

Верю, что если бы человек захотел ходить по воде и был готов отказаться от всего остального в жизни, то у него бы это получилось. Он бы пошел по воде. На полном серьезе.

СТИРЛИНГ МОСС,
АВТОГОНЩИК, НАЧАЛО 1960-х гг.

Как ни крути, а Генри Форд из Дирборна запустил кота в голубятню. Мы находимся на пороге, возможно, самой увлекательной эпохи в истории гонок.

SPORTS ILLUSTRATED,
11 МАЯ 1964 г.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Введение</i>	11
<i>Пролог</i>	15

ЧАСТЬ I. КОРОЛИ ДОРОГ

Глава 1. Дьюс	25
Глава 2. Коммендаторе.....	47
Глава 3. Абсолютная производительность: Ford Motor Company, 1963 г.	67
Глава 4. Феррари, Dino и Фил Хилл: 1957–1961 гг. . .	85
Глава 5. Дворцовый переворот: Италия, 1961 г.	100
Глава 6. Ferrari/Ford и Ford/Ferrari: весна 1963 г.....	109

ЧАСТЬ II. РОЖДЕНИЕ МАШИНЫ

Глава 7. Мотив и средство	121
Глава 8. Великий Джон: Италия, весна 1963–1964 гг.	131
Глава 9. Ford GT40: январь–апрель 1964 г.....	142
Глава 10. Потеря невинности: апрель–июнь 1964 г. . .	154
Глава 11. «Ле-Ман — 1964»	162
Глава 12. Неутешительные итоги: июнь–декабрь 1964 г.	186

ЧАСТЬ III. СКОРОСТИ ВОЗРАСТАЮТ

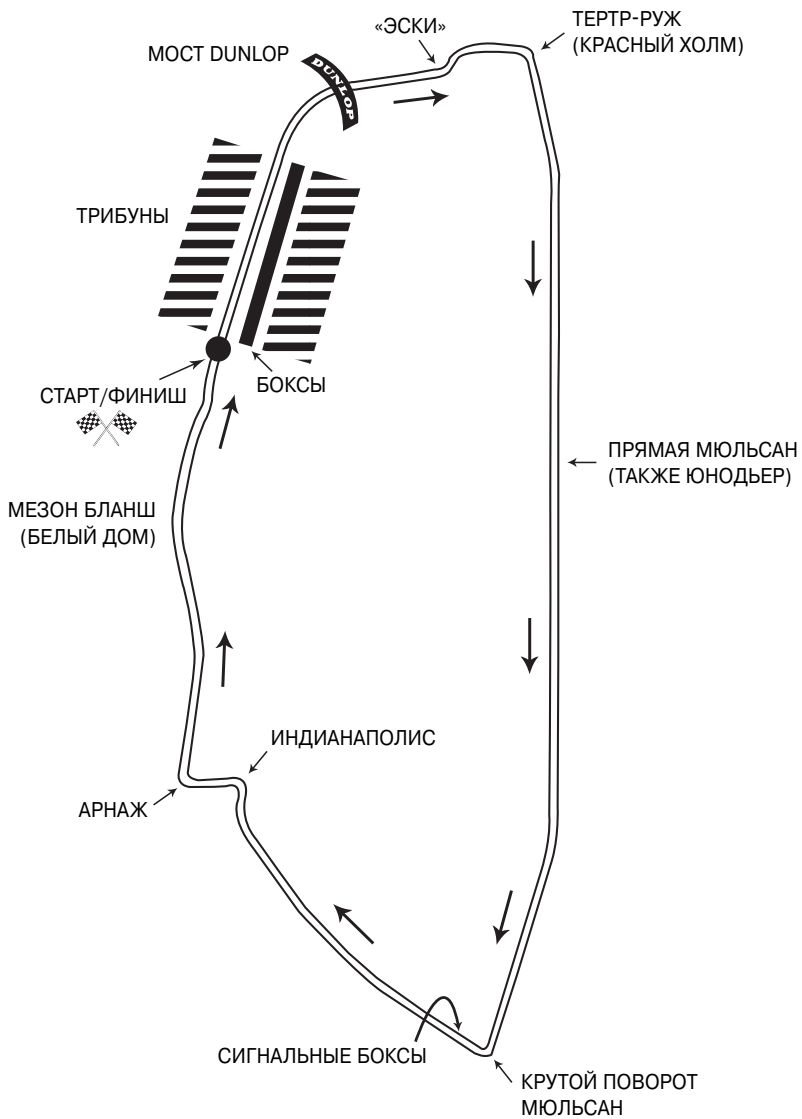
Глава 13. Генри II, Шелби и «Дайтона»: январь–февраль 1965 г.	201
Глава 14. 354 км/ч: февраль–июнь 1965 г.	219
Глава 15. «Ле-Ман — 1965»	236
Глава 16. «Ле-Ман — 1965»: финиш и его последствия	249

ЧАСТЬ IV. РЕВАНШ

Глава 17. Выживание: август–декабрь 1965 г.	263
Глава 18. Возрождение: август 1965 г. — февраль 1966 г.	273
Глава 19. Кровь на трассе: март–апрель 1966 г.	288
Глава 20. Колесо готово лопнуть: май–июнь 1966 г. ..	296
Глава 21. Взмах флага: июнь 1966 г.	315
Глава 22. «Ле-Ман» — рекордная скорость: 18 июня 1966 г.	334
Глава 23. Самый спорный финиш в истории «Ле-Мана»: 19 июня 1966 г.	341
Глава 24. Конец пути: июнь–август 1966 г.	354
<i>Эпилог</i>	361
<i>Благодарности</i>	369

«24 ЧАСА ЛЕ-МАНА — 1966»

ДЛИНА ТРАССЫ: 13,454 КМ



ВВЕДЕНИЕ

В 1963 г. после неудавшейся сделки между двумя промышленными магнатами с разных берегов Атлантики развернулось соперничество, которое вылилось в борьбу на трассе величайшей автомобильной гонки мира. Настоящая книга представляет в общих чертах хронику столкновения двух титанов — Генри Форда II из США и Энцо Феррари из Италии — в гонке «24 часа Ле-Мана». В частности, это история о гонщиках и машинах, которые мчали их к победе, а иногда и к гибели.

Люди, чьи имена фигурируют на этих страницах, — легенды автоиндустрии: Генри Форд II, Энцо Феррари, Ли Якокка, Кэрролл Шелби, Фил Хилл, Джон Сертис, Кен Майлз, Дэн Герни, Брюс Макларен и только начинавший тогда карьеру Марио Андретти. Не меньшей славой овеян и автомобиль, рождение которого сопровождают события книги, — Ford GT. Он и сегодня, спустя более полувека после своего дебюта, не сходит с обложек профильных журналов. Эта машина была разработана и построена с одной-единственной целью: одержать победу над ярко-красными Ferrari, словно окрашенными кровью гонщиков. При этом одержать ее на территории соперника и в период, когда Энцо Феррари добился величайшей в истории серии триумфов на трассе «Ле-Ман».

«24 часа Ле-Мана» была (и до сих пор остается) гонкой спортивных машин. Однако в 1950–1960-х гг. она представляла собой нечто большее. Это был самый эффективный маркетинговый инструмент за всю историю индустрии спорткаров.

Известные производители создавали машины, пригодные для эксплуатации в условиях города, которые на гоночном треке «Ле-Ман» доказывали, что они лучшие в мире. Гонки спорткаров были насколько увлекательны, настолько же и опасны, и в этом «Ле-Ману» не было равных. В 1964 г. машины Генри Форда II впервые приняли участие в классических 24-часовых гонках. Журнал *Car and Driver* опишет выступления команды Ford того года как «4-часовой спринт с последующим 20-часовым умиранием больного», имея в виду рассыпающиеся прямо на трассе автомобили. Возможно, это и было «самое опасное спортивное мероприятие в мире», но победа сулила миллионные доходы от продаж. Это было состязание технологий и инженерного искусства, идей и дерзких решений.

После братьев Дюзенберг* в 1920-х гг. ни один крупный американский автоконцерн не выигрывал серьезные соревнования в Европе, где гоночные автомобили местных марок десятилетиями взращивались на извилистых и беспощадных трассах. Американские гонки серийных автомобилей на овальных треках были их весьма упрощенным вариантом, куда менее требовательным к гонщикам и машинам. В Европе успех достигался только благодаря союзу гениальных дизайнерских решений и стальной воли к победе. Чтобы просто прокатиться по европейскому гоночному треку, понадобился бы щедрый толстосум, команда опытных гонщиков и спорткар, один из самых быстрых в мире. Оптимистичные американцы полагали, что все это можно купить за всемогущие доллары.

Мечта Генри Форда II победить в «Ле-Мане» зародилась как маркетинговая кампания. Он просто надеялся, что эти

* В 1921 г. американец Джимми Мерфи на автомобиле Duesenberg выиграл Гран-при Франции, что стало первым заметным успехом американских автомобилей в Европе. Соревнование проходило в Ле-Мане в формате 4-часовой гонки; история «24 часов Ле-Мана» началась на два года позже. — *Прим. науч. ред.*

инвестиции принесут хороший доход. Но в итоге проект стал для него чем-то намного большим: в нем сплелись воедино гордость за свою нацию, мировая слава, стремление войти в историю, какого прежде не было ни у одного автомобильного магната. Генри II открыл путь к покорению Европы, когда эпоха, которую мы сейчас привычно называем глобализмом, только забрезжила на горизонте.

Настоящая книга не является художественным вымыслом. Все события, описанные здесь, реальны. Диалоги были тщательно воссозданы на основе многочисленных интервью и рассказов очевидцев. Расширенный список источников представлен в конце книги.

ПРОЛОГ

11 июня 1955 г., 18:24

Ле-Ман, Франция

Его звали Пьер Левег. Сидя в открытом кокпите серебристого Mercedes-Benz 300 SLR, он мчался по трассе «24 часов Ле-Мана». Сорокадевятилетнему французу предстояло стать самым печально известным гонщиком в истории автоспорта.

После старта прошло 2 часа и 24 минуты. Левег уже заметно отставал от лидеров гонки. Выйдя из поворота, он переключился с третьей на четвертую передачу и набрал скорость на прямом участке трассы. Выхлоп ревел все громче. Руки сжимали трясущийся деревянный руль. На Левеге были защитные очки и беруши, шлем пилота истребителя ВВС США, синие брюки и легкие теннисные туфли. Ремней безопасности не было. Поочередно вместе с напарником, американцем Джоном Фитчем, ему предстояло выдержать еще почти 22 часа гонки, однако уже сейчас усталость мешала ему сосредоточиться. Он был один на один с машиной, которая реагировала на каждое движение — едва заметный рывок руля, подергивание ноги на педали, — которое позволяет наверстать или потерять драгоценные секунды. Стрелка тахометра на приборной панели упорно ползла по дуге вправо: 220 км/ч... 225 км/ч...

Болельщики плотным строем обступили трассу с обеих сторон. Четверть миллиона человек собрались сегодня здесь, в долине Луары, в центральной части Франции, чтобы воочию

увидеть битву за мировое господство между серебристыми Mercedes-Benz, зелеными Jaguar и красными Ferrari. Кто победит — немцы, британцы или итальянцы? Никогда еще прежде на скоростной трек не выходили такие красивые машины. Даже неподвижными они казались чем-то из будущего, словно сошли со страниц научно-фантастических романов. Каждый билет содержал предупреждение об опасности автогонок для зрителей, однако их мысли были заняты совсем другим. Очарование «Ле-Мана» пьянило не хуже местного вина.

Левег увидел, как слева его обходит Jaguar D-Туре №6 с Майком Хоторном за рулем. Французы прозвали британца Бабочкой из-за пятнистого галстука-бабочки, который тот всегда носил на соревнованиях. Хоторн гнал. Он лидировал и установил рекордное время круга, представлявшего собой проселочную дорогу длиной 13,461 км. Левега он только что опередил на круг.

Для французского гонщика это были не просто очередные 24 часа на трассе. Это был кульминационный момент 30 с лишним лет его жизни, трех десятилетий, отданных ради победы в «Ле-Мане». Скоро ему должно было стукнуть 50. От этой последней гонки, от этой машины зависело его будущее. Провожая взглядом Хоторна, Левег осознал, что мечта, которая была смыслом его жизни, растворяется в воздухе, как дым из выхлопных труб «британца». Надежда рушилась прямо на глазах.

• • •

Мечта Левега зародилась за много лет до этого момента, 26 мая 1923 г., когда гонка на выносливость «24 часа Ле-Мана» состоялась впервые. Два француза, Шарль Фару и Жорж Дюран, организовали соревнование, чтобы испытать скорость и выносливость как гонщиков, так и машин. Они наметили замкнутый маршрут по сельским дорогам, очертаниями напо-

минающий яйцо. На этой трассе были и крутые повороты, и длинные прямые, на которых можно было развить максимальную скорость. Победителями первой гонки стали два француза, которых чествовали как героев. В тот день 17-летний Левег был там и дал себе слово, что когда-нибудь тоже выйдет на трассу «Ле-Ман». И победит на ней.

Вскоре Левег начал заниматься автоспортом и в 1938 г. впервые стал участником «Ле-Мана». С каждым годом соревнования привлекали все больше болельщиков, а машины становились все быстрее. Как и многие зрители, Левег ощущал, что в этой магической гонке сокрыто нечто величественное. Правила соревнований были просты: экипажи по два человека на каждую машину; в кабине может находиться только один из них; побеждает машина, прошедшая наибольшее число кругов за 24 часа. Левегу почти удалось победить в 1952 г. Он лидировал, но всего за час до окончания гонки ошибся при переключении передачи и сжег двигатель. К 1955 г. пик возможностей Левега был уже позади. Считалось, что он выдохся.

Но этой весной с ним связался Альфред Нойбауэр, легендарный менеджер гоночной команды Mercedes-Benz, и предложил французу пилотировать их машину в «Ле-Мане». Представители Mercedes понимали, что присутствие француза в команде было бы хорошим пиаром для немецкой компании. После войны прошло всего 10 лет, и большинство потенциальных покупателей во Франции прекрасно помнили тот огромный урон, который нацисты нанесли их родине. В свою очередь, Левег понимал, что членство в команде Mercedes — самой сильной в мире на тот момент — это уникальный шанс для него. 300 SLR, в полном соответствии с правилами «Ле-Мана», был гоночным автомобилем с открытым двухместным кокпитом, багажным отсеком и передними фарами. Под легким магниевым кузовом скрывался не похожий ни на что механический зверь: рядный восьмицилиндровый двигатель объемом 3,0 л. Чтобы

вместить этот агрегат, потребовалось создать новый дизайн передней части машины в форме длинной пули. В автомобиле была использована и другая, новая для «Ле-Мана» технология: инжекторная система подачи топлива. Спорткар мог развить максимальную скорость 297 км/ч, а возможно, и выше.

Левег принял предложение.

Однако на тренировках за несколько дней до гонки Левег оказался медленнее других гонщиков Mercedes. Нойбауэр вынужден был задуматься, годится ли ему этот стареющий француз. 11 июня, в субботу, незадолго до старта гонки, в 16:00 Левег расхаживал по боксу Mercedes с затравленным видом. Он поделился с напарником своими опасениями насчет узкого прямого участка трассы перед боксами.

— Слишком уж там тесно для таких быстрых машин, — заявил Левег. — Каждый раз, когда я там проезжаю, становится как-то беспокойно. Гонщик должен чувствовать себя комфортно, а в этой машине мне не по себе.

«У Левега было лицо человека, охваченного смертельным ужасом, — вспоминал журналист Жак Икс (отец будущего звездного пилота Жаки Икса), освещавший ту гонку. — Это могло стать отличным материалом для древнегреческой трагедии. Гордость и исключительное упрямство не давали ему признать, что управление этой машиной выходило за пределы его возможностей и ему стоило бы отказаться от гонки. Команда Mercedes до последнего была уверена, что он сам попросит освободить его от соревнований. Никто из ее членов не захотел сказать ему прямо, что он не справляется. Все ждали добровольного отказа от участия в гонке, но так его и не дождались».

• • •

Тем временем Левег гнал на полную, вжимая педаль в пол. Сквозь тонкую пелену выхлопных газов он разглядел вдалеке трибуны «Ле-Мана» — переполненный стадион, будто рассе-

ченный пополам двумя полосами трассы. У входа на трибуны, перед боксами, начинался тот самый узкий прямой участок. От Левега стремительно отрывался Бабочка — Майк Хоторн на своем Jaguar. Хоторн спокойно переместился на середину трассы и обогнал Austin-Healey с британским гонщиком Лансом Маклином за рулем.

Хоторн, Маклин и Левег у них на хвосте на огромной скорости приближались к трибунам.

Неожиданно на Jaguar Хоторна вспыхнули стоп-сигналы. Он подал вправо, в сторону боксов, и жестко затормозил, подрезая Austin-Healey. Левег увидел стоп-сигналы Маклина и дым из-под задних колес завивавшей впереди машины. На ответное действие у него было не больше секунды. Взгляд Левега упал на узкий коридор шириной не более пяти метров, по которому он мог обойти Austin-Healey слева. Он вскинул руку, показывая гонщику позади него, что объезжает препятствие, и крутанул руль, намереваясь протиснуться в эту щель. Двигаясь на 50 км/ч быстрее, чем сбросивший скорость Austin-Healey, Левег задел его покатым багажником.

Mercedes с пилотом за рулем мгновенно взмыл в воздух. Металлическая конструкция весом 1360 кг с баком, наполненным легковоспламеняющейся жидкостью, подлетела на 4,5 м над землей и пронеслась на скорости около 240 км/ч в сторону толпы зрителей. Машина ударилась о ограждение и взорвалась. В людей полетели куски горящего металла. То, что еще секунду назад выглядело как тусовка года, украшенная звоном бокалов и ревом моторов, превратилось в сущий кошмар. Десятки людей лежали на земле, истекая кровью. Вокруг бушевало пламя. Кузов автомобиля был изготовлен из магния — горючего и взрывоопасного материала, порошок которого когда-то использовался для фотовспышки. Он моментально расплавился и превратился в поток раскаленного металла. Началась паника. Те, кто еще мог стоять на ногах, бросились

бежать. Благодаря фотографам, оказавшимся в тот момент на трибунах, до нас дошли черно-белые снимки застывших в ужасе лиц.

Никто не знает, о чем Леveg успел подумать в последнюю секунду своей жизни. Может быть, о мадам Леveg? Или его просто сковал страх? А возможно, он увидел развевавшийся на ветру клетчатый финишный флаг?

Еще несколько дней газеты по всему миру смаковали подробности трагедии во Франции. Фотографии, сопровождавшие материалы, больше напоминали снимки военных лет с полей сражений. Оценки числа погибших варьировались от 77 до 96 человек.

Однако самым удивительным в этой истории было то, что гонка продолжилась. Организаторы решили, что ее отмена приведет к возникновению дорожных пробок, которые пере-



Остов Mercedes-Benz 300 SLR Пьера Леveга после самой масштабной аварии в истории автоспорта. «Ле-Ман — 1955»

кроют спасательным службам доступ к гоночной трассе. В знак уважения к погибшим команда Mercedes снялась с гонки. Это именно немецкая машина врезалась в толпу зрителей, состоявшую преимущественно из французов. Германия не хотела давать повода для третьей мировой войны. Но другие команды остались. Битва за первенство не прерывалась всю ночь и продолжилась с восходом солнца. И только в 16:00, в воскресенье, почти через 22 часа после события, которое стало (и остается до сих пор) крупнейшей гоночной катастрофой в истории, Майк Хоторн увидел отмашку черно-белого финишного флага. Он и его партнер Айвор Бьюб проехали более 4135 км на средней скорости примерно 172,3 км/ч с учетом пит-стопов и езды в ночное время. Это был новый рекорд скорости.

Толпа окружила Хоторна и забросала цветами прямо в кабине его Jaguar D-Туре. Задний стабилизатор спорткара, так похожий на акулий плавник, возвышался над женственными изгибами колесных арок. За рулем сидел блондин в безупречной галстуке-бабочке и... улыбался. Тех, кто полагал, что именно Хоторн стал виновником страшной аварии, эта деталь ужаснула. Другие, особенно те, кто лично знал Хоторна, понимали, что винить его не в чем.

Гонщики выезжают на трассу «Ле-Ман», чтобы стать чемпионами. И среди многих, кто уже был коронован здесь, Хоторн стал самым быстрым.

ЧАСТЬ I
КОРОЛИ ДРОГ

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru