimed, mida ringrada läbis). Esimesed võistlused – motoringrajavõidusõit – toimusid seal veel 1933. aastal. Järgmisel aastal startisid Pirital esmakordselt ka autod – neid võistlusi tuntakse kui Eesti Suursõitu. Pärast sõja lõppu võisteldi esialgu mootor-ratastel ja seejärel ka autodel. 1964–1965 aastatel rekonstrueeriti ringrada, et see vastaks FIM-i nõuetele ametlike rahvusvaheliste mootorrataste ringrajasõiduvõistluste korraldamiseks. Kõigepealt ehitati ringraja kirdeossa uus kurv ja lühike sirge, mille tõttu lühenes ringi pikkus varasemalt 6761 meetrilt 6026 meetriks (võistluste dokumentidesse märgiti enamasti täpselt kuuekilomeetrist raja pikkust). Stardi-finiši paik, mis varem asetses just rekonstrueerimisega väljajäetud ringi kirdeosas, toodi lõunasirgele Kõse teele üle. Stardipaiga kõrvale ehitati pisut hiljem kohtunikele ja ajamõõtjatele paviljon, kus olid ka kommentaatoriruum ja infotablood, ning väikesed tribüünid pealtvaatajatele. Veel mitu kergelt ajutist tribüüni paigaldati mujale raja äärde – peamiselt kõige atraktiivsemate kurvide lähedale – kuid pikka aega nad püsti ei püsinud.

1965. aastast alates aktiivselt kasutati rekonstrueeritud ringrada NSVL auto- ja motoringrajasõidu meistrivõistluste etappide korraldamiseks. Peaaegu igal aastal peeti seal ka traditsioonilisi Kalevi Suursõite, millest võtsid reeglipäraselt osa Soome võidusõitjad (peamiselt mootorratastel ja üks kord, 1969. aastal, ka autodel), ning sotsialismimaade Sõpruse karikasarja motoringrajasõidu etappe.

Pärast 1977. aasta hooaja lõppu katkestati Pirita –

После окончания сезона 1977 года проведение соревнований на трассе Пирита – Ко́зе – Клоостриметса прекратилось, так как в устье Пириты началось строительство Олимпийского центра парусного спорта и нового моста. После окончания этих работ в 1980 году трасса вновь стала использоваться для мотогонок, но автомобильные гонки на ней больше не проводились. Лишь в постсоветский период трасса в Пирите продолжила использоваться с прежней активностью – как для мотоциклетных, так и для автомобильных гонок. Однако дорожное кольцо, которое существовало уже около сорока лет практически без изменений, явно перестало удовлетворять современным требованиям безопасности, что убедительно показала гибель в 2000 и 2001 гг. двух мотогонщиков. Произвести же еще одну капитальную реконструкцию было невозможно в связи с тем, что долина Пириты имеет природоохранный статус. Поэтому в 2006 году Большой Приз общества "Калев" состоялся в последний раз, после чего трасса перестала использоваться.

Сейчас, через тринадцать лет после тех последних соревнований, в Пирите все еще можно отыскать следы гоночного прошлого этих мест. Экскурсию начнем, по логике вещей, с места, на котором располагался когда-то старт-финиш.

Kose – Kloostrimetsa ringrajal võistluste korraldamine seoses Pirita jõe suus Olümpiapurjespordikeskuse rajamise ja jõe uue silla ehitamisega. Pärast tööde lõppu 1980. aastal hakati ringrada uuesti kasutama motovõistluste pidamiseks, ent autoringrajavõistlusi seal enam ei korraldatud. Alles taasiseseisvumise järel võeti ringrada kasutusele uuesti aktiivsemalt – nii mootorratastel kui ka autodel võistlemiseks. Kuid umbes nelikümmend aastat peaaegu muutumatuna püsinud maanteeringrada ajakohastele ohutuse nõuetele nähtavalt enam ei vastanud, mida selgesti näitas 2000. ja 2001. aastatel juhtunud kahe mootorrattasportlase hukkumine võistlustel. Teha aga veelkord ringraja kapitaalne rekonstrueerimine polnud võimalik seoses sellega, et Pirita jõeorul kehtib maastikukaitseala staatus. Seetõttu toimus 2006. aastal Kalevi Suursõit viimast korda, misjärel ringraja kasutamine lõpetati.

Nüüd, kolmteist aastat pärast neid viimaseid võistlusi, saab ikka leida Piritalt selle ala võidusõidumineviku jälgi. Alustame ekskursiooni loogika järgi sellest kohalt, kus asus kunagi start-finiš.



01 Над дорогой сохранилось крепление для транспарантов «Старт» и «Финиш», за ним виден столб с перекладиной для стартовых часов. Самих часов, разумеется, уже давно нет. Зато остались ряды флагштоков с обеих сторон дороги. Этот снимок сделан в 2007 году, но и сейчас большая часть перечисленного по-прежнему на своем месте.

01 Tee kohal on säilinud toestik "Start" ja "Finiš" transparentidele, mille taga on näha ristpõdnaga posti stardikellale. Kella ennast mõistagi juba ammu ei ole. See-eest jäävad mõlemale poole teed lipumastide read. Käesolev pilt tehti 2007. aastal, aga ka praegu on enamik nimetatuid endiselt omal kohal.



02 Рядом с флагштоками все еще торчат из земли сваи бывшего павильона. Это было легкое разборное деревянное строение с обшивкой из шифера (позднее замененным на листовое железо). Каждую осень после окончания гоночного сезона его разбирали и отвозили на зиму во двор автотоклуба ДСО «Калев» в Клоостриметсе, а весной собирали снова.

02 Lipumastide kõrval on praegugi alles endise paviljoni aluspostid. Paviljon oli eterniidiga vooderdatud lahtivõetav kerge puuehitis (hiljem asendati eterniit terasplekiga). Igal sügisel pärast võidusõiduhooaja lõppu demonteeriti paviljoni detailideks ja viidi Kloostrimetsa Kalevi Auto- Motoklubi õuele talvituma, kevadel aga pandi jälle detailidest kokku.



Так выглядел старт-финиш в 1970 году. Видно, что флагштоки с одной стороны трассы уже установлены, а с другой их еще нет. Павильон уже стоит на месте (а, к примеру, на снимках 1966 года его еще нет). В следующем, 1971 году над ним надстроили маленькую комментаторскую кабину. Трибуны, как и павильон, были разборными, и их также убирали на зиму.

Nii nägi stardi-finiši paik 1970. aastal välja. On näha, et tee ühele küljele on juba paigaldatud lipumastid, teisel küljel neid veel ei ole. Kohtunikemaja on juba püsti (aga näiteks 1966. aasta piltidel seda veel ei ole). Järgmisel 1971. aastal ehitati lisaks paviljoni peale väike kommentaatorikabiin. Tribüünid samamoodi kui maja olid lahtivõetavad ja talveks viidi ka need ära.



03 Двигаемся дальше по улице Козе и, достигнув перекрестка с улицей Люкати, поворачиваем налево (это место называлось поворотом Козе). Справа видны жилые дома – это относительно недавние постройки, заставшие только последние гонки на этой трассе. Рядом с ними дорога поворачивает направо и круто уходит вниз, к реке.

03 Liigume edasi mööda Kose teed ning jõudnud ristmikule Lükati teega, pöörame vasakule (seda kohta nimetati Kose kurviks). Paremal on näha elumaju – need on võrdlemisi hiljutised ehitised, mis “nägid” ainult viimaseid võistlusi sellel ringrajal. Nende juures pöörab tee paremale ja läheb järsult alla jõe poole.



04 Спуск к реке – как он выглядит теперь и как он выглядел в 1966 году. Разница не так уж и велика.



04 Laskumine jõe poole – kuidas näeb ta välja praegu ja kuidas nägi ta välja 1966. aastal. Erinevus polegi nii suur.



05

05 Спустившись к мосту через Пириту и обернувшись назад, мы видим этот поворот (носивший название Рандвере) в том самом ракурсе, который был излюбленным для всех, кто когда-либо фотографировал гонки на кольце Пирита – Козе – Клоостриметса, – именно здесь сделано подавляющее большинство сохранившихся до нынешнего времени фотографий. Конечно же, это не случайно: в сложном S-образном повороте в сочетании с крутым спуском и въездом на мост можно было запечатлеть на пленку чрезвычайно эффектные кадры. Ниже помещен один из них.

05 Laskunud alla Lükati sillale ja tagasi vaadates näeme seda kurvi (mida nimetati Randvereks) sellesamas lemmikvaates, mida eelistasid kõik, kes on kunagi Pirita – Kose – Kloostrimetsa ringrajal võistlusi pildistanud. Just siin tehti rõhuv enamik tänapäevani säilinud fotosid. Muidugi pole see juhuslik: järsu languse ning sillale pealesõiduga ühendatud keerukas S-kurv võimaldas jäädvustada filmile väga efektseid kaadreid. Allpool on paigutatud üks neist.



Те, кто прочитал в одном из предыдущих выпусков альманаха [статью о малоизвестных фактах из истории «Эстонии-9»](#), легко узнают идущего впереди гонщика и примерно определяют год, когда был сделан этот снимок.

Need, kes on ühest varem väljaantud almanahhist artikli [vähetuntud faktidest Estonia-9 ajaloost](#) lugenud, tunnevad kergesti ära eessõitja ning arvavad ära aasta, millal see foto tehti.



06 Железобетонный мост Люкати через Пириту был также построен в ходе реконструкции 1964–1965 г. Раньше на его месте находился узкий и скользкий деревянный мост, заслуженно пользовавшийся репутацией опасного места. Рядом теперь располагается еще один мост, пешеходный, сооруженный в 2004 году как часть прогулочно-спортивной дорожки – так называемой «тропы здоровья» (его арочная конструкция видна на заднем плане). За мостом трасса продолжалась плавным левым поворотом Амбрузе, поднимаясь из долины.

06 Lükati raudbetoonsild üle Pirita jõe ehitati samuti 1964.–1965. aastatel raja rekonstrueerimise ajal. Varem oli tema asemel kitsas ja libe puusild, millel oli õigustatult ohtliku koha kuulsus. Kõrval asetseb nüüd teine, jalakäijate sild, mis ehitati 2004. aastal jalutus- ja spordiraja – niinimetatud Terviseraja – osana (tema kaarkonstruktsioon paistab tagaplaanil). Peale silda jätkus ringrada vasakule keerava lauge Ambruse kurviga, tõustes orust mäkke.



07 Достигнув за поворотом Амбрузе своей высшей точки, трасса затем немного спускалась вниз к повороту Плангу (который называли также Люкати). Этот опасный правый поворот во время гонок дополнительно укреплялся дощатым забором, который ставили поверх земляного вала.

07 Jõudnud peale Ambruse kurvi üles, kulges rada natuke mäest alla kuni Plangu kurvini (mida nimetati ka Lükati kurviks). Seda ohtlikku paremkurvi lisaks kinnitas võistluste ajal muldvallile ehitatud puitplank, millest pärineski kurvi nimi.



08 Поднявшись из речной долины уже на другом берегу, достигаем нового поворота, сооруженного в ходе реконструкции (на фотографии он уходит налево, а идущая прямо дорога являлась частью трассы до реконструкции). Даже тот, кто не знаком с гоночным прошлым Пириты, легко заметит, что ширина дороги здесь больше, а деревья не подступают к самой обочине.

08 Tõusnud juba jõe teisel kaldal orust üles, jõuame rekonstrueerimise käigus rajatud Uue kurvini (pildil läheb see vasakule, aga otse minev tee oli ringraja osaks enne rekonstrueerimist). Isegi see, kellele Pirita võidusõiduminek ei ole tuttav, hoomab kergesti, et tee on siin laiem ja puid päris teepeenra ääres ei ole.



09 Вид на новый участок с другого конца, где он вновь соединяется со старым кольцом. До реконструкции 1964–1965 гг. старт-финиш располагался именно на том прямом отрезке старой трассы, который виден слева.

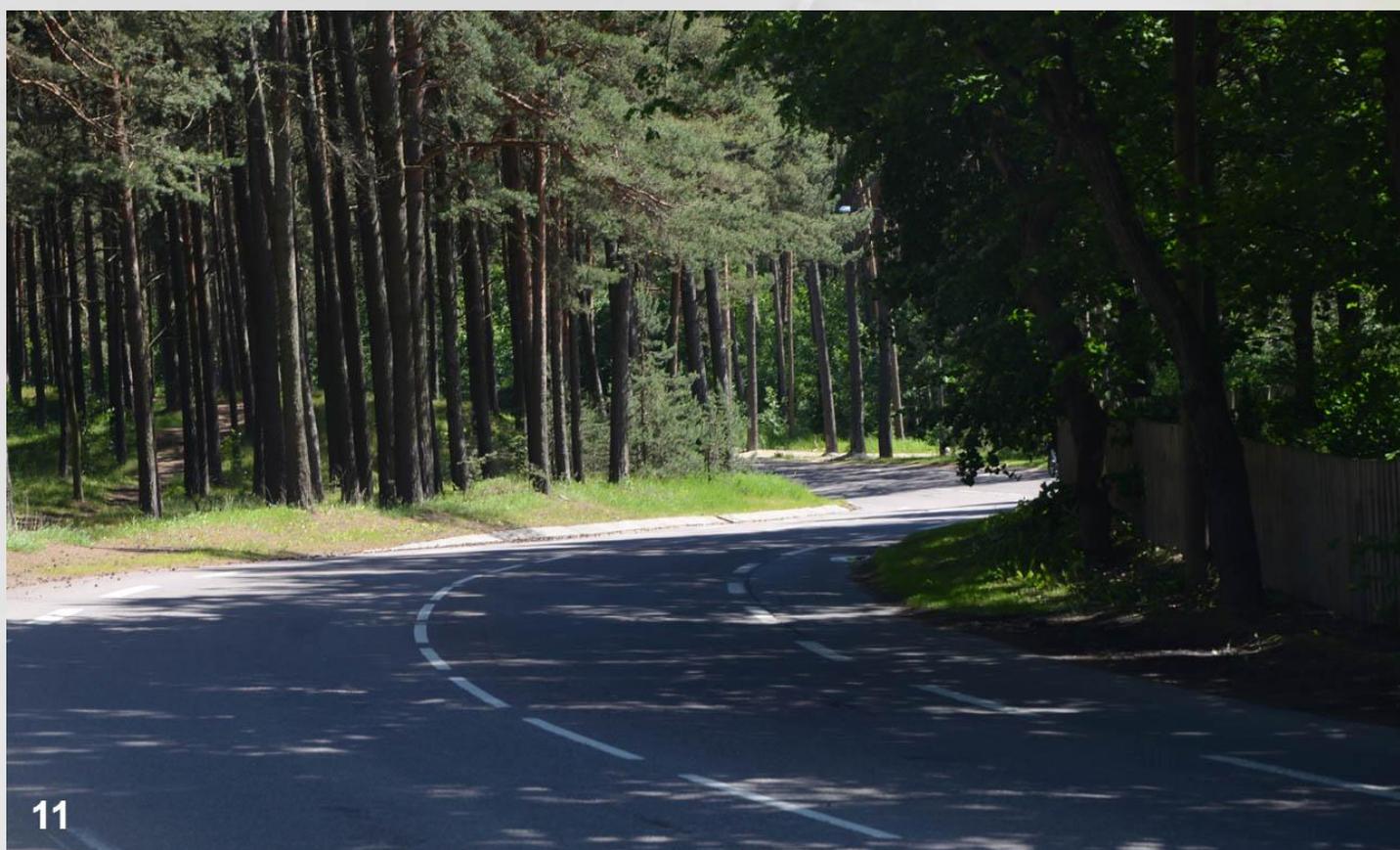
09 Vaade uuele teelõigule teisest otsast, kus ta uuesti ühineb vana ringrajaga. Enne 1964.–1965. aastate rekonstrueerimist asetses stardi-finiši paik just sellel vasakul nähtaval vana ringraja sirgel teelõigul.



10

10 Место прежнего старта-финиша отмечено памятным знаком.

10 Vana stardi-finiši paik on tähistatud mälestuskiviga.



11

11 Пройдя по северному отрезку кольца, особого интереса не представляющему, выходим к S-образной связке поворотов Метсавахи (на снимке – вид в направлении, противоположном направлению движения по трассе). Здесь заканчивалась «лесная» часть трассы, и дальше она проходила через жилой район по улице Клоостриметса.

11 Olles kuigivõrd huvipakkuva ringi põhjapoolse osa läbinud, jõuame Metsavahi S-kurvi juurde (pildil on rajal sõitmise suunale vastupidine vaade). Siin lõppes ringraja “metsaosa” ning edasi läks ta elurajoonist läbi mööda Kloostrimetsa teed.



12 Вид на улицу Клоостриметса от поворота Метсавахи. Белое здание, видимое на заднем плане, находится уже на идущей вдоль моря улице Меривялья; трасса поворачивала там налево.

12 Vaade Kloostrimetsa teele Metsavahi kurvist. Tagaplaanil nähtav valge hoone asub juba piki mereranda kulgeva Merivälja tee ääres. Ringrada keeras seal vasakule.



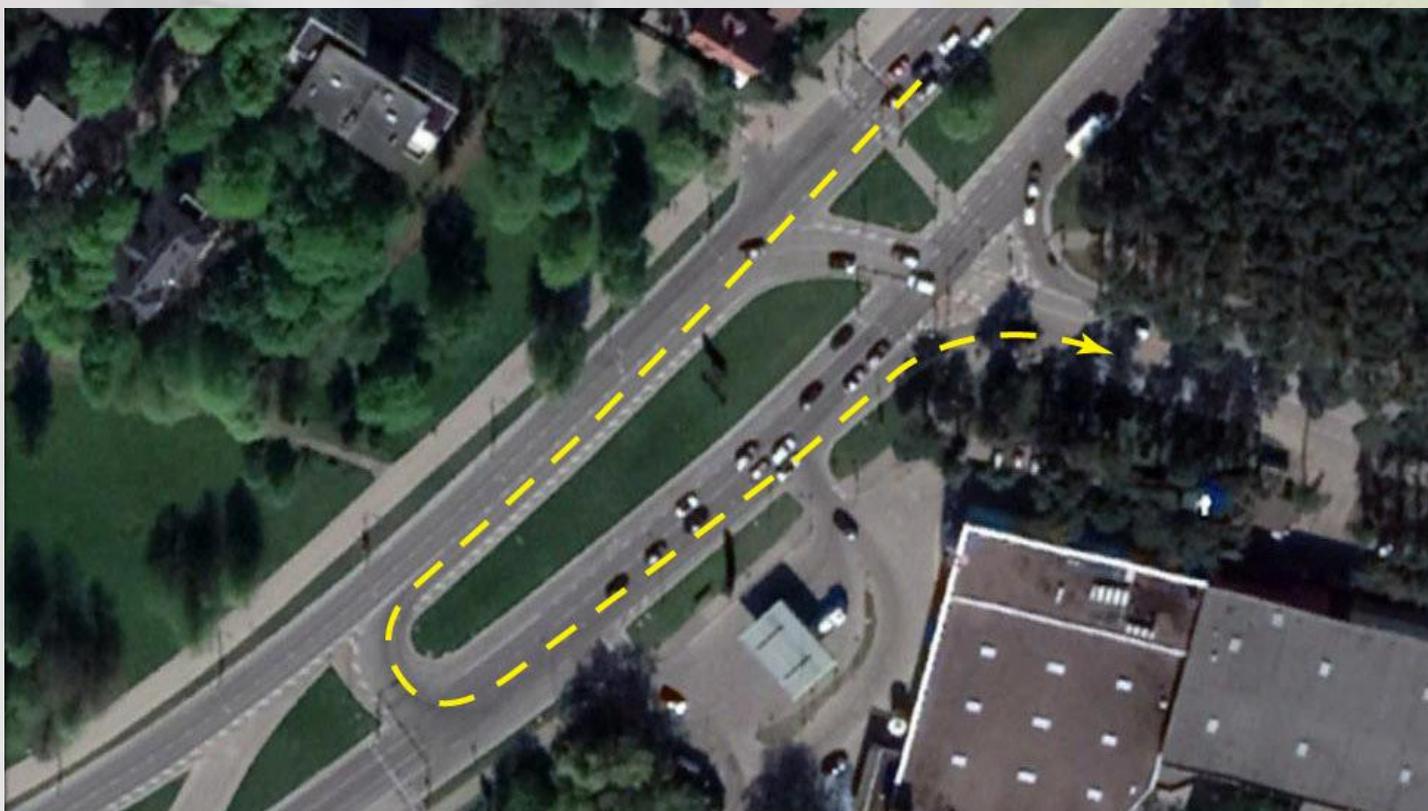
13, 14 Дома по улице Клоостриметса – в основном старые, стоявшие здесь и в пору расцвета гоночной трассы. При этом, несмотря на скромный внешний вид, здешняя недвижимость стоит немало, так как Пирита считается одним из самых престижных районов Таллина. Основная причина – расположение рядом с лесом и рекой и близость к морю. От центра города Пириту отделяет при этом не так уж и много – около шести километров.

13, 14 Kloostrimetsa tee äärsed majad on enamasti vanad, mis seisisid siin ka ringraja hiilgeajal. Seejuures, vaatamata nende tagasihoidlikule välimusele, maksab kohalik kinnisvara üsna palju, sest Piritat peetakse üheks Tallinna prestiižikamatest linnaosadest. Peamine põhjus seisneb metsa ja jõe lähedal asukohas ning mere ligiduses. Pirit ja kesklinna vaheline kaugus polegi seejuures nii suur – umbes kuus kilomeetrit.



15 Улица Меривяля сейчас представляет собой четырехполосную магистраль с оживленным движением, связывающую Таллин с северными пригородами. На снимке – мост через Пириту, построенный в 1980 году. Перед мостом улица Меривяля официально заканчивается, переходя в улицу Пирита.

15 Merivälja tee kujutab endast praegu elava liiklusega neljarajalist magistraali, mis seob Tallinna põhjapoolsete äärelinnadega. Pildil on 1980. aastal ehitatud sild üle Pirita jõe. Silla ees lõpeb ametlikult Merivälja tee, muutudes Pirita teeks.



Повернуть с улицы Пирита налево, на улицу Румму (бывший поворот Румму), как когда-то делали гонщики во время соревнований, сейчас так просто не получится: надо проехать вперед еще метров сто, развернуться в отведенном для этого месте и затем уже повернуть направо, в лес, возвращаясь на южный отрезок бывшей трассы.

Pirita teelt vasakule Rummu teele keerata (endine Rummu kurv), nagu tegid kunagi võidusõitjad võistlustel, nüüd nii lihtsalt ei saa: tuleb sõita edasi veel umbes sada meetrit, siis keerata selleks ettenähtud kohas tagasi ja alles siis saab keerata paremale metsa, naastes endise ringraja lõunaosasse.



16

16 В начале улицы Румму находится велотрек, сооруженный в 1968–1969 гг. – таким образом, он является практически современником обновленной трассы. Сейчас он входит в состав целого комплекса спортивных сооружений (в числе которых и упомянутая выше «тропа здоровья») под названием «Спортивный центр Пириты».

16 Rummumäe tee alguses asub velotrekk, mis ehitati 1968.–1969. aastail. Järelikult see on peaaegu uuendatud ringrajaga kaasaegne. Praegu kuulub trekk terve spordiehitiste (nende hulgas on ka eespool mainitud Terviserada) kompleksi, mida nimetatakse Piriita Spordikeskuseks.



17



17, 18 Памятный знак на месте гибели знаменитого североирландского мотогонщика Джоуи Данлопа, произошедшей во время очередного Большого приза общества «Калев» в 2000 году.

17, 18 Mälestusmärk tuntud Põhja-lirimaa motosportlase Joey Dunlopi hukkumise kohal. Õnnetus juhtus 2000. aastal järjekordsel Kalevi Suursõidul.



19 Впереди уже видны столбы и флагштоки бывшего старта-финиша. Шестикилометровый круг по трассе Пирита – Козе – Клоостриметса завершен.

19 Ees on juba näha kunagise stardi-finiši poste ja lipumaste. Kuuekilomeetrine ring mööda Pirit – Kose – Kloostrimetsa ringrada on lõpetatud.

2. Клоостриметса – Иру – Козе (Таллин)

Длина круга: 8566 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 59°28'21" с. ш., 24°53'04" в. д.

UTM: X 6 594 575, Y 35 380 140

2. Kloostrimetsa – Iru – Kose (Tallinn)

Ringi pikkus: 8566 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 59°28'21" N, 24°53'04" E

UTM: X 6 594 575, Y 35 380 140

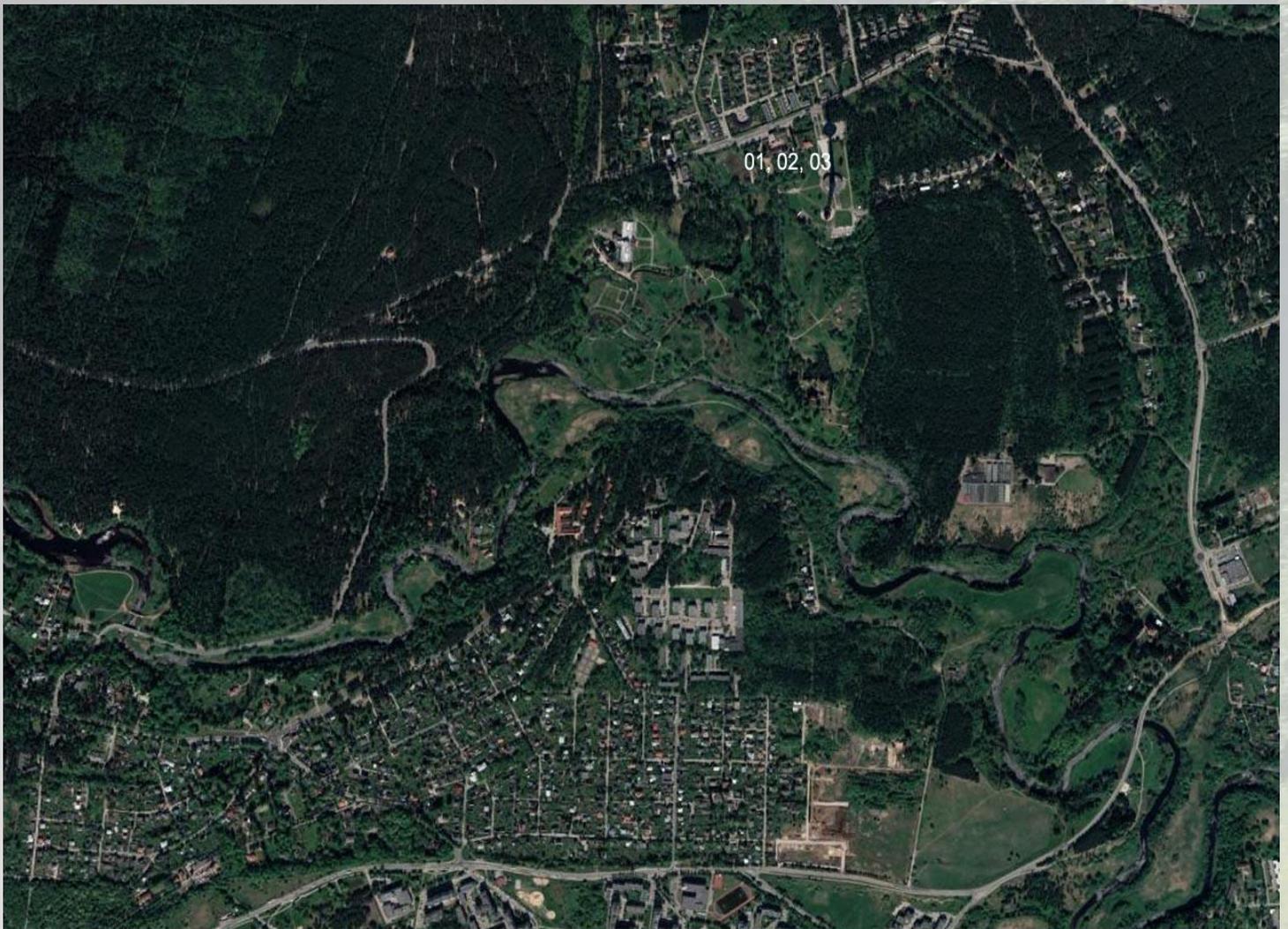


Топоним «Пирита» ассоциируется с гонками не только благодаря кольцу Пирита – Козе – Клоостриметса, но и из-за того, что неподалеку от трассы долгое время располагался Республиканский автотоклуб спортивного общества «Калев» – один из главных центров развития автомобильного и мотоциклетного спорта в Эстонии. Строительство комплекса зданий для размещения в нем автотоклуба началось в 1957 году, а официально открыт он был двумя годами позже. В двухэтажном главном корпусе были предусмотрены помещения для клубной, судейской, медицинской работы и размещения до двадцати пяти иногородних участников. Рядом с ним была построена мастерская для обслуживания и ремонта гоночной техники и гаражи на сто мотоциклов (или пятьдесят – с колясками) и небольшое число автомобилей.

Естественно, расположение клуба в стороне от действующей трассы повлекло за собой мысль организовать гонки так, чтобы старт-финиш находился перед клубным зданием – это очень упростило бы задачу как судьям, так и участникам и их механикам. В сентябре 1959 года первый Большой приз общества «Калев» прошел на новом дорожном кольце, располагавшемся к востоку от прежнего и имевшем с ним лишь сравнительно небольшую общую часть – от поворота Козе до поворота Кальмисту. Эта трасса также получила составное название: Клоостриметса – Иру – Козе (также встречается название Иру – Лүкати – Клоостриметса).

Toponüüm Pirita seostub ringrajavõistlustega mitte ainult Pirita – Kose – Kloostrimetsa ringraja tõttu, vaid ka sellepärast, et kaua aega asetses ringraja lähedal spordiühingu "Kalev" Vabariiklik Auto-Motoklubi – üks peamisi mootorisporti arengupunkte Eestis. Hoonete kompleksi ehitamine klubi paigutamiseks algas 1957. aastal, klubi avati ametlikult kaks aastat hiljem. Kahekorruselises peahoones olid ettenähtud toad klubiliseks, kohtunike- ja meditsiiniliseks tegevuseks ning kuni kahekümne viie mujalt saabunud osalejate majutamiseks. Tema küljele rajati töökoda võidusõidutehnika hooldamiseks ja remondiks ning garaažid saja (või viiekümne külgvankritega) mootorratta ja vähese arvu autode paigutamiseks.

Klubi asetsemine tegevringrajast eemal tekitas loomulikult mõtte: korraldada võistlused nii, et start-finiš asuks klubihoones ees – see oleks väga hõlbustanud nii kohtunike kui ka osalejate ja nende mehaanikute tegevust. 1959. aasta septembris toimuski esimene Kalevi Suursõit uuel ringrajal, mis asus eelmisest ida pool ning millel oli viimasega ainult suhteliselt lühike ühisosa – Kose kurvist Kalmistu kurvini. Sellele ringrajale samuti anti ühendnimi: Kloostrimetsa – Iru – Kose (samuti kohtab nimi Iru – Lükati – Kloostrimetsa).



В целом кольцо Клоостриметса – Иру – Ко́зе оказалось менее подходящим для гонок, чем Пирита – Ко́зе – Клоостриметса, и соревнования на нем проводились еще только два раза (в 1960 и 1962 гг.) и не оставили никаких следов, которые можно было бы заметить ныне. Поэтому показывать здесь современные виды этой 8,5-километровой трассы смысла не имеет; ограничимся посещением бывшего клуба.

Kloostrimetsa – Iru – Kose ringrada osutus üldiselt vähem sobivaks võistlemiseks kui Pirita – Kose – Kloostrimetsa, ning võistlused toimusid seal veel vaid kaks korda (aastail 1960 ja 1962) ega jätnud mingeid jälgi, mida võiks nüüd märgata. Selletõttu pole mõtet näidata siin tolle 8,5-kilomeetrise raja vaateid; piirdume endise klubihoone väisamisega.



01, 02, 03 Здание стоит на своем месте и поныне, однако самого клуба в нем давно уже нет. На протяжении последних десяти-пятнадцати лет клубное здание и примыкающие к нему мастерские и гаражи занимали в основном разнообразные арендаторы, хотя значительная часть из них так или иначе была связана с авто- и мотоспортом или хотя бы с автомобилями. Долгое время в нескольких гаражах хранилась значительная часть будущих экспонатов [Эстонского музея авто- и мотоспорта MOMU](#) – автомобили, мотоциклы и различные их детали. Около двух



01, 02, 03 Hoone on oma kohal püsti ka praegu, kuid klubi ennast tema sees juba ammu ei ole. Viimase kümne-viieteistkümne aasta kestel tegutsesid klubihoones ja sellega külgnevates töökodades ja garaazides peamiselt igasugused rentnikud, ehkki oli enamik neist niikuinii mootorisporidi või vähemalt autodega seotud. Mitmes garaazis hoiti kaua suuremat osa [Eesti Mootorisporidi Muuseumi MOMU](#) tulevaid eksponaate – autosid, mootorrattaid ja igasuguseid nende detaile. Umbes kaks

лет назад участок, на котором стоит здание клуба, был выкуплен для строительства трех жилых домов. На данный момент проект застройки готов, но работы не ведутся из-за отсутствия инвестиций, и здание бывшего клуба пока еще можно увидеть своими глазами, в том числе и с расположенной рядом таллинской телебашни (построена позже клуба, в 1975–1980 гг.).

aastat tagasi osteti välja krunt, kus asub klubihoonete kompleks, kolme ridamaja ehitamiseks. Praeguseks ajaks on hoonestuse projekt valmis, kuid tööd ei tehta investeringute puuduse tõttu, nii et kunagist klubihoonet veel saab oma silmaga näha, sealhulgas ka lähedal asuvast Tallinna teletornist (ehitatud klubist hiljem, aastail 1975–1980).



3. Оякюла – Ванамыйза (Тарту)

Длина круга: 4322 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 58°22'17" с. ш., 26°49'46,5" в. д.

UTM: X 6 470 070, Y 35 490 030

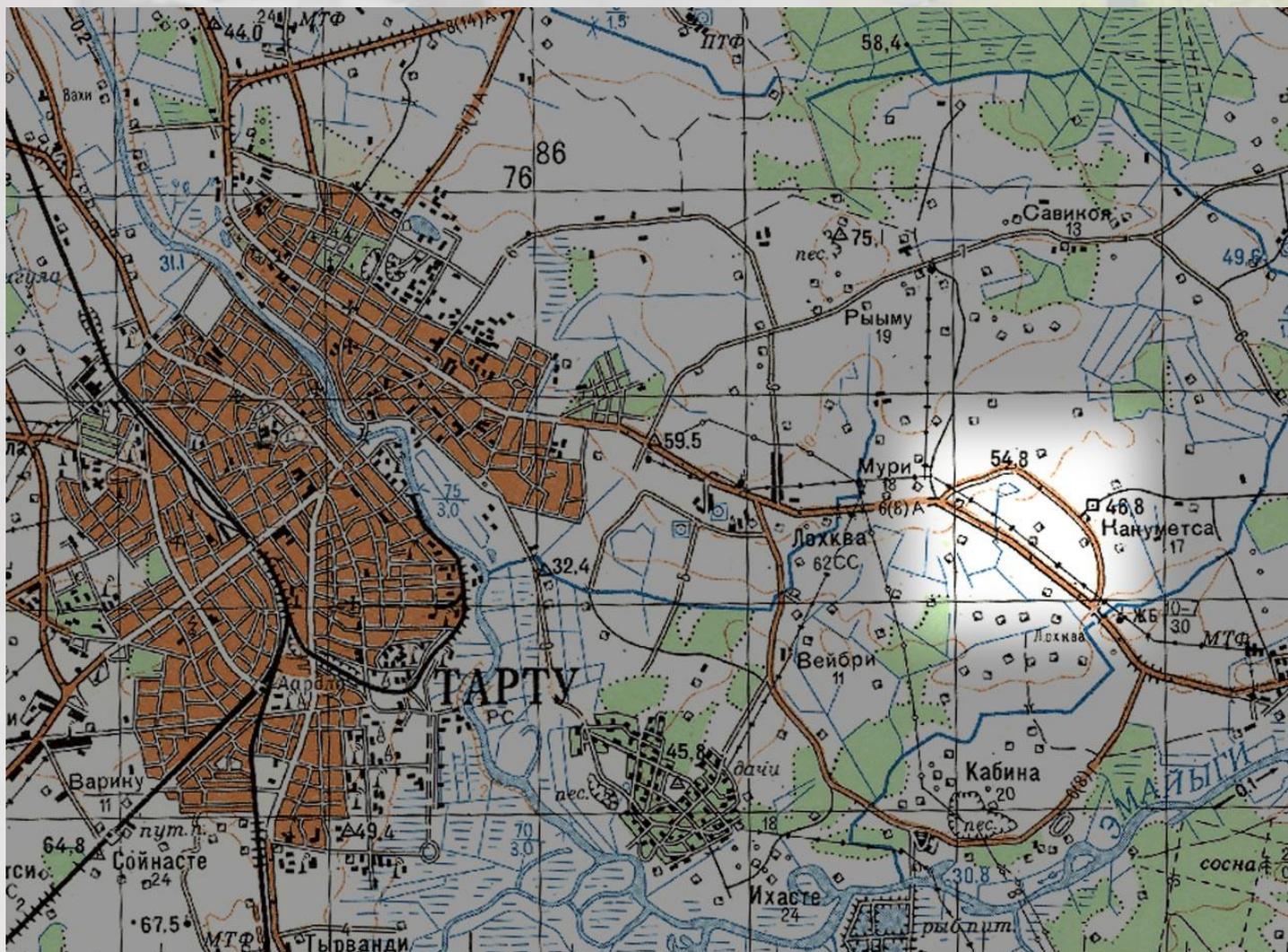
3. Ojaküla – Vanamõisa (Tartu)

Ringi pikkus: 4322 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 58°22'17" N, 26°49'46,5" E

UTM: X 6 470 070, Y 35 490 030



Оставив столицу, переместимся во второй по величине город Эстонии – Тарту. Там также еще в довоенные годы проводились мотогонки – трассой служил треугольник аллея в парке Тяхтвере на западной окраине города. Однако полноценной гоночной трассой назвать его было сложно, и в пятидесятые годы, когда мотоциклетный спорт в республике стал быстро развиваться, в Тарту начались поиски нового места для гонок. В 1957 году возникла мысль проводить их на Ряпинаском шоссе к востоку от города, где расходящиеся, а потом вновь сходящиеся дороги образовывали подходящее четырехкилометровое кольцо. Работы по подготовке дорог заняли около полутора лет, и весной 1959 года на новой трассе состоялись первые соревнования. Это дорожное кольцо также получило составное наименование по названиям близлежащих селений: Оякюла – Ванамыйза или Пыввату – Ванамыйза.

Тартуская трасса, как и таллинская, использовалась прежде всего для проведения мотоциклетных гонок – как этапов всесоюзных чемпионатов, так и многочисленных соревнований республиканского уровня. Автомобили на ней появлялись реже, в основном во время этапов чемпионатов ЭССР. Дважды (в 1961 и 1963 гг.) в Тарту вместо Таллина проводился Большой приз общества «Калев». После 1967 года, когда катастрофа во время гонок в Тбилиси заставила пересмотреть требования к безопасности проведения соревнований на дорожных и городских трассах, кольцо Оякюла – Ванамыйза наряду с несколькими другими трассами подобного рода было навсегда закрыто для гонок.

Lahkudes pealinnast, suundume suuruselt Eesti teise linna Tartusse. Seal peeti veel sõjajärelsetel aastatel samuti motoringrajasõite, rajaks oli poolteisekilomeetrine alleekolmnurk linna lääneservas asuvas Tähtvere pargis. Kuid raske oli seda nimetada ehtsaks võidusõiduringrajaks, ning viiekümnendail aastail, kui mootorrattasport hakkas vabariigis kiiresti arenema, asusid tartlased uut ringrajasõidupaika otsima. 1957. aastal tekkis mõte pidada võidusõite linnast ida pool Räpina maanteel, kus moodustasid hargnevad ja siis kokkujooksvad teed sobiva neljakilomeetrise ringraja. Teede ettevalmistamise tööd võtsid umbes poolteist aastat ja 1959. aasta kevadel toimusid uuel ringrajal esimesed võistlused. See ringrada samuti sai lähedaste asulate järgi moodustatud ühendnime: Ojaküla – Vanamõisa ehk Põvvatu – Vanamõisa ringrada.

Tartu ringrada, samuti kui Tallinna oma, kasutati kõigepealt motoringrajavõistluste – nii üleliiduliste meistrivõistluste etappide kui ka arvukate vabariigi tasemega võidusõitude korraldamiseks. Autode võidusõite peeti seal harvemini, peamiselt Eesti NSV meistrivõistluste etappide puhul. Kahel korral (aastail 1961 ja 1963) peeti Tartus Tallinna asemel Kalevi Suursõit. 1967. aastast peale, kui Tbilisis ringrajasõidu ajal juhtunud raske õnnetus hakati maantee- ja linnaringradadel peetavate võistluste ohutuse nõudeid ümber vaatama, suleti Ojaküla – Vanamõisa koos mitme teise samasuguse ringrajaga võistluste jaoks päriselt.



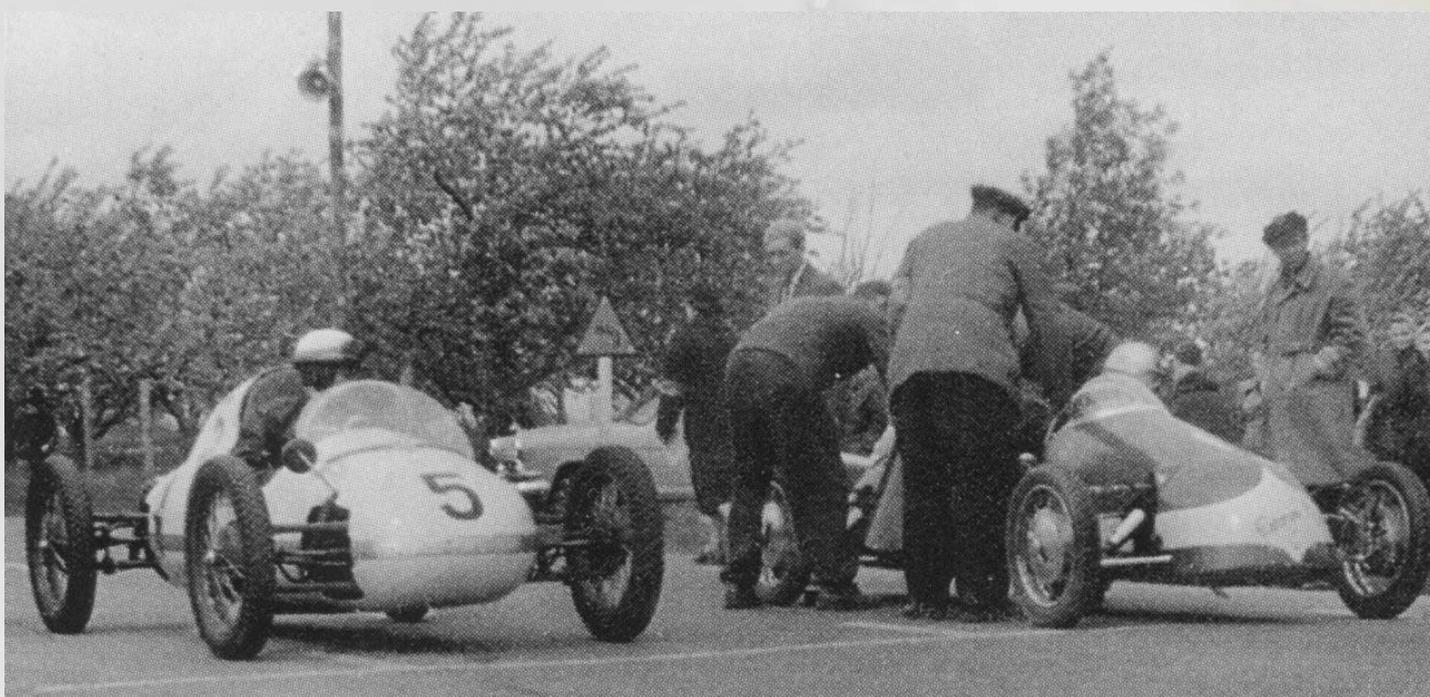
Прежнее дорожное кольцо как единое целое ныне не существует: два больших его отрезка были уничтожены при строительстве в восьмидесятые годы нового Ряпинского шоссе (оно видно на космическом снимке как широкая прямая дорога с востока на запад). Однако кое-какие следы того, что здесь когда-то проводились гонки, отыскать все еще можно.

Kunagine ringrada tervikuna enam ei eksisteeri: kaks pikka teelõiku lammutati kaheksakümnendail aastail uue Räpina maantee ehitamise käigus (seda maanteed on näha satelliidipildil läänest itta suunatud laia sirge teena). Kuid leida kunagi siin peetud võidusõitude mingeid märke on veel võimalik.



01 Примерно на этом месте находился старт-финиш. Пешеходной дорожки слева в шестидесятые годы, естественно, еще не было. А вот сама дорога была такой же узкой, как и сейчас.

01 Umbes selles paigas asus start-finiš. Vasakul kulgevat kõnniteed kuuekümnendail aastail loomulikult ei olnud. Aga tee ise oli niisama kitsas kui praegu.



Один из редких сохранившихся снимков с тартуской трассы – так выглядел тогда старт. Обратите внимание на знак, предупреждающий о левом повороте, – он свидетельствует о том, что старт действительно располагался в самом начале прямого отрезка трассы.

Üks vähestest praeguseni säilinud Tartu ringrajal tehtud fotodest – nii nägi tol ajal start välja. Pöörake tähelepanu vasakpöördest teatavale liiklusemärgile – see kinnitab, et start tõesti asetseis ringraja sirge osa alguses.



02

02 А вот эта живописная аллея определенно присутствовала здесь и шестьдесят лет назад, во время первых гонок на кольце Оякюла – Ванамыйза.

02 See maaliline allee oli aga kindlasti kohal veel kuuskümmend aastat tagasi, esimeste Ojaküla – Vanamõisa ringrajal peetud võistluste ajal.



03

03 Так выглядит сейчас поворот Ванамыйза – конец прямого участка, самая южная точка бывшей трассы. Здесь гонщики поворачивали со старого Ряпинаского шоссе налево.

03 Nii näeb praegu välja Vanamõisa kurv – sirge osa lõpp, endise ringraja lõunapoolseim punkt. Siin keerasid võidusõitjad vanalt Räpina maanteelt vasakule.



04

04 А здесь мы видим наглядное свидетельство того, что память о гоночном прошлом здешних мест еще жива: «Ringraja tee» переводится с эстонского как «дорога Кольцевой трассы».

04 Siin aga näeme veenvat tõendit, et nende kohtade võidusõidumälestus on veel elus.



05

05 Ирония судьбы заключается в том, что дорога Кольцевой трассы теперь по большей части не имеет даже твердого покрытия! Асфальт остался только на первой сотне метров – до поворота к дачному поселку, строящемуся здесь с 2005 года.

05 Saatuse iroonia seisneb selles, et Ringraja teel pole isegi nüüd enamasti kõva katet! Asfalt on ainult esimesel sajul meetril pöördeni suvilaasula poole, mis on siia 2005. aastast alates rajatud.



06

06 Узкая дорога с покрытием из щебня и песка, заросшие обочины – так выглядит восточный отрезок бывшего гоночного кольца сегодня. Ограничение скорости в 30 км/ч тоже может показаться знающему историю трассы своеобразной издевкой.

06 Killustiku- ja liivakattega kitsas tee, umbrohtu kasvanud teepeenrad – niisugune on praegune vaade kunagise ringraja idaosale. Kiirusepiirang 30 km/t võiks ka tunduda sellele, kes ringraja ajalugu teab, omapärase pilana.



07

07 Выезд на новое Ряпинаское шоссе. До прокладки шоссе этого поворота не было: дорога шла через поле практически прямо и огибала рощу, видимую на заднем плане. Сейчас очень нечеткие следы этой исчезнувшей дороги заметны только на космических снимках.

07 Väljasõit uuele Räpina maanteele. Enne maantee rajamist seda pöört ei olnud, sest tee läks peaaegu otse üle pollu ning tagaplaanil nähtavast salust mööda. Tolle kadunud tee väga ähmaseid jälgi nüüd võib märgata ainult satelliidipiltidel.



На этом современном космическом снимке белым пунктиром показаны не существующие ныне отрезки трассы.

Sellel praegusaegsel satelliidipildil tähistab valge punktiir kadunud ringrajaosasid.



08 На этом месте – в повороте Пыввату, самой северной точке бывшего кольца, – следы старой дороги появляются вновь в виде ползаросшей площадки на обочине. Под намытым дождями песком там кое-где сохранились остатки старого асфальта. Уходящая налево дорога к трассе отношения не имеет: в шестидесятые годы она представляла собой простую полевую дорогу, которая вела к паре отдаленных хуторов и примыкала здесь к главной дороге. Сейчас картина изменилась на обратную.

08 Sellele kohale – Põvvatu kurvi, endise ringraja põhjapoolseimasse punkti – tulevad nähtavale uuesti vana tee jäljed rohtu poolkasvanud platsina tee ääres. Vihmade toodud liiva all on seal vana asfaldi jäänused kohati säilinud. Vasakule minev tee ringraja kohta ei käi: kuuekümnendail aastail kujutas ta endast lihtsat põlluteed, mis viis paari kaugema talu juurde ja suubus siin peateele. Tänapäevaks on olukord vastupidiseks muutunud.



09 Северный отрезок бывшей трассы, как и восточный, утратил асфальтовое покрытие. Старый асфальт, по которому когда-то проносились гоночные автомобили и мотоциклы, виден только в паре мест.

09 Kunagise ringraja põhjaosa niisama kui idaosa on asfaldikattest ilma jäänud. Vana asfalt, mille peal kihutasid kunagi võidusõiduautod ja -mootorrattad, on nähtav ainult paaril kohal.



10 Этот отрезок дороги назывался когда-то поворотом Юриёэ. За большим деревом в центре кадра трасса поворачивала левее, а существующего ныне продолжения дороги еще не было.

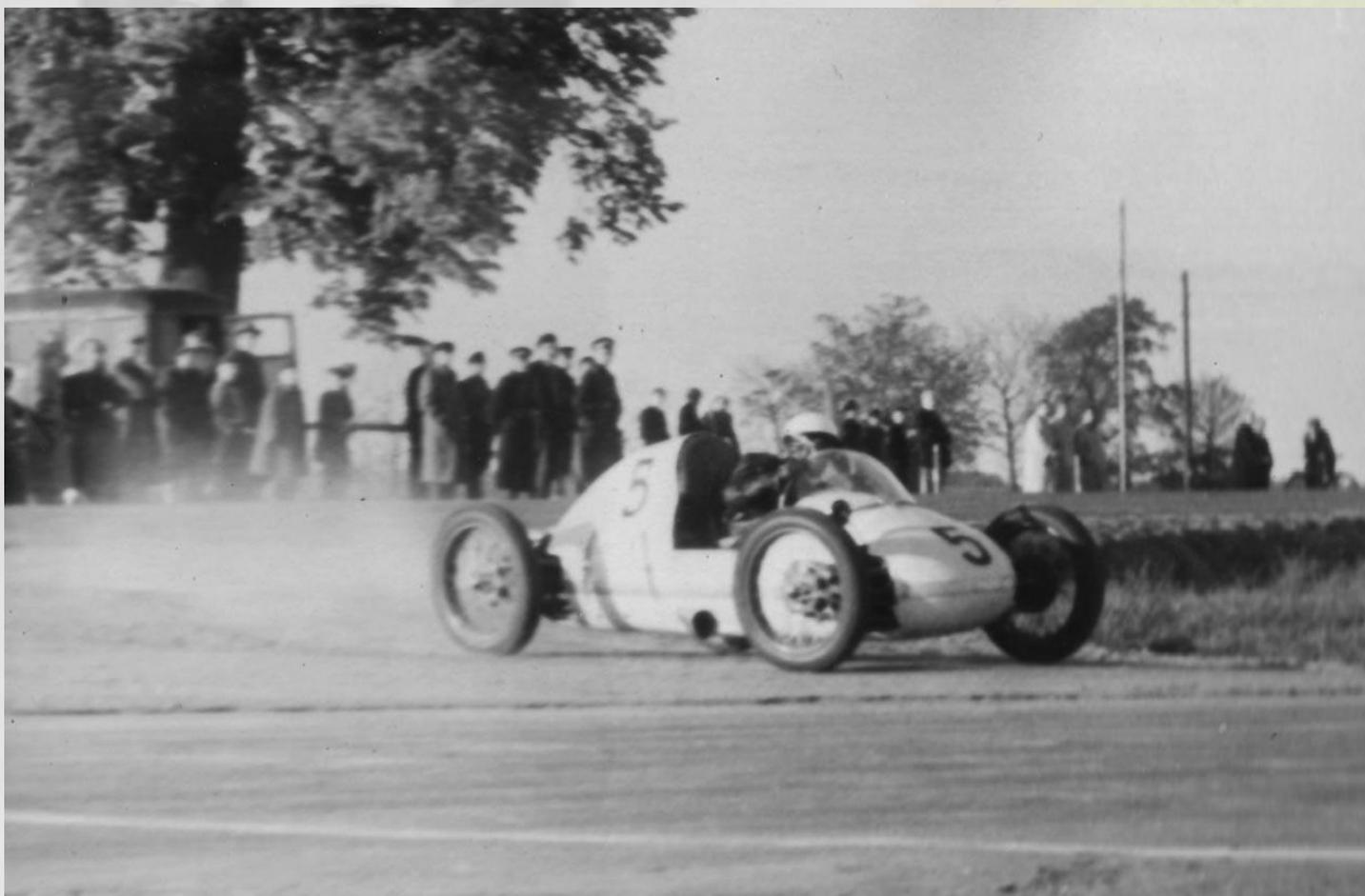
10 Seda teelõiku nimetati kunagi Juriöö S-kurviks. Kaadri keskel nähtava suure puu taga keeras ringrada vasakule, ning praegust tee jätku veel ei olnud.



11

11 Весь отрезок трассы между поворотами Юриёз и Линна (где трасса возвращалась на старое Ряпинаское шоссе) не сохранился, и отыскать его следы на местности оказалось невозможным. Существующий ныне перекресток, где старое Ряпинаское шоссе отходит от нового, с прежним поворотом Линна не совпадает и частью старого дорожного кольца не является.

11 Terve teelõik Juriöö ja Linna (kus ringrada keeras tagasi vanale Rápina maanteele) kurvide vahel pole säilinud ja tema jälgi leida kohapealt võimalik ei ole. Praegune ristmik, kus vana ja uus Rápina maanteed hargnevad, ei sarnane kunagise Linna kurviga ja ei ole vana ringraja osa.



Так выглядел поворот Линна в 1959 году.

Nii nägi Linna kurv 1959. aastal välja.



12 Этот S-образный поворот, несмотря на большое сходство с элементом гоночной трассы, в состав кольца Ояюла – Ванамыйза также не входил и был построен вместе с перекрестком с новым Ряпинаским шоссе. Старая же трасса шла от поворота Линна сразу прямо.

12 See S-kurv, vaatamata suurele sarnasusele võidusõiduringraja elemendiga, samuti ei olnud Ojaküla – Vanamõisa ringraja osaks. Ta ehitati koos ristmikuga uue Rärpina maanteeaga. Endine ringrada läks aga peale Linna kurvi otse.

4. Сауга (Пярну)

Длина круга: 3668 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 58°24'09" с. ш., 24°27'20" в. д.

UTM: X 6 476 335, Y 35 351 315

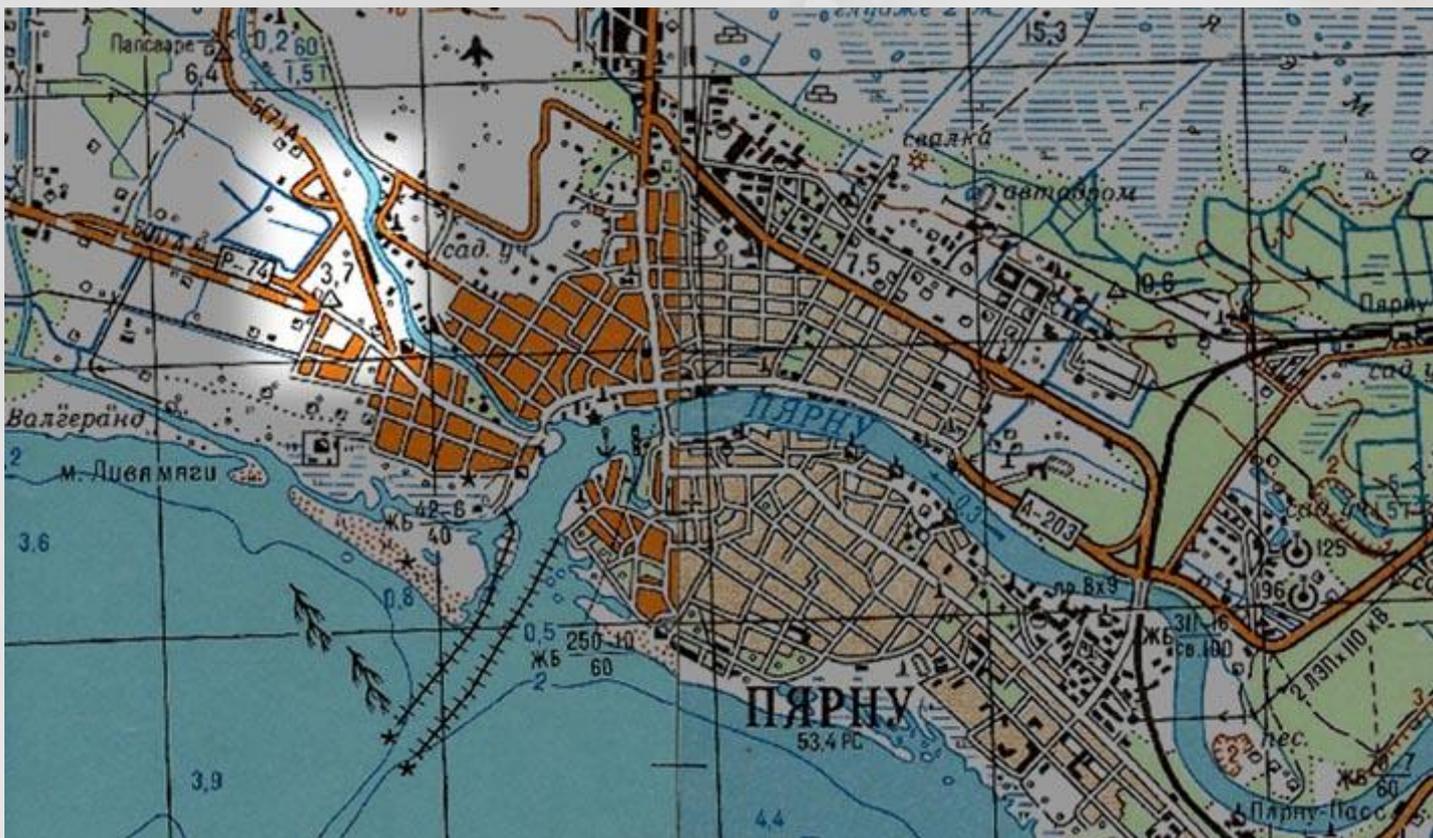
4. Sauga (Pärnu)

Ringi pikkus: 3668 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 58°24'09" N, 24°27'20" E

UTM: X 6 476 335, Y 35 351 315



К числу «забытых» трасса под Пярну отнесена нами условно и рассматривается здесь наряду с остальными пятью лишь потому, что имеет ныне совершенно иные вид и конфигурацию, чем полвека назад. В результате ряда изменений, произошедших за последние тридцать лет, простое дорожное кольцо уступило место полноценному стационарному автодрому под названием «auto24ring», являющемуся сейчас единственной гоночной трассой Эстонии. Показывать здесь виды этого современного автодрома, имеющего лицензию ФИА четвертой категории, не входит в наши задачи, поэтому сосредоточим внимание на эволюции пярнуского кольца – постепенных изменениях его конфигурации, в конце концов приведших к современному виду.

Свою историю трасса ведет с 1936 года. Тогда она представляла собой простой 2,5-километровый треугольник из дорог к западу от города, на правом берегу реки Сауга – отсюда произошло название «треугольник Сауга».



Так был изображен «треугольник Сауга» на топографических картах 1939 (слева) и 1948 (в центре) гг. В шестидесятые годы он по-прежнему использовался для проведения гонок республиканского уровня – как мотоциклетных, так и автомобильных. Судя по карте 1963 года (справа), за пятнадцать лет трасса не претерпела изменений.

С конца шестидесятых гонки на «треугольнике Сауга» не проводились. Планы возрождения трассы возникли только в конце восьмидесятых у группы местных энтузиастов автоспорта во главе с гонщиком Энном Теппандом. Им удалось добиться сооружения в рамках республиканской программы дорожного строительства нового участка трассы с пятью поворотами, дополнившего существовавший треугольник. Таким образом, сформировалось пригодное для автомобильных гонок кольцо длиной 3668 м. Оно изначально рассматривалось как будущий основной автодром Эстонии, однако строительство не было доведено до логического завершения: отсутствовали стационарные сооружения боксов и зрительские трибуны, вместо ограждений использовались земляные валы, качество асфальтового покрытия было низким. Несмотря на это, на обновленном «треугольнике Сауга» начиная с 1989 года состоялось несколько соревнований под названием «Пярну-Ринг».

Arvame Pärnu ringrada “unustatud” hulka tinglikult, käsitledes teda teistega koos vaid sellepärast, et tal on praegu täiesti teistsugused välimused ja kuju kui pool sajandit tagasi. Viimase kolmekümne aasta jooksul toimunud mitme muutuse tagajärjel asendus lihtne maanteeringrada täisväärtusliku püsiva autodroomiga auto24ring, mis on praegu ainuke võidusõiduringrada Eestis. Näidata siin vaateid sellele moodsale ringrajakompleksile, mis omab FIA Grade 4 litsentsi, meie eesmärkidesse ei kuulu, sellepärast keskendamegi Pärnu ringraja arengule – tema kuju asteastmelistele muutustele, mis lõpuks viisid praegusele olukorrale.

Oma alguse sai ringraja ajalugu 1936. aastal. Tol ajal oli tegemist linnast lääne pool paikneva liitsa 2,5-kilomeetrise teekolmnurgaga Sauga jõe paremal kaldal – siit pärineski nimi Sauga kolmnurk.

Nii kujutati Sauga kolmnurka 1939. (vasakul) ja 1948. aasta (keskel) topograafilistel kaartidel. Kuuekümnendail aastail oli ta samuti kasutusel vabariigi taseme võistluste korraldamiseks – nii moto- kui ka autospordis. 1963. aasta kaardi järgi (paremal) otsustades ei toimunud ringrajal viieteistkümneme aastal mingeid muudatusi.

Alates kuuekümnendate aastate lõpust Sauga kolmnurgal ei võisteildud. Ringraja taastamise plaanid tekkisid alles kaheksakümnendate aastate lõpul kohalike autospordihuviliste rühmal võidusõitja Enn Teppandiga eesotsas. Neil õnnestus saavutada vabariigi teedeehituse programmi raames uue viiekurvilise teelõigu ehitamine ja niimoodi täiendada olemasolev kolmnurk. Kujunes autoringrajasõiduks sobiv 3668-meetrine ring. Seda peeti esialgu tulevaks peaaudodroomiks Eestis, kuid ehitamist loogilisele lõpule ei viidud: puudusid boksihooned ja pealtvaatajate tribüünid, piirete asemel kasutati muldvalle, asfaldikatte kvaliteet oli madal. Vaatamata sellele, 1989. aastast alates korraldati uuendatud Sauga kolmnurgal mitu võistlust Pärnu-Ringi nimetuse all.



На карте 1988 года новый отрезок заметен в виде петли к северу от старой трассы. Кстати, «треугольник Сауга» по этой причине отныне перестал быть треугольником, и это название постепенно вышло из употребления, сменившись вначале на «Пярну-ринг», а затем на «Аудру» (по названию другой реки, протекающей и впадающей в море к югу от трассы) и «Эстринг».

Дальнейшую эволюцию пярнуской трассы будем показывать по космическим снимкам.

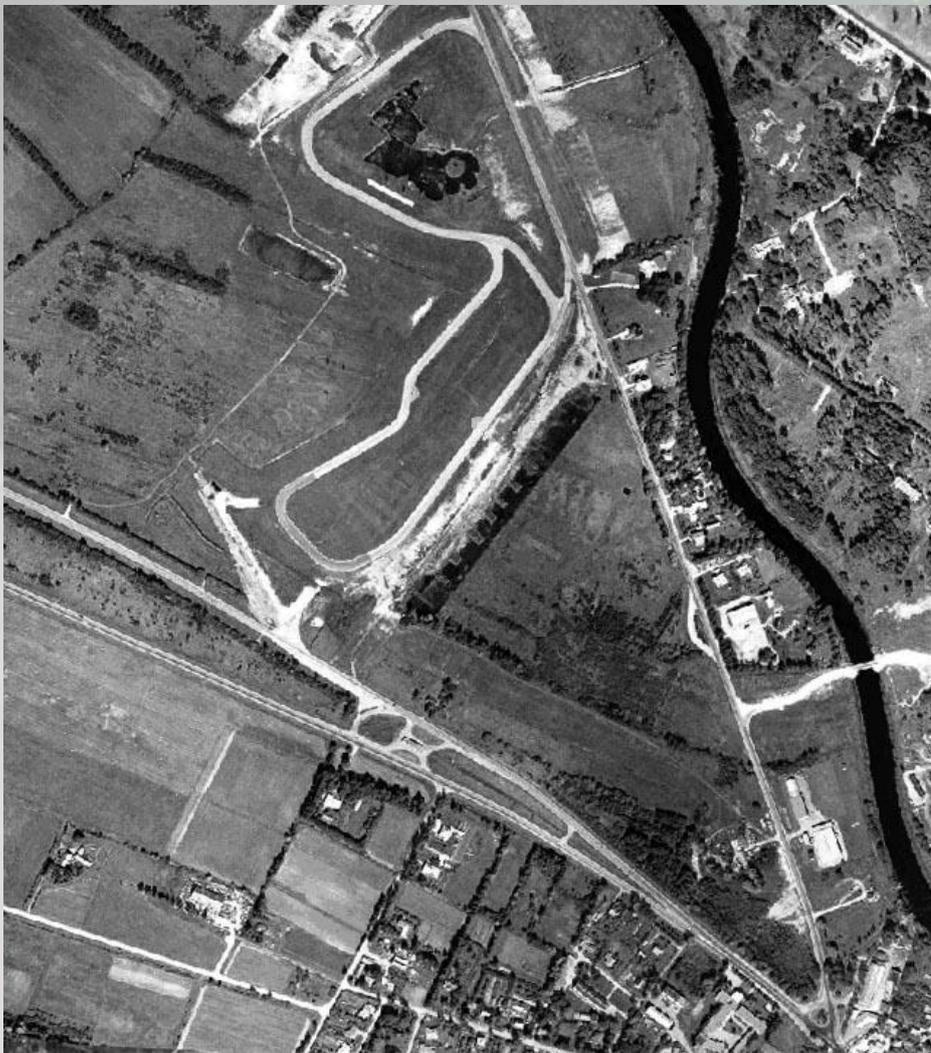
1988. aasta kaardil on näha uut teelõiku käänakuna vanast ringrajast põhja pool. Muuseas öeldes sel põhjusel ei kujutanud enam Sauga kolmnurk endast kolmnurka, see nimi kaduski käibelt ja asendus esialgu Pärnu-Ringi ja seejärel Audru (teise jõe järgi, mis voolab ja suubub merre ringrajast lõuna pool) ja Estringi nimedega.

Pärnu ringraja edasist evolutsiooni näitame satelliidipiltide abil.



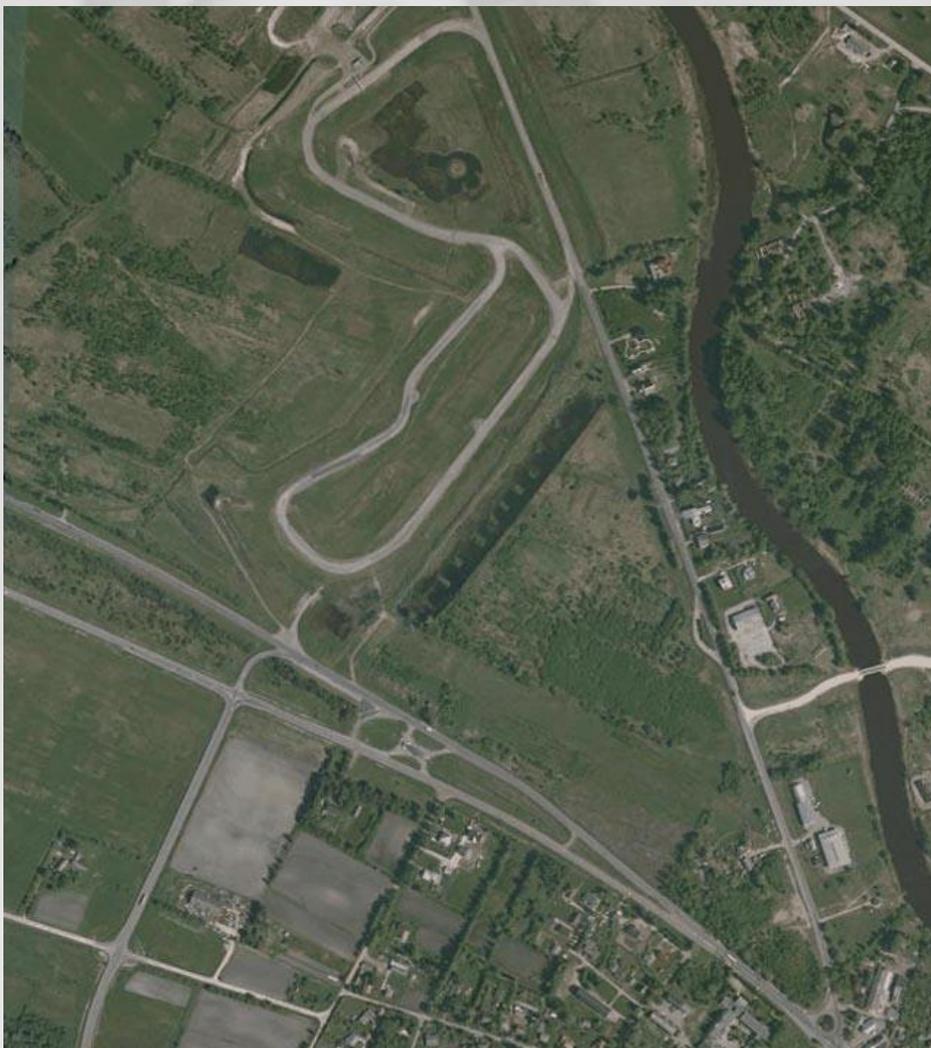
1993 год – сооружен новый отрезок, идущий параллельно стороне старого треугольника. Благодаря этому появляется возможность почти полностью изолировать трассу от дорожной сети, за исключением короткого отрезка шоссе в северо-восточной части. Длина круга в такой конфигурации составляет 2,4 км. Таким образом, с этого времени из всего старого «треугольника Сауга» для гонок продолжает использоваться только одна его сторона – северо-западная.

1993. aasta – ehitati uus teelõik, mis kulgeb piki vana kolmnurga külge. Tänu sellele tekib võimalus peaaegu täielikult isoleerida ringrada teedevõrgust, välja arvatud lühike maanteelõik kirdealal. Ringi pikkus sellises konfiguratsioonis on 2,4 km. Järelkult kasutatakse võistlemiseks sellest ajast peale tervest vanast Sauga kolmnurgast vaid loodepoolset teelõika.



2001 год – новый участок сокращен, его острые повороты скруглены (длина круга сократилась до 2,1 км). Выезд на действующее шоссе с западной стороны окончательно перекрыт, а с восточной стороны убран поворот, входивший в состав прежнего «треугольника Сауга». Старт-финиш, ранее находившийся на действующем шоссе, перенесен на короткую северную прямую.

2001. aasta – uus lõik on lühendatud, selle teravad kurvid on ümardatud (ringi pikkus lühenes 2,1 kilomeetris). Läänepoolne väljasõit tegevmaanteele on lõplikult suletud, idas on aga kõrvaldatud kurv, mis kuulus kunagisse Sauga kolmnurka. Tegevmaanteel varem asunud start-finiš on toodud lühikesele põhjasirgele üle.



2005 год – выезд на шоссе с западной стороны постепенно исчезает, трасса обретает целостный и законченный вид и отчетливо выделяется на снимке среди окружающих дорог.

2005. aasta – läänepoolne väljasõit maanteele on aegamööda kadumas, ringrada võtab tervikliku ja lõpetatud kuju ning satelliidipildil selgelt eraldub ümbritsevatest teedest.



2010 год – к югу от трассы начато строительство новой дороги и моста через реку, которые должны замкнуть с западной стороны объездной путь вокруг Пярну. Сама трасса пребывает без заметных изменений.

2010. aasta – ringrajast lõuna poole hakati ehitama uut teed ning üle jõe silda, mis peavad moodustama Pärnu ümbersõidutee läänelõigu. Ringrada ise jääb muutumatuks.



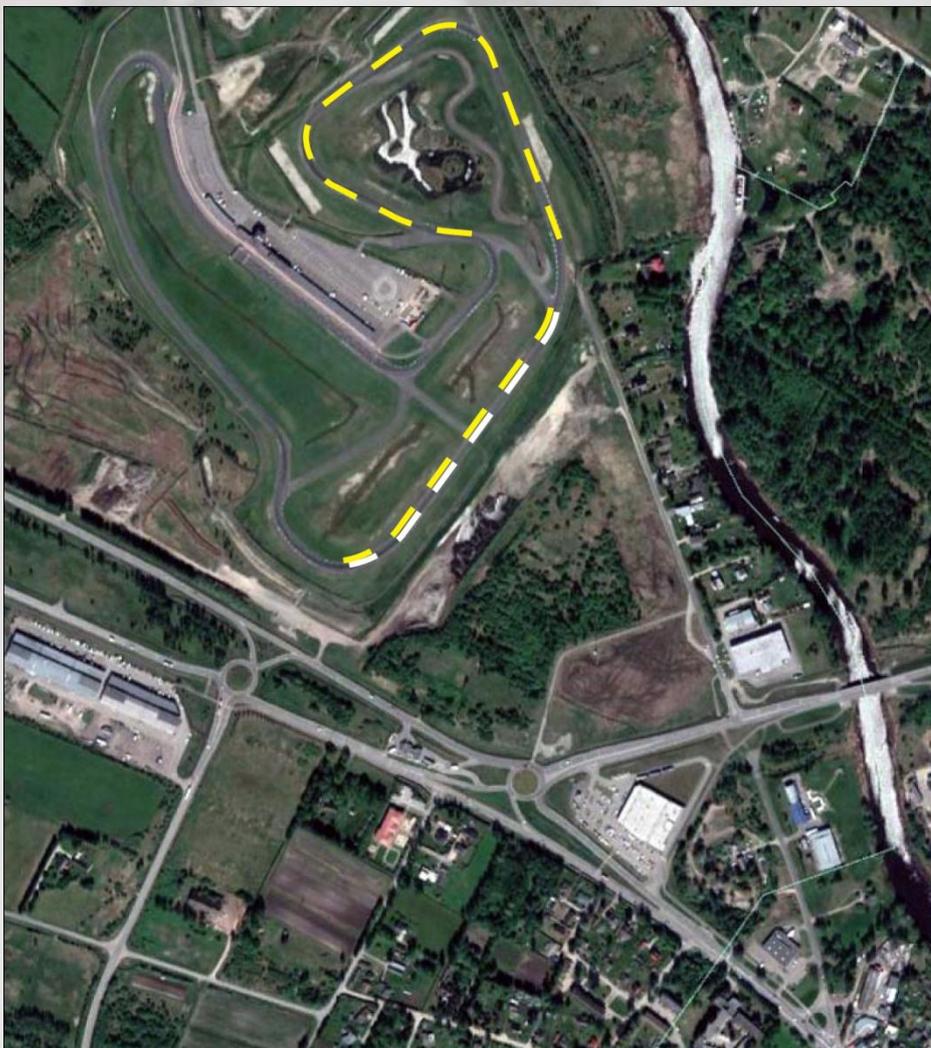
2012 год – начало капитальной реконструкции трассы, включающей в себя прежде всего сооружение нового участка и строительство боксов у нового места старта. Дорогу, являвшуюся восточной стороной старого «треугольника Сауга», перерезает сооружаемая объездная дорога, а северная ее часть окончательно входит в состав реконструируемой трассы. На юго-восточной стороне треугольника также заметны изменения: на ранее прямом шоссе появляется перекресток с круговым движением – будущий выезд на новую дорогу.

2012. aasta – algab ringraja kapitaalne rekonstrueerimine, mis hõlmab kõigepealt uue lõigu rajamise ja bokside ehitamise uue stardipaiga kõrvale. Vana Sauga kolmnurga idaküljeks olnud teed lõikab nüüd läbi ehitatav ümbersõidutee ja põhjapoolne teelõik muutub lõplikult rekonstrueeritava ringraja osaks. Kolmnurga kaguküljel on samuti näha muudatusi: sirgele maanteele ilmub ringristmik – tulevane väljasõit uuele ümbersõiduteele.



2013 год – новая дорога и мост открыты, реконструкция трассы завершена. Старт-финиш перенесен на новую прямую, рядом с которой сооружены комплекс боксов и служебные постройки. Дорога, ранее являвшаяся восточной стороной «треугольника Сауга», теперь полностью отделена от своего продолжения, вошедшего в состав нового автодрома, и служит только для подъезда к домам, расположенным вдоль реки.

2013. aasta – uus tee ja sild on avatud, ringraja rekonstrueerimine on lõpetatud. Stardi-finiši paik toodi uuele sirgele üle, mille kõrvale ehitati boksid ja teenindushooned. Sauga kolmnurga idaküljeks varem olnud tee on nüüd täiesti lõigatud oma jätkust ära, mis on uue autodroomi elemendiks muutunud, ning teda kasutatakse ainult piki jõge paiknevatele majadele juurdesõiduks.



С 2013 года никаких капитальных изменений как на ныне существующем автодроме, так и на бывшем «треугольнике Сауга» не произошло (на снимке – состояние местности на май 2018 года). Подводя итоги, мы видим, что в результате постепенных изменений современный «auto24ring» имеет с прежним «треугольником Сауга» всего один общий участок длиной около 400 м (показан белым пунктиром), а с трассой конца восьмидесятых – два общих участка (показаны желтым пунктиром) суммарной длиной примерно 1300 м. Сам «треугольник Сауга» как таковой после сооружения новой дороги и автодрома более не существует.

2013. aastast saadik mingeid suuri muudatusi nii praegusel autodroomil kui ka kunagisel Sauga kolmnurgal pole juhtunud (pildil on 2018. aasta mai maa-ala seisund). Kokkuvõttes näeme, et asteastmeliste muudatuste tulemusena on praegusel auto24ringil endise Sauga kolmnurgaga vaid üks umbes 400-meetrine ühisosa (tähistab seda valge punktiir), kaheksakümnendate aastate lõpu ringrajaga aga kaks ühisosa (kollane punktiir), mille kogupikkus on umbes 1300 m. Sauga kolmnurk kui selline pärast uue tee ja autodroomi rajamist enam ei eksisteeri.

5. Вана-Выйду (Вильянди)

Длина круга: 4570 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 58°23'06" с. ш., 25°40'08,5" в. д.

UTM: X 6 472 345, Y 35 422 175

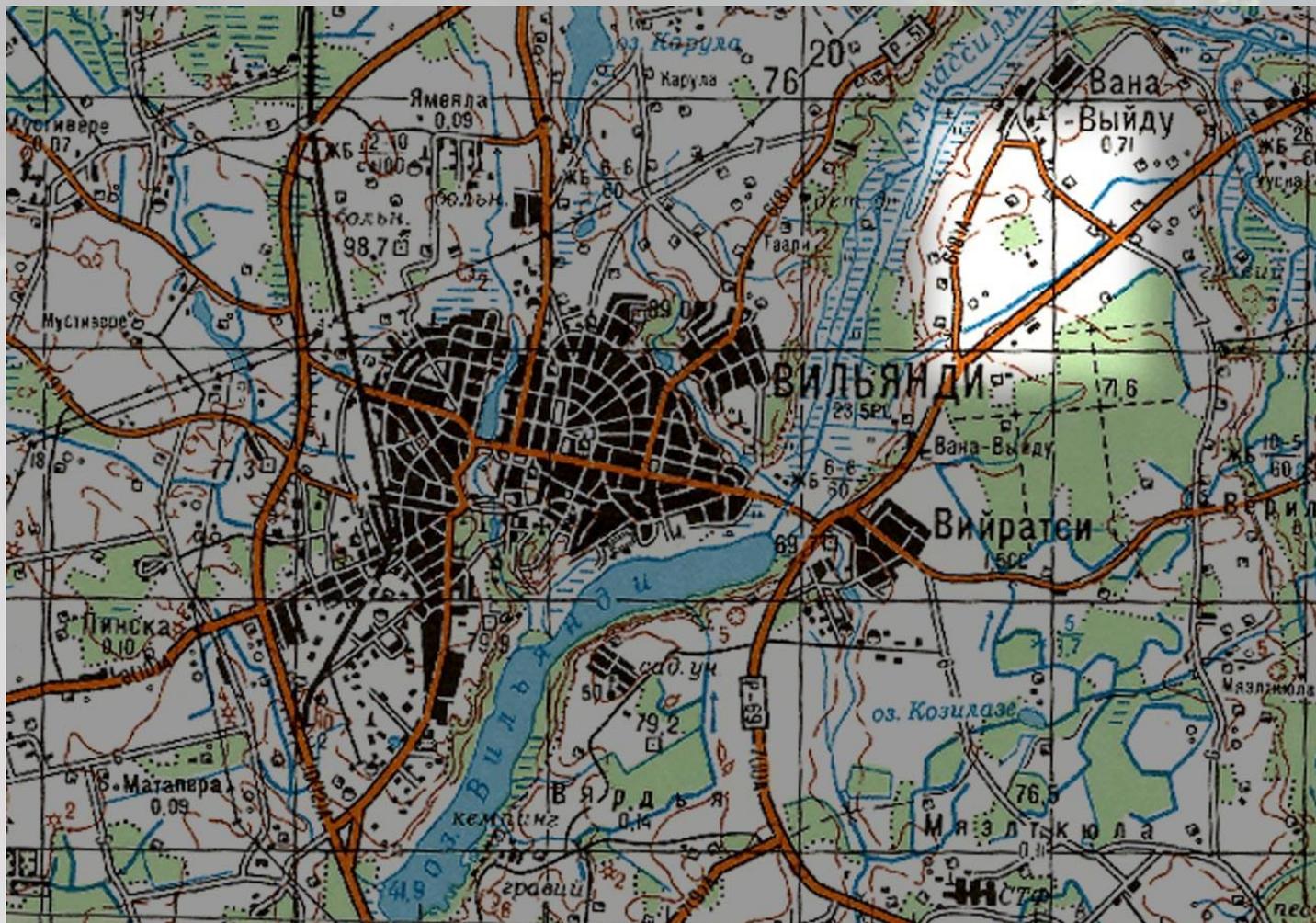
5. Vana-Võidu (Viljandi)

Ringi pikkus: 4570 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 58°23'06" N, 25°40'08,5" E

UTM: X 6 472 345, Y 35 422 175



В общих чертах история трассы Вана-Выйду повторяет историю тартуского кольца Оякюла – Ванамыйза. В Вильянди еще в предвоенное время проводились кольцевые мотогонки, однако в пятидесятые годы местная трасса перестала удовлетворять требованиям мотоспорта. Начались поиски новых вариантов, один из которых, предложенный в 1957 году, и приняли к осуществлению. В 1962 году начались работы по перестройке, расширению, спрямлению дорог в окрестностях деревни Вана-Выйду, результатом которых стала законченная к осени 1964 года новая трасса – первая в Эстонии, отвечавшая всем требованиям ФИМ.

В сентябре 1964 года на кольце Вана-Выйду состоялись первые соревнования, а со следующего года оно стало регулярно принимать этапы всесоюзных чемпионатов по кольцевым мотогонкам. Автомобильные гонки всесоюзного уровня в Вильянди не проводились – только этапы чемпионатов Эстонской ССР. В 1978 году, после закрытия трассы Пирита – Козе – Клоостриметса, в Вильянди единственный раз прошли гонки на Большой приз общества «Калев». Во время одного из заездов этих соревнований произошла авария с жертвами из числа зрителей, после чего проведение автомобильных гонок в Вильянди прекратилось. Для мотогонок тем не менее кольцо Вана-Выйду продолжало использоваться вплоть до самого конца восьмидесятых, когда возросшая интенсивность движения не позволяла более перекрывать в дни соревнований ведущее в Тарту шоссе, по которому проходила часть трассы.

Üldiselt kordab Vana-Võidu ringraja ajalugu Tartu Ojaküla – Vanamõisa ringi oma. Viljandis peeti veel sõjaeelsel ajal motoringrajasõite, kuid viiekümneandil aastail ei vastanud enam kohalik ringrada motosporti nõuetele. Hakati otsima uusi variante, millest üks, 1957. aastal pakutud, võeti vastu elluviimiseks. 1962. aastal algas Vana-Võidu küla lähedal asuvate teede ümberehitamine, laiendamine ja õgvendamine. Nende tulemuseks saigi 1964. aasta sügiseks lõpetatud uus ringrada – esimene FIM'i nõuetele vastav rada Eestis.

1964. aasta septembris peeti Vana-Võidu ringrajal esimesed võistlused, ning järgmisest aastast alates hakkas ta regulaarselt NSVL motoringrajasõidu meistrivõistluste etappe vastu võtma. Üleliidulise taseme autoringrajasõite Viljandis ei peetud, korraldati vaid Eesti NSV meistrivõistluste etappe. 1978. aastal, pärast Pirit – Kose – Kloostrimetsa ringraja sulgemist, toimus Viljandis esimest ja ainsamat korda Kalevi Suursõit. Nende võistluste ühe sõidu ajal juhtus pealtvaatajate hulgast ohvriga avari, misjärel autoringrajasõidud Viljandis katkestati. Mootorrataste kihutamiseks oli siiski Vana-Võidu ringrada kasutusel kaheksakümneandate aastate lõpuni välja, kui suurenenud liikluse aktiivsus ei lubanud enam sulgeda võistluste päevadel Tartusse viivat maanteed, mida mööda osaliselt ringrada läks.



01

01 Бывшая стартовая площадка. Рядом с дорогой располагается лесопильный комбинат – комплекс его сооружений, хорошо заметный на космическом снимке, появился здесь в конце девяностых.

01 Endine stardiplats. Tee ääres asub saeveski – selle ehitiste kompleks, mida on hästi satelliidipildil näha, ilmus siia üheksakümnendate aastate lõpul.



02

02 Вид на стартовую прямую в противоположном направлении. Вдали виден перекресток с шоссе Тарту – Вильянди. Перспектива и рельеф зрительно преуменьшают расстояние: в действительности от места съемки до перекрестка – почти полкилометра.

02 Vaade stardisirgele vastassuunas. Kaugel paistab Tartu – Viljandi maanteeaga ristumine. Perspektiiv ja pinnareljeef vähendavad visuaalselt kaugust: tegelikult pildistamise paigast ristumiseni on peaaegu pool kilomeetrit.



Старт гонки в 1978 году. Следов зрительской трибуны сейчас, разумеется, уже не осталось никаких.

Võidusõidu start 1978. aastal. Mingeid jälgi pealtvaatajate tribüünist nüüdseks muidugi pole jäänud.



С другой стороны дороги располагался павильон для судей и хронометристов. Стоявший поодаль дом к трассе отношения не имел – это был один из многочисленных окрестных хуторов, которому случайно повезло (или не повезло) после открытия трассы оказаться вблизи старта-финиша. Этот снимок сделан в 1977 году, а ныне как раз на месте павильона и дома находятся стоянка техники и склад лесопильного комбината.

Teisel pool teed asetses kohtunike ja ajamõõtjate paviljon. Kaugemal asunud majal ringrajaga seost ei olnud – ta oli üks arvukaid ümberkaudseid talusid ja tal juhuslikult vedas (või ei vedanud), et ringraja avamisest peale stardi-finiši paiga lähedal paikneda. Käesolev foto tehti 1977. aastal, nüüd aga asetsevad just paviljoni ja maja kohal saeveski peatuskoht ja ladu.



03

03 В своей северной части трасса проходила по краю деревни Вана-Выйду (на фотографии заметен знак выезда из населенного пункта). Вдали видна территория лесопилки.

03 Ringraja põhjaosa läks Vana-Võidu küla servast läbi (pildil on märgata asula lõpu liiklusmärki). Kaugel on näha saeveski maa-ala.



04

04 Поворот Тамме, за которым начинается длинный и почти прямой участок.

04 Tamme kurv, mille järel algab pikk ning peaaegu sirge teelõik.



1978 год, Большой приз общества «Калев». Латвийский гонщик Андрис Шталс проходит этот же поворот.

1978. aasta Kalevi Suursõit. Läti võidusõitja Andris Štāls seda sama kurvi läbimas.



05

05 Восточный отрезок трассы почти целиком проходит через поля, среди которых стоят отдельные хутора. Почти так же выглядела эта часть трассы и полвека назад.

05 Ringraja idaosa läheb peaaegu täielikult üle põllu, mille vahel asetsevad harvalt talud. Peaaegu samuti nägi see ringraja osa välja ka pool sajandit tagasi.



06

06 Одно из немногих изменений – новые дома, построенные рядом с одним из хуторов около десяти лет назад.

06 Üks väheseid muudatusi on uued majad, mis ehitati umbes kümne aasta eest ühe talu lähedale.



07 S-образная связка поворотов Ору в юго-западной части трассы – единственное место, где дает о себе знать рельеф (дорога здесь проходит через овраг).

07 Ringi edelaosas paiknev Oru S-kurv oli ainukene koht, kus annab end tunda pinnareljeef (tõeliselt on tegemist mitte ehtse oruga, vaid jäärakuga).



08 Вид на эти же повороты с другой стороны, противоположной направлению движения по трассе. В этом месте во время соревнований наверняка можно было сделать немало эффектных кадров, ни в чем не уступающих, пожалуй, даже сделанным в известном повороте Рандвере в Пирите. Странно, но ни одной фотографии с трассы Вана-Выйду из этого места и в подобном ракурсе пока не найдено.

08 Vaade samadele kurvidele rajal sõitmisele vastupidises suunas. Võistluste ajal kahtlemata võis sellel kohal teha palju efektseid kaadre, mis poleks isegi Pirital, kuulsas Randvere kurvis tehtutele alla jäänud. On imelik, aga ühtki pilti, mis oleks Vana-Võidu ringraja sellisamal kohal ja sarnases vaates tehtud, pole senini leitud.



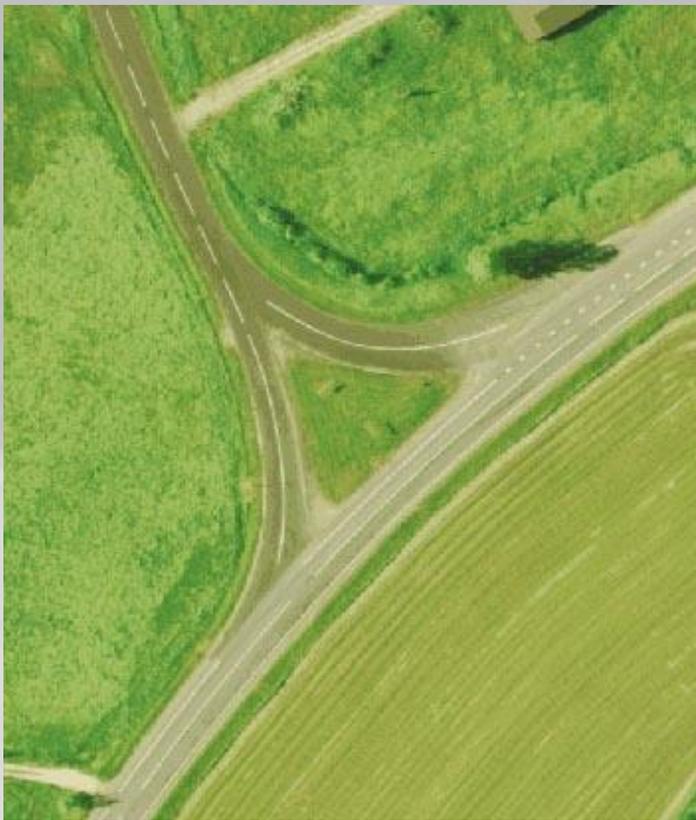
Известно только несколько фотографий, сделанных близко к этому месту – уже при выходе из S-образной связки, на короткой прямой перед левым поворотом Линна при выезде на шоссе.

On teada vaid mitu pilti, mis tehti selle paiga lähedal – juba S-kurvi väljudes lühikesele sirgele enne vasaku Linna kurvi väljasõidul maanteele.



09 Выезд на шоссе Тарту – Вильянди, бывший поворот Линна – самая южная точка трассы. Раньше здесь находилось скругление, позволявшее гонщикам легко поворачивать налево во время соревнований, но после расширения шоссе несколько лет назад оно было ликвидировано.

09 Väljasõit Tartu – Viljandi maanteele, endine Linna kurv – ringraja lõunapoolseim punkt. Enne oli siin sujuvam pööre, mis andis võidusõitjatele võimalust võistluste ajal pöörata vasakule lihtsamalt, kuid mitu aastat tagasi, pärast maantee laiendamist see likvideeriti.



Слева – выезд на шоссе до реконструкции (2010 год), с плавным поворотом, построенным как элемент гоночной трассы. Справа – снимок 2013 года: перекресток приобрел обыкновенную Т-образную форму, на месте скругления начата прокладка велодорожки.



Vasakul on väljasõit maanteele enne rekonstrueerimist (2010. aastal), koos võidusõiduringraja elemendina rajatud sujuva kurviga. Paremal on 2013. aasta pilt: ristumine on tavaliseks T-kujuliseks muutunud, ümarduse asemel hakati jalgrattateed rajama.



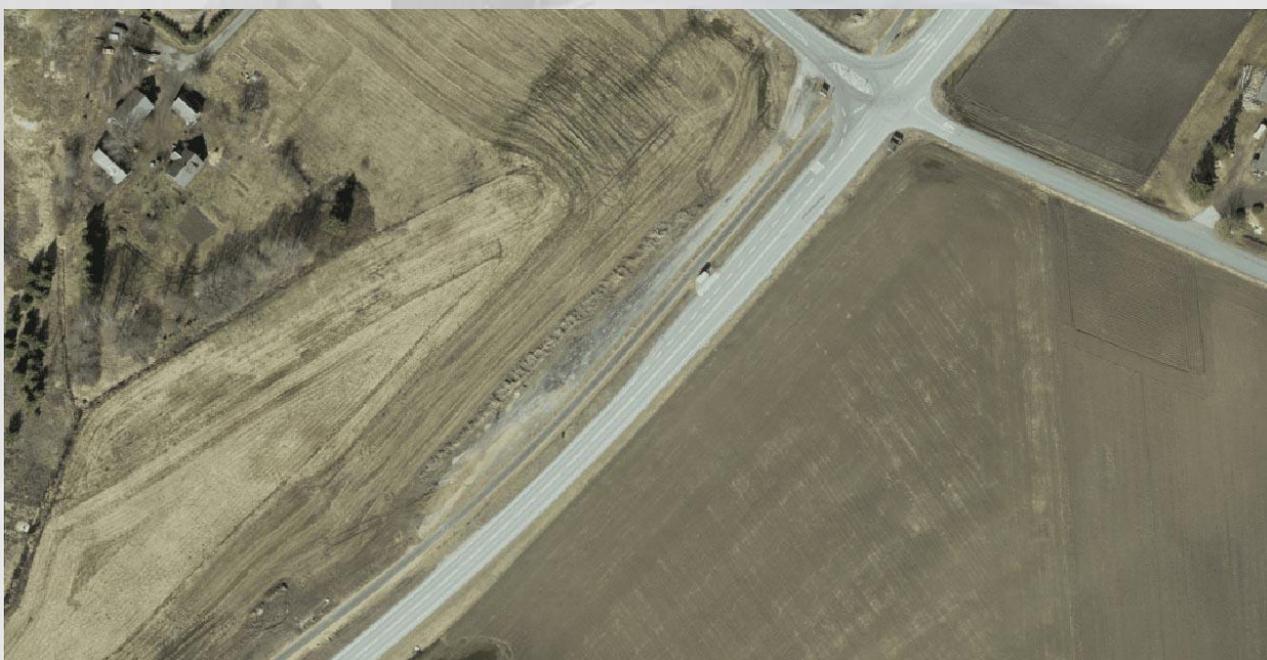
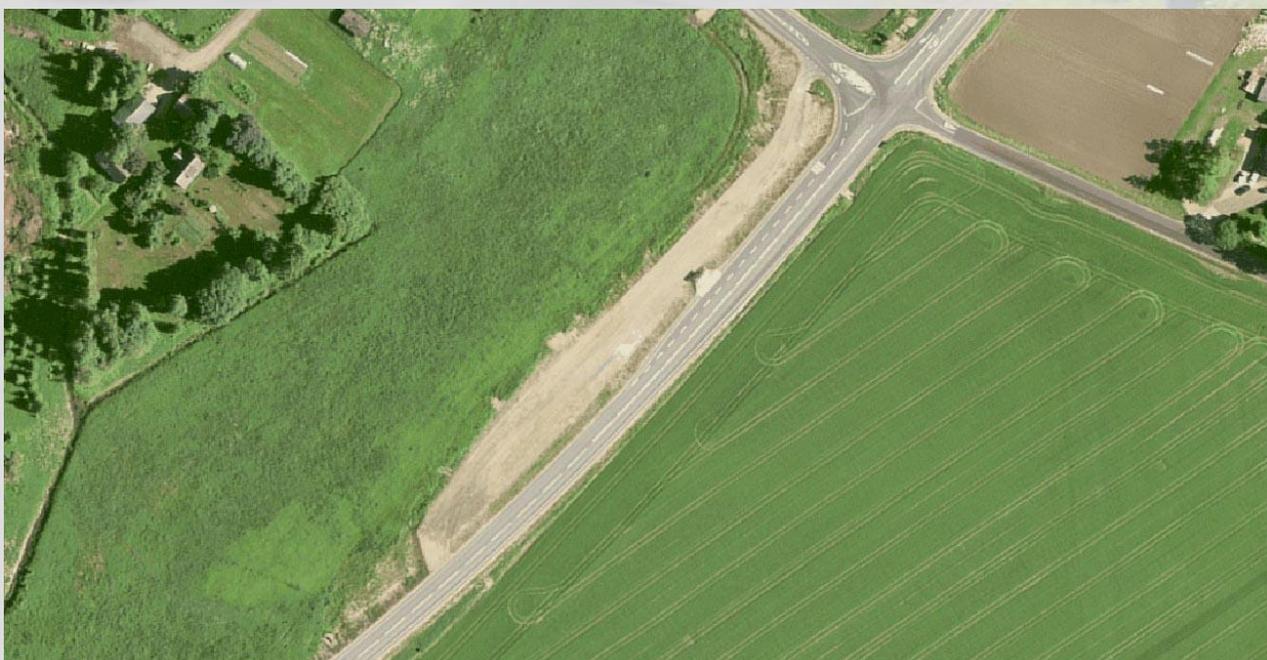
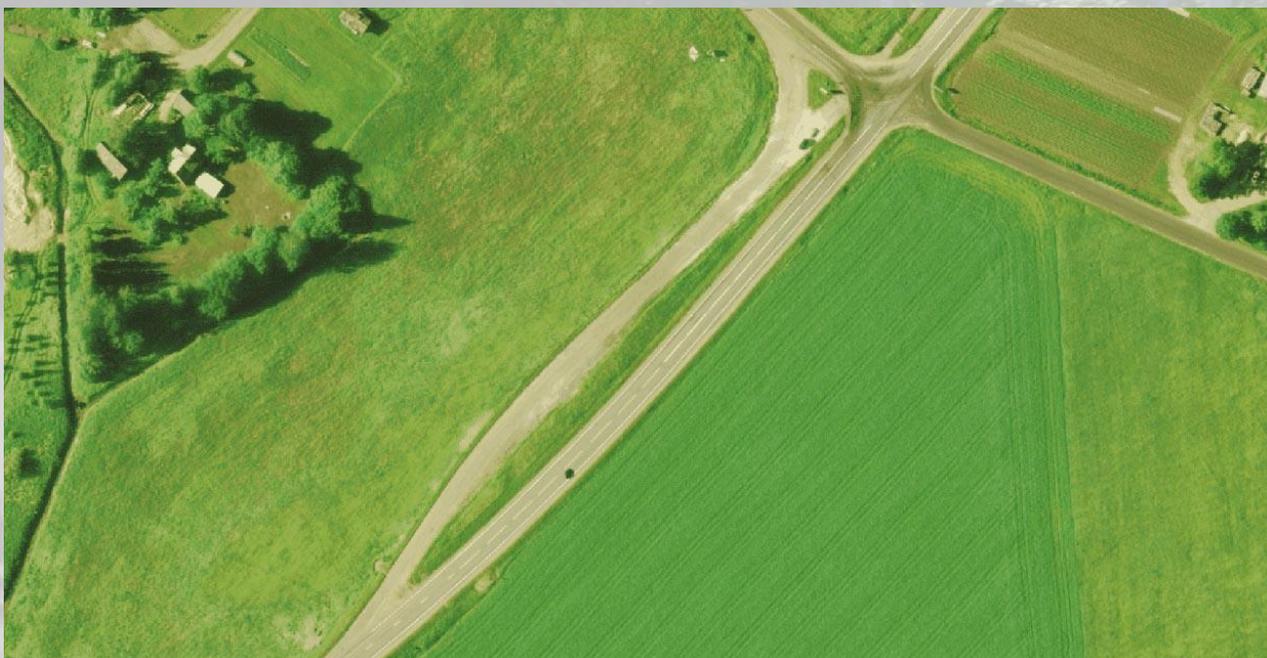
10

10 Нечто подобное произошло и с другим перекрестком – поворотом Тарту в восточном углу трассы. Впрочем, в состав гоночного кольца собственно перекресток не входил: во время соревнований участники поворачивали налево со специально сооруженного параллельного шоссе отрезка, который начинался метров за двести до поворота. Такое решение позволяло сделать сам поворот более

10 Sarnane saatus ootas ka teist ristumist – ringraja idanurgal asunud Tartu kurvi. Ringratta aga nimelt ristumine ei kuulunud: võistluste ajal pöörasid osalejad vasakule eriti rajatud paralleelrajal, mis algas umbes kakssada meetrit enne kurvi. Selline lahendus võimaldas muuta kurvi läbisõitmiseks sobivamaks. See paralleelrada koos kurviga

удобным для прохождения. Этот параллельный отрезок вместе с поворотом был также ликвидирован при прокладке велодорожки вдоль шоссе.

самuti kõrvaldati mööda maanteed käiva jalgrattatee rajamise käigus.



На предыдущей странице сверху вниз:

2010 год – поворот Тарту и предшествующий ему отрезок трассы еще в почти неизменном виде;

2013 год – одновременно с реконструкцией перекрестка поворот бывшей трассы ликвидирован, асфальт с него полностью снят;

2018 год – вдоль шоссе проложена велодорожка, а сохранившиеся остатки поворота Тарту и подхода к нему служат съездом с дороги для строительной техники при проведении каких-то земляных работ.

6. Мяо (Пайде)

Длина круга: 2900 м

Координаты точки старта:

WGS-84: 58°54'39,5" с. ш., 25°36'12,5" в. д.

UTM: X 6 530 980, Y 35 419 565

Eelmisel leheküljel ülalt alla:

2010. aasta – Tartu kurv ja sellele eelnev ringrajalõik on veel peaaegu muutusteta;

2013. aasta – koos ristumise rekonstrueerimisega korraga likvideeriti endise ringraja kurv, asfalt võeti tervenisti üles;

2018. aasta – paralleelselt maanteega on rajatud jalgrattatee, Tartu kurvi ja sellele ligipääsu säilinud jäänuseid kasutatakse mahasõiduna ehitustehnikale mingite mullatööde tegemiseks.

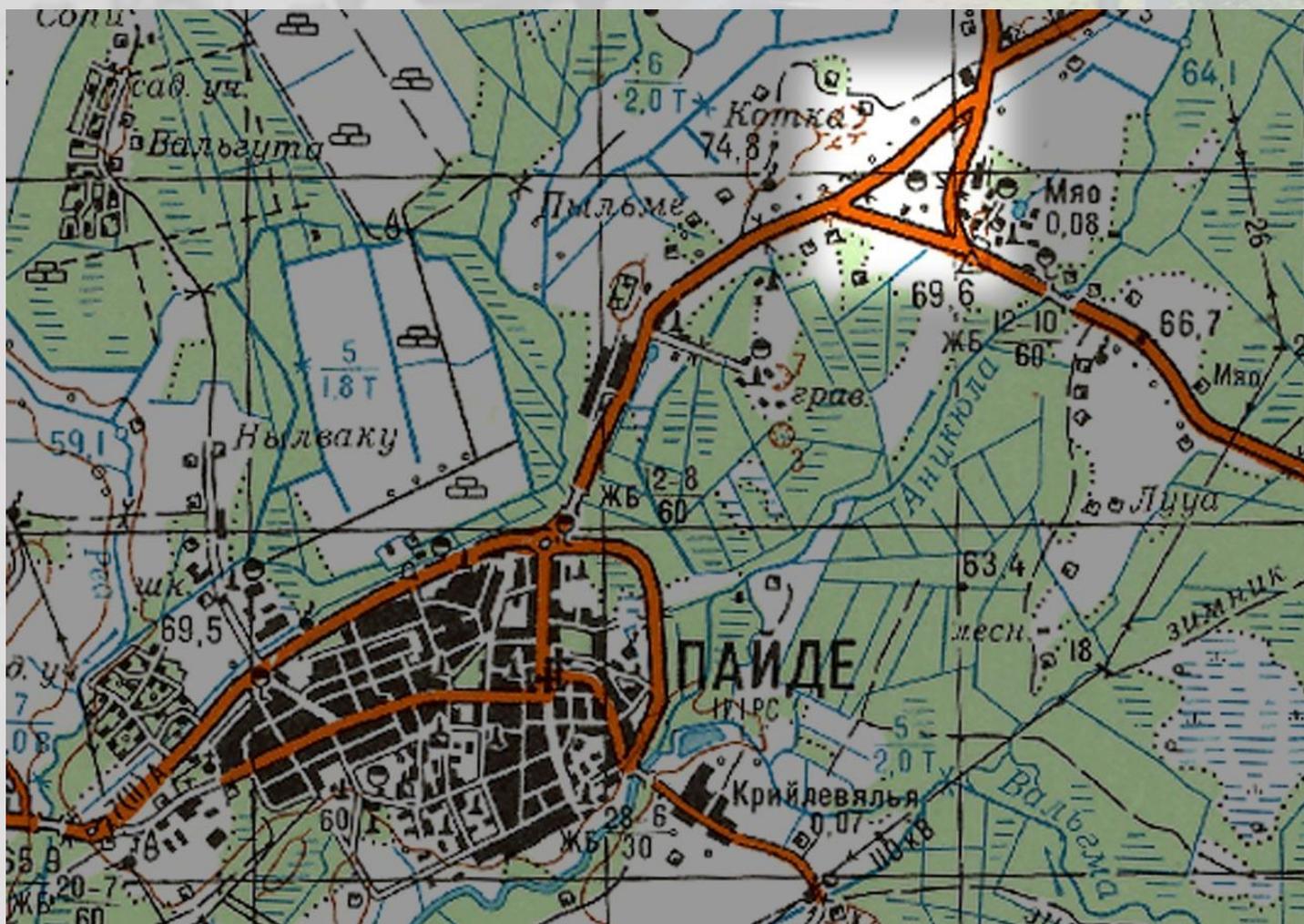
6. Mäo (Paide)

Ringi pikkus: 2900 m

Stardipaiga koordinaadid:

WGS-84: 58°54'39,5" N, 25°36'12,5" E

UTM: X 6 530 980, Y 35 419 565



Под конец посетим самую малоизвестную из бывших трасс Эстонии – так называемый «треугольник Мяо» в окрестностях Пайде. Его история очень коротка: гонки там проводились всего четыре сезона, с 1970 по 1973 год включительно. При этом из автомобилей в Мяо стартовали исключительно маленькие «Эстонии» формулы 4 с 350-кубовыми мотоциклетными двигателями. На «треугольнике Мяо» в эти четыре года разыгрывались первые, весенние этапы республиканских первенств в формуле 4. Возможно, редкость использования этой трассы связана с тем, что она включала в себя дорогу, связывавшую Таллин и Тарту, перекрывать которую для проведения гонок чаще раза в год возможности не было.

Lõpuks külastame vähetuntuimat kunagist ringrada Eestis – Paide lähedal asuvat niinimetatud Mäo kolmnurka. Selle ajalugu on väga lühike, sest võisteldi seal vaid nelja hooaja kestel, aastail 1970 kuni 1973. Võidusõiduautode hulgast seejuures startisid Mäos ainult 350-kuubikuliste mootorrattamootorigega väikesed vormel-4 Estoniad. Nende nelja aasta jooksul peeti Mäo kolmnurgal esimesi, kevadisi vabariigi vormel-4 meistrivõistluste etappe. Võib-olla kasutati seda ringrada harvalt sellepärast, et see hõlmas Tallinn – Tartu maantee osa, mida võistlusteks sulgeda sagedamini kui kord aastas polnud võimalust.



«Треугольник Мяо» разделил судьбу трасс в Тарту и Пярну: как единое дорожное кольцо он ныне не существует. Большая его часть в 2010–2011 гг. была капитально перестроена и включена в состав обширной развязки, возведенной параллельно со строительством нового расширенного участка шоссе Таллин – Тарту, проходящего несколько в стороне от прежней дороги (на общем виде бывшей трассы новое шоссе видно в северо-восточном углу). Те отрезки дорог, которые в состав развязки не попали, ныне не существуют либо превратились в подъездные пути или непроезжие тупики.

Mäo kolmnurk on Tartu ja Pärnu ringradade saatust jaganud: tervikliku ringrajana teda enam ei ole. Ringi suurem osa ehitati 2010.–2011. aastail kapitaalselt ümber ja see saigi suure liiklussõlme elemendiks. Liiklussõlm tehti siia samal ajal kui Tallinn – Tartu maantee uus laiendatud osa, mis asub vanast teest eemal (uus maantee on nähtav endise ringraja üldvaate kirdenurgas). Need teelõigud, mida liiklussõlme sisse ei võetud, praegu kas ei eksisteeri enam või on juurdepääsuteedeks või läbipääsmatuteks umbteedeks muutunud.



01 Свое знакомство с бывшим «треугольником Мяо» начнем с его южной стороны, на которой когда-то располагался старт-финиш. После постройки нового шоссе и развязки эта дорога потеряла свое транспортное значение, и теперь при въезде на нее с восточной стороны нас встречает знак тупика.

01 Oma tutvustamist endise Mäo kolmnurgaga alustame lõunaküljest peale, kus asetseb kunagi start-finiš. Pärast uue maantee ja liiklussõlme rajamist kaotas see tee oma tähenduse ja nüüd, sõites sellele ida poolt, näeme tupidtee liiklusmärki.



02

02 Действительно, на противоположном, западном конце дорога обрывается. Когда параллельно шоссе, идущему от Пайде к новой развязке, прокладывали пешеходную и велосипедную дорожку, съезд на старую дорогу решили ликвидировать, раз уж ею теперь мало кто пользовался.

02 Ja tõepoolest, vastasotsas läänes tee katkeb. Piki Paidest uue liiklussõlme juurde minevat maanteed kõnni- ning jalgrattateed rajades otsustati mahasõit vanale teele likvideerida, kuna seda nüüd kasutati vähe.



03

03 Вид на бывшую стартовую прямую.

03 Vaade endisele stardisirgele.



04

04 Возвращаемся к юго-восточному углу треугольника – острому послестартовому повороту. Вот так он выглядит сейчас. Слева – стартовая прямая, справа – плавный поворот, которым начиналась восточная сторона бывшей трассы.

04 Pöördume tagasi ringraja kagunurgale, teravale stardijärgsele kurvile. Nii näeb see praegu välja. Vasakul on stardisirge, paremal on sujuv pööre, millega algas endise kolmnurga idapoolne külg.



05

05 Восточный отрезок на плане своих очертаний не изменил, но теперь на нем появились мост и выезд на новое шоссе.

05 Idapoolse teelõigu plaanikuju pole muutunud, kuid nüüd on siia tehtud sild ja väljasõit uuele maanteele.



06

06 На западной стороне треугольника также обустроен выезд на шоссе. Хорошо заметна граница между старым асфальтом, который, возможно, лежал здесь и в начале семидесятых, и новым, уложенным во время строительства дорожной развязки.

06 Kolmnurga läänepoolsele teelõigule rajati samuti väljasõit maanteele. Hästi on märgata vana ja uue asfaldi piiri. Vana asfalt oli siin vist veel seitsmekümnendate aastate algul, uus aga paigaldati liiklussõlme ehitamise käigus.



07

07 Западная сторона бывшего треугольника сохранена лишь настолько, насколько это необходимо для

07 Endise kolmnurga läänepoolne teelõik on säilinud vaid sedavõrd, kuivõrd on vaja juurdesõiduks aastail

обеспечения проезда к заводу сухих строительных смесей, построенному здесь в 2006–2007 гг. (поворот к нему и один из корпусов завода видны справа). Далее асфальт полностью снят, местность рекультивирована, и следы бывшей дороги различимы ныне только на космических снимках. Двигаться дальше некуда, и на этом экскурсия по бывшему «треугольнику Мяо» завершена.

Наша поездка по забытым трассам Эстонии окончена. Что можно сказать в заключение? С одной стороны, немного грустно сознавать, что по этим дорогам больше никогда не пронесутся гоночные автомобили или мотоциклы. Еще грустнее, если трасса как единое целое больше не существует, как это произошло с кольцом Оякюла – Ванамыйза и «треугольником Мяо». С другой стороны, все шесть бывших трасс попросту не могли сохраниться до нынешнего времени в неприкосновенности, ведь любая из них представляла собой в общем-то самые обыкновенные дороги общего пользования. И дороги эти, как и следовало ожидать, рано или поздно переставали отвечать требованиям времени. Тогда их либо расширяли и обустроивали по современным стандартам, либо строили новые магистрали, после чего прежние дороги начинали играть вспомогательную роль или вообще убирались за ненадобностью. Единственное исключение – пярнуская трасса, которая постепенно из обыкновенного дорожного кольца превратилась в современный автодром. Впрочем, и он не имеет с прежним «треугольником Сауга» почти ничего общего. Ход истории не остановить, и мы можем сейчас только попытаться разыскать и увидеть своими глазами все, что осталось от шести бывших гоночных трасс Эстонии, и увязать это с известными нам фактами из их истории – этому и была посвящена наша поездка.

2006–2007 siia rajatud ehituslike kuivsegude tehasele (pööret tehase poole ja üht selle ehitist on näha paremal). Edasi on asfalt täiesti üles võetud, maapind rekultiveeritud ja kunagise tee jälgi saab nüüd märgata ainult satelliidipiltidel. Edasi minna pole kuhugi ja sellega meie ekskursioon mööda endist Mäo kolmnurka lõpeb.

Meie reis mööda Eesti unustatud ringradu on lõppenud. Mida võib kokkuvõtteks öelda? Ühelt poolt on natuke kurb teada, et nendel teedel enam kunagi ei kihuta võidusõiduautod ja -mootorrattad. On veel kurvem, kui ringrada tervikuna enam ei eksisteeri, nagu see juhtus Ojaküla – Vanamõisa ringi ja Mäo kolmnurgaga. Teiselt poolt kõigel kuuel endisel ringrajal lihsalt polnud võimalust säilida tänapäevani puutumatusena, sest igaüks neist üldiselt kujutas endast tavalisi avalikke teid. Ja need teed lakkasid ootuspäraselt varem või hiljem aja nõuetele vastamast. Siis need kas laiendati ning ehitati ajakohaselt ümber või rajati uued magistraalid, misjärel muutusid vanad teed teisejärguliseks või kadusid mittevajalikkuse tõttu. Ainukeseks erandiks sai Pärnu ringrada, mis on tavalisest maanteeringist aegamööda ajakohaseks autodroomiks kujunenud. Ent viimaselgi kunagise Sauga kolmnurgaga on väga vähe ühist. Ajaloo käiku on võimatu peatada ja me võime nüüd vaid katsuda leida ja näha oma silmaga kõike, mida on kuuest kunagisest Eesti ringrajast järele jäänud ja siduda seda nende ajaloo tuntute seikadega. Sellele oligi pühendatud meie reis.



Загадка третьего в экипаже

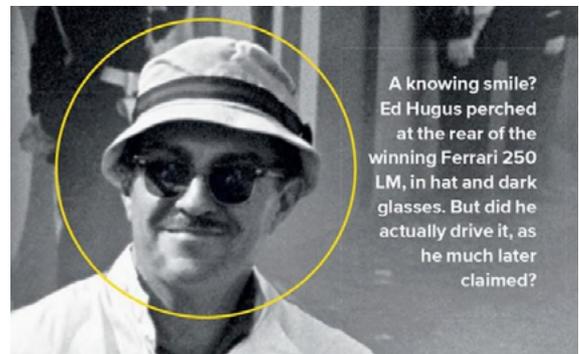
Перевод статьи Дуга Ная (*Doug Nye*) «*The mystery of the third man*» из №10 журнала «Мотор Спорт» (*Motor Sport*) за 2020 год. Автор перевода – Владимир Коваленко



Загадочная улыбка? Эд Хьюгус в шляпе и тёмных очках сидит на заднем крыле победившей «Феррари». Но сидел ли он на самом деле за её руль в гонке, о чём заявлял через много лет?

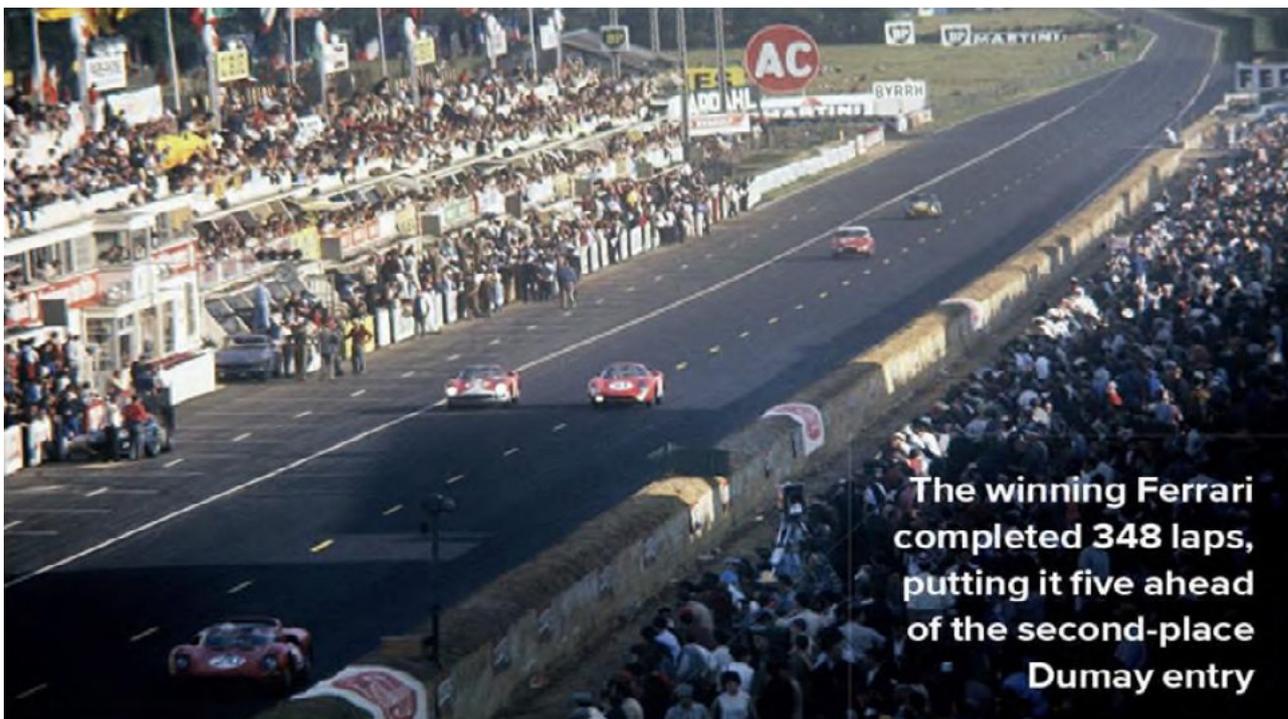
В 1965 году Йохен Риндт и Мастен Грегори выиграли величайшую в мире гонку, а спустя 34 года их обвинили в использовании посторонней помощи в обход правил.

Дуг Най перевоплощается в Шерлока Холмса и начинает расследование.



Официально подтверждённые итоги гонки редко пересматриваются. Особенно – в самой престижной из существующих дорожных гонок, «24 часа Ле-Мана». В 1965 году заводские «Феррари» и «Форды» в острой борьбе за лидерство «посыпались», отдав лавры победителей младшей категории «гран-туризмо» – двум заднемоторным купе «Феррари-250ЛМ» (*Ferrari 250LM*) Североамериканской гоночной команды (*North American Racing Team – N.A.R.T.*; далее – НАРТ) и бельгийской команды «Экюри Франкоршан» (*Ecurie Framcorchamps*) по заявке французского частного Пьера Дюме (*Pierre Dumay*). Их борьба закончилась, когда на франко-бельгийской машине лопнула правая задняя шина, на чём они потеряли 5 кругов. Экипаж же американской «Феррари» в составе ветерана Мастена Грегори и восходящей звезды формулы №2 Йохена Риндта спокойно добрался до финиша, подарив Луиджи Кинетти (*Luigi Chinetti*) четвёртую победу в Ле-Мане и первую в качестве заявителя (трижды побеждал как гонщик).

Результат пришёлся публике по душе. 33-летний Мастен Грегори по прозвищу Канзасская Молния выступал в очках, говорил нетипичным для его внешности басом и обладал огромным опытом в гонках спортивных автомобилей и формулы №1. Этот «Ле-Ман» был у него десятым, тогда как для 23-летнего Йохена Риндта – лишь вторым.



Победившая «Феррари» преодолела 348 кругов, на 5 больше, чем аналогичная машина Пьера Дюме.

34 года результат их впечатляющей победы благополучно перепечатывался в многочисленных книгах, пока в 1999 году не вышел замечательный двухтомник нашего друга Яноша Вимпффена (*Janos Wimpffen*) *Time & Two Seats*, посвящённый истории гонок на выносливость. Янош – очень достойный исследователь, поэтому, когда он написал: «Когда в наступившей темноте настала очередь Грегори сесть за руль, он, зная о своих проблемах со зрением, попросил запасного гонщика Эда Хьюгуса ненадолго его заменить, пока не забрезжит рассвет», – мы все приняли эту информацию как истину в последней инстанции. Янош пояснил, что эта история «преимущественно основана» на рассказе самого Эда: «Думаю, что я стал первым, кому он рассказал такие подробности, и уж точно первым, кто их опубликовал. Я неоднократно встречался с ним и ещё несколько раз разговаривал по телефону. Рассказ всегда был логичен, и детали не путались. То же самое он рассказывал и другим. При этом надо заметить, что эта история всплыла лишь после того, как все её участники, последним из которых стал Луиджи Кинетти, отправились в мир иной».

В 1965 году Эду Хьюгусу было 42 года, он возглавлял фирму «Европейские автомобили» (*European Cars*) по продаже автомобилей «Фольксваген» в Питтсбурге. Он был весьма способным клубным гонщиком, и в 1962 году именно он профинансировал новый проект Кэррола Шелби (*Carroll Shelby*) «Кобра» (*Cobra*). Собственно, компания «Европейские автомобили» и подготовила первую партию «Кобры» из привезённых из Британии автомобилей «Эй-си» (AC). Хьюгус гонялся на «Ягуарах», «Мерседесах», «Куперах», «Альфа-Ромео», «Феррари», «Шевроле», «Порше» и «Листеррах»; даже на «Изо-Грифо» и «Лотосе-23» с двигателем от «Феррари-Дино» команды НАРТ.

В 2017 году издательство «Дэлтон Уотсон» (*Dalton Watson*) выпустило книгу Роберта Уокера (*Robert D. Walker*) «Гонщик «Кобры». История Эда Хьюгуса» (*Cobra Pilote – The Ed Hugus Story*). Книга хорошая, с приличной полиграфией, полная крайне редких фотографий. Рассказывая о «Ле-Мане» 1965 года, автор приводит слова самого Хьюгуса: «Я приехал в Ле-Ман, чтобы стартовать на одной из «Феррари» команды НАРТ, которую должны были доставить к тренировке». Далее следует авторский текст. «К величайшему сожалению, он узнал, что машина не была готова. Но раз уж он по-прежнему был членом команды НАРТ, Кинетти назначил его резервным гонщиком экипажа Мастена Грегори и Йохена Риндта. Если кто-то из них не смог бы стартовать или продолжить гонку, Хьюгус занял бы его место».

Между Грегори и Риндтом были противоречия по гоночной стратегии. Американец предлагал вести гонку в спокойном режиме, австриец же хотел гнать во весь опор. Все вспоминают, что Риндт был непоколебим в своём боевом настрое (и я живо могу представить, как он всех убеждает). По словам Хьюгуса, «Грегори неохотно согласился». А самого Хьюгуса Кинетти отправил в помощь опытному бывшему менеджеру команды Бриггса Каннингема Джонни Босу (*Johnny Baus*) обеспечивать работу в боксах во время гонки.



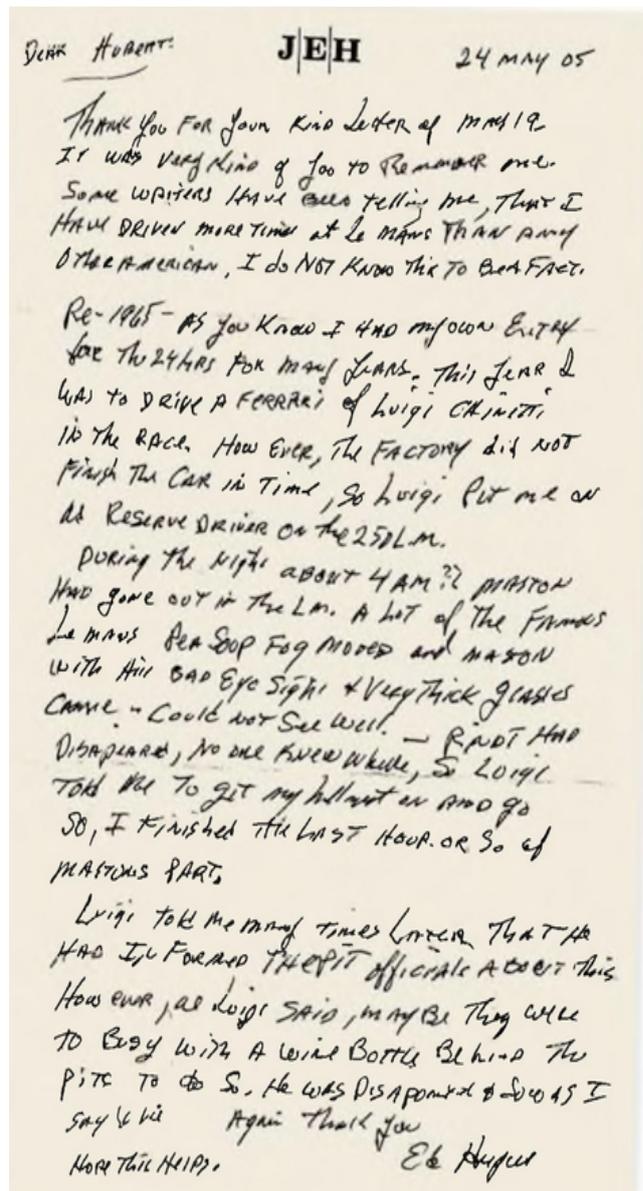
«Феррари-250LM» команды НАРТ ехала в полный газ по инициативе Риндта и одержала победу, когда прототипы столкнулись с проблемами.

Спустя много лет, в мае 2005 года, уже старый Эд Хьюгус написал приведённое здесь письмо (справа) французскому поклоннику «Ле-Мана» Юберу Барада (*Hubert Baradat*), попросившему рассказать об этой гонке. Так действительно ли Эд Хьюгус подменял Мастена Грегори за рулём «около 4 утра» воскресенья в Ле-Мане в 1965 году, или сильно постаревший спортсмен выдаёт желаемое за действительное?

В книге про Хьюгуса Роберт Уокер пишет: «Скептики, сомневающиеся в свидетельствах Эда Хьюгуса, его просто не знают. Он всегда отвечал за свои слова и никогда не занимался саморекламой, не приукрашивал свои достоинства или хвастался своими успехами. Его стремление рассказать о подробностях гонки в Ле-Мане 1965 года вызвано исключительно его дотошностью, и уж точно без намерения испортить свою репутацию».

Мы с Эдом Хьюгусом незнакомы, но знаем тех, кто был знаком. Один из моих друзей, специалист по истории «Порше», вспоминает, что Хьюгус считал себя очень успешным продавцом автомобилей и рассказывал, что когда его «Порше» сошёл в Ле-Мане в 1959 году, он лидировал, что не соответствует действительности. Известный американский коллекционер, чьи отец и семья были хорошо знакомы с Хьюгусом, добавляет: «У Эда была склонность к интересным рассказам, но я не припомню, чтобы до недавних пор он рассказывал о победе в Ле-Мане».

Далее в нашем повествовании нам помогут чрезвычайно увлечённый и много знающий администратор исторического комитета Автоклуба Запада Луи Моннье (*Louis Monnier*) и куратор архивов клуба Фабрис Бурриго (*Fabrice Bourrigaud*). Они подняли сохранившиеся доку-





Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»



менты о гонке 1965 года и помогли их проанализировать.

В архиве клуба есть три источника информации. Первый – так называемый «Журнал гонки» (*Journal de Course*) с подробными заметками официальных судей в боксах о пит-стопах: затраченное время, проведённые работы, смены гонщиков, сходы. Второй источник – промежуточная классификация в конце каждого часа. Наконец, сохранился покруговой хронометраж с временами на круге каждого автомобиля.

Объединив эти три источника, мы смогли получить чёткую картину хода гонки победившей «Феррари», хотя и с некоторыми оговорками. Есть небольшие различия между временами пит-стопов из «Журнала гонки» и вычисленными по покруговому хронометражу.

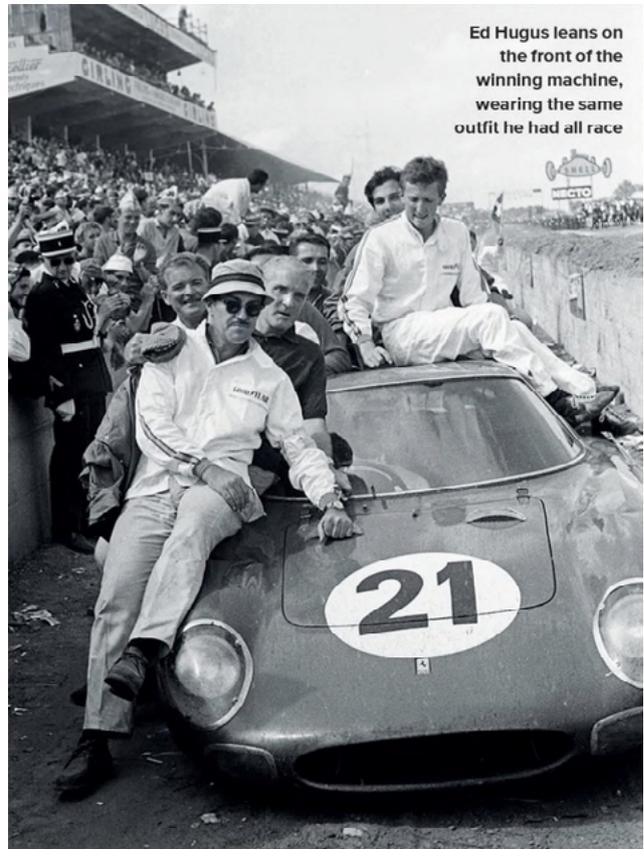
Важно заметить, что в письмах Хьюгуса 2005 года сказано, что Грегори начал свою смену «около 4 утра». В «Журнале гонки» записано, что Риндт сменил Грегори на 8 пит-стопе в 01:59 ночи. Для 9 пит-стопа в 03:38 гонщики не указаны, а для 10-го в 05:14 указан Риндт как заехавший в боксы и Грегори – как выехавший на трассу в 05:16. Таким образом, в соответствии с этими заметками Риндт однозначно проехал двойную смену в темноте с 01:59 до 05:14 и передал машину Грегори на рассвете.

Хьюгус подчёркивает, что он заменил не Риндта, а испытывшего ухудшение видимости Грегори. Но Мастен не менял Риндта до 05:16 утра, когда отправился на свою 5 смену, весьма нестандартно состоявшую из трёх отрезков. На 11 пит-стоп он заехал без смены в 06:44, на 12-й – в 07:32 и на 13-м в 08:21 его смена закончилась, о чём конкретно написано в «Журнале гонки». Таким образом, даже если Хьюгус и заменял его, то это могло быть на 11 или 12 пит-стопе. Но среднее время на круге у Грегори после 10 пит-стопа было 3.50,3, а у Хьюгуса, если допустить, что это он был за рулём до 11 пит-стопа, – 3.50,8, то есть практически то же самое. А между 12 и 13 пит-стопами, когда за рулём точно был Грегори, время упало до 3.48,3.

Итак, время на круге на первых двух отрезках из трёх рассматриваемых постоянно и соответствует демонстрировавшемуся ранее темпу Грегори. Но на третьем отрезке скорость повысилась. Сторонники версии Хьюгуса могут сказать, что таким образом Грегори, вернувшись за руль, попытался отыграть время, которое наверняка должен был потерять временный сменщик-любитель, хотя на самом деле почти ничего и не было потеряно. Но был ли Эд Хьюгус настолько хорош, чтобы поддерживать первоначальный темп Грегори? Был ли он столь же быстр, как Грегори? Наверяд ли.



Действительно ли Риндт проехал быстрый двойной отрезок ночью? Судя по заметкам, это так



Эд Хьюгус сидит на переднем крыле победившей «Феррари» в той же одежде, в которую был одет всю гонку.



Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»



Конечно, у Грегори были проблемы со зрением. К слову, что-то подобное было у Ричарда Эттвуда (*Richard Attwood*), который признавался, что страдает ухудшенным боковым зрением или так называемым туннельным. Хьюгус утверждал, что Мастена тревожил утренний туман. В Ле-Мане туман на заре – дело обычное, но заметки о погоде на 20 июня 1965 года сообщают: «25 градусов Цельсия, ветрено». Мы не смогли найти достаточно надёжный погодный отчёт, подтверждавший проблемы с туманом в то утро, а ветер и туман одновременно не бывают.

Есть основания полагать, что что-то всё-таки Мастена беспокоило. На 11 пит-стопе в 06:44 на его «Феррари» заменили задние шины и тормозные колодки. Остановка заняла 8 минут, и машина вернулась в гонку в 06:52. Следующий отрезок, который по подсчётам должен был быть для Грегори шестым, был коротким, продлившись с 06:52 до 07:32 всего 40 минут. За это время было преодолено лишь 11 кругов вместо обычных 22-24. Может быть, это и был отрезок Хьюгуса? Мы сомневаемся, так как среднее время на круге на нём – 03.50,8 – соответствует зафиксированному на предыдущем отрезке: 03.50,3. Эд Хьюгус был, конечно, способным и опытным клубным гонщиком, но мы сильно сомневаемся, что он мог столь точно и стабильно повторять темп многолетнего профессионала Мастена Грегори, впервые сев за руль незнакомой машины посреди гонки, и при этом не переусердствовать и избежать проблем.

Йохен Риндт погиб в 1970 году, Мастен Грегори умер в 1985 году, Луиджи Кинетти – в 1994-м в возрасте 93 лет. А о том, что Эд Хьюгус был соавтором победы в «Ле-Мане» 1965 года, большинство из нас узнало лишь в 1999 году. До наших дней дожил лишь один очевидец событий: сын Кинетти, Луиджи-младший по прозвищу Коко («*Coco*»), сам довольно успешный гонщик в длинных гонках.

Он всегда держался в стороне от всей этой истории, я подозреваю, по большей степени из уважения к Эду Хьюгусу, а после его смерти в 2006 году в возрасте 82 лет – к его семье. Но недавно Кинетти-младший всё-таки признался: «Он всегда считал себя третьим в победившем экипаже, но я довольно чётко помню его от старта до финиша в куртке и шляпе для гольфа! Полагаю, любой, кто проедет хотя бы один отрезок в такой машине в гонке такого уровня, должен быть одет в гоночный комбинезон. Я сделал несколько снимков ближе к концу гонки, и на них он в той же самой одежде».



Эд Хьюгус – в коричневой куртке и светлой шляпе с лентой.

«Ни один руководитель команды не будет вводить в экипаж третьего гонщика, не убедившись в том, что двое основных не в состоянии продолжать гонку. А если такое случается, то все трое будут радостно улыбаться на подиуме. И добавлю, что такое событие могут и должны отметить и судьи, и хронометристы.

Есть ещё много разных обстоятельств, которые заставят заметить третьего члена экипажа. Скажем, «Гудиер» как крупная американская компания в год своего дебюта в больших международных гонках могла из этого извлечь много шума. Она и извлекла, упомянув только Риндта и Грегори».

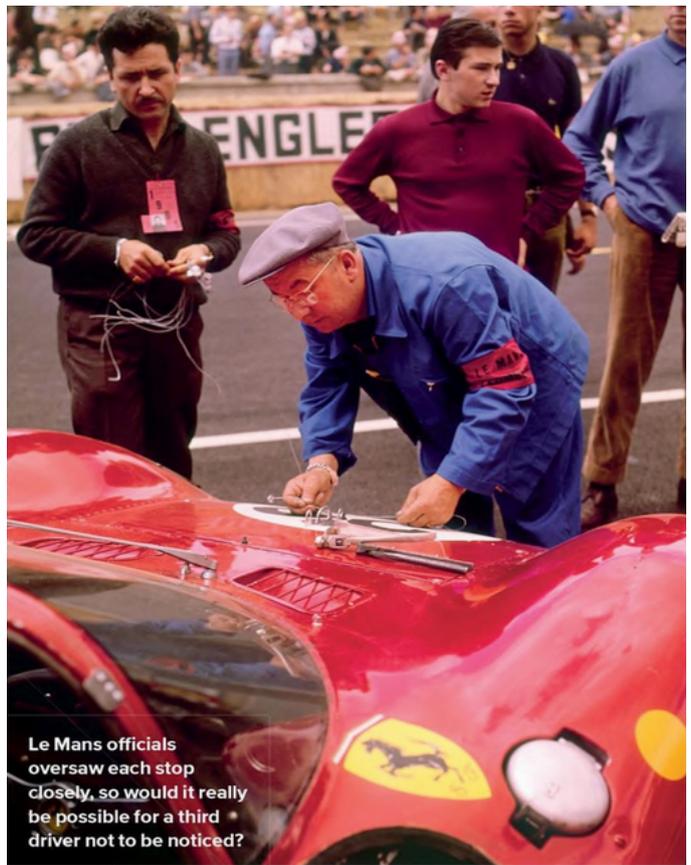


Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»



Сторонники истории Хьюгуса могут отметить, что правила «Ле-Мана» запрещают гонщику, которого в течение гонки заменил кто-то другой, больше садиться за руль. Но раз Грегори совершенно однозначно ехал и дальше, его «Феррари» должна была быть дисквалифицирована, если бы участие Хьюгуса было бы замечено или раскрыто. На каждой остановке к каждой машине были приставлены пломбировщик бензобака и как минимум два «комиссара», и если все трое не спали или не были под действием доброго французского вина, они должны были заметить трюк. На самом деле наверняка все были в форме, и «это» всё-таки не произошло.

В конце этого исследования мы уверены на 99%, что заявление Хьюгуса не соответствует действительности. Имеющиеся свидетельства показывают, что Мастен Грегори и Йохен Риндт выиграли «24 часа Ле-Мана» 1965 года без посторонней помощи.



Справа: судьи гонки внимательно наблюдали за каждым пит-стопом, так могли третий гонщик остаться незамеченным?



Только Риндт и Грегори (первый и третий справа соответственно) вышли на наградной подиум как гонщики выигравшего автомобиля.



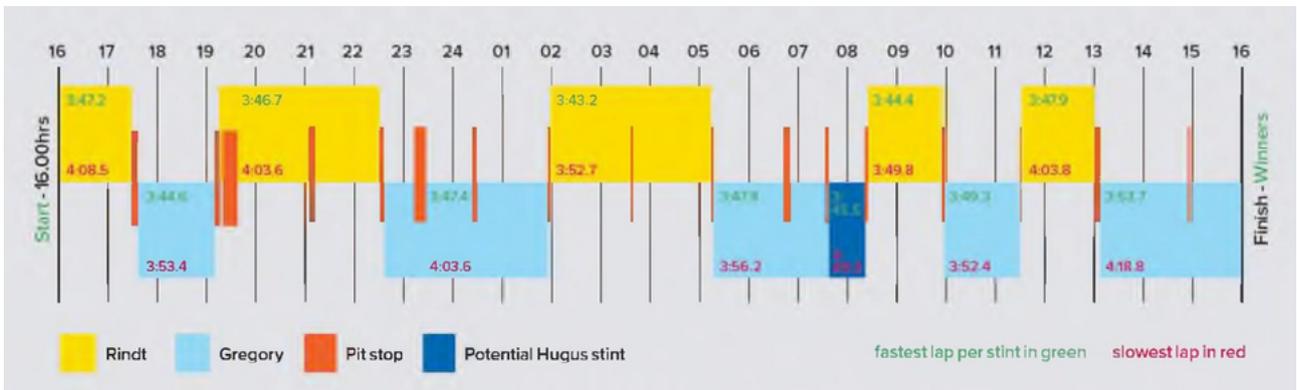
Дуг Най. «Загадка третьего в экипаже»



Послегоночное фото: Джонни Бос (в синей рубашке), Риндт, Хьюгус (в той самой шляпе), Грегори и Луиджи Кинетти-младший (в синей куртке).

Вся гонка лентой

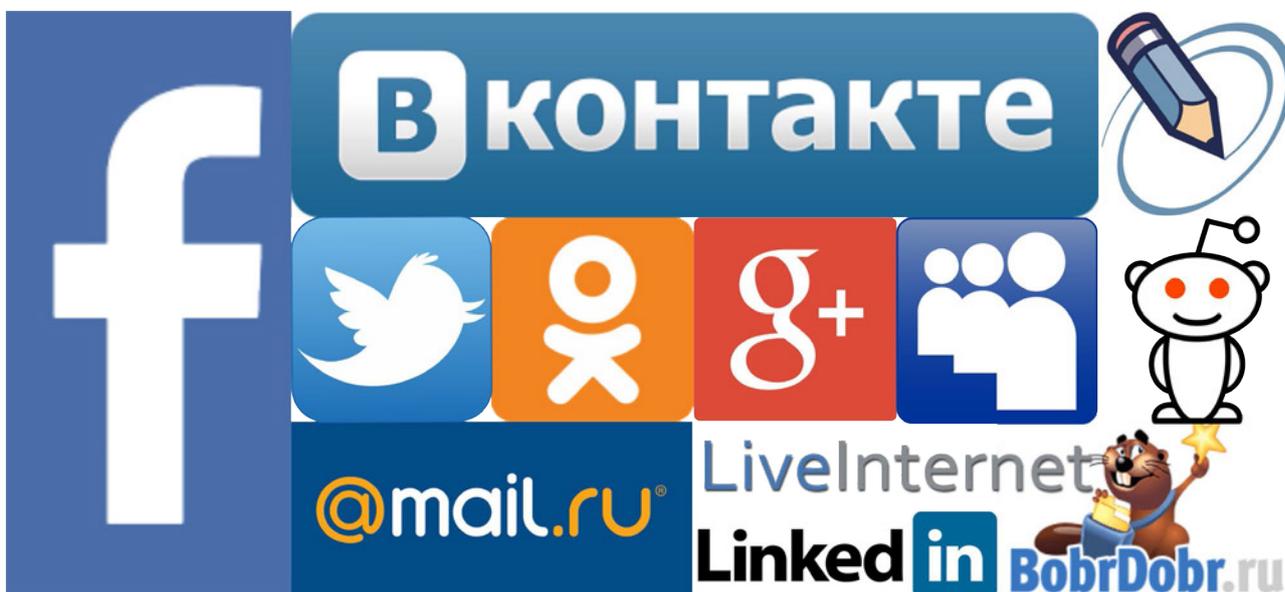
Подробные заметки показывают, что единственная возможность для Хьюгуса сесть за руль была уже засветло.



Чтобы разгадать загадку третьего в экипаже, которого, возможно, и не было, «Мотор Спорт» пристально рассмотрел документы из официального архива Автоклуба Запада. Данные взяты из нескольких источников о гонке 1965 года и сверены с «Журналом гонки». Это позволило нам графически представить отрезки гонки. Как мы можем увидеть, смен гонщиков около 4 утра не зафиксировано, что подтверждает, что Риндт просто проехал двойной отрезок. Есть ещё одно потенциальное окно перед 8 утра, когда Грегори остановился без каких-либо объяснений. Однако, если Хьюгус и сел тогда за руль, он был заметно быстрее Грегори впервые за рулём нового для себя автомобиля. Сомнительно.

Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

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

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

Реквизиты платежа:

Получатель: Коваленко Владимир Юрьевич

Номер счета: 40817810764001603693

Номер карты: 4276640011155373

Наименование банка: Отделение N8616 СБЕРБАНКА РОССИИ Г.ТОМСК

БИК: 046902606

Корреспондентский счет: 30101810800000000606

Наименование платежа: Добровольное пожертвование на альманах

или на счет PayPal:

Идентификатор счета:

tomskdx@gmail.com

[Сделать пожертвование](#)

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