



Rolex Cosmograph Daytona, 2013: особенная версия культового хронографа, созданная специально в честь 24-Heures du Mans

автогонки прямо влияли на развитие автомобилей

Новые соревнования еще называли Grandes Epreuves — «большое испытание», поскольку участники должны были преодолевать по шесть 105-километровых кругов два дня подряд. И вновь среди победителей оказались не самые быстрые и мощные, а наиболее технически продвинутые — на лидировавших Fiat и Renault стояли особенные колеса Michelin на съемном обруче, что позволяло менять их буквально за две минуты. Учитывая, что дороги тогда были грунтовые, сплошь усеянные гвоздями из лошадиных подков, это давало существенное преимущество.

Автогонки теперь напрямую влияли на развитие автомобилей, становясь серьезной проверкой их конструкции и способствуя развитию новых технических решений — в особенности, если это были заезды на выносливость. Так что, когда после Первой мировой войны Автомобильный клуб Сарта решил возобновить соревнования, генеральный секретарь организации Жорж Дюран и журналист-автогонщик Шарль Фару предложили провести Grandes Epreuves в новом суточном формате. А после того как промышленник Эмиль Кокиль безвозмездно выделил на новое благое дело 100 тыс. франков, дело осталось за малым.

26 мая 1923 года первые участники 24 Heures du Mans вышли на старт. Ехать им приходилось по обычной грунтовой дороге, ночью трассу освещали спичечными военными прожекторами, вдобавок около четырех часов гонщики в открытых машинах поливал дождь с градом. Но до финиша не добрались лишь три автомобиля из тридцати трех, а победители Андре Лагаш и Рене Леонар на Chenard et Walcker Sport успели преодолеть за сутки 2209 км со средней скоростью 92 км/ч. Современный гоночный прототип Audi R18

e-tron Quattro делает это в два раза быстрее, проезжая за 24 часа 4742 км со средней скоростью 197 км/ч.

За дальнейшей историей Ле-Мана проще следить по периодам доминирования отдельных автомобильных марок. До начала Второй мировой войны это были Bentley и Alfa Romeo, каждая из которых имела длинную серию из четырех побед подряд. Причем подготовкой автомобилей для итальянцев занималась команда завязавшего с карьерой гонщика Энцо Феррари.

В одном экипаже тогда числились два пилота, но все равно находились смельчаки, пытавшиеся победить в марафоне в одиночку. В 1933 году Раймонд Саммер на Alfa Romeo одержал победу, проведя за рулем 20 часов, а Пьер Леверг в 1952 году, лидируя после 22 часов с отрывом в четыре круга, из-за переутомления ошибся с выбором передачи и перекрутил двигатель. Дольше всех за рулем смог продержаться итальянец Луиджи Чинетти в самой первой гонке после Второй мировой войны.

Возобновить соревнования хотели еще в 1946 году, но в военное время на аэродроме возле трассы базировалась истребительная эскадрилья люфтваффе, прикрывавшая местный завод по производству военной техники, и окружающая местность была основательно проутюжена английскими бомбардировщиками. Возобновить инфраструктуру смогли только к 1949 году, тогда же, после триумфа в «Милле Милья» и «Тарга Флорио», на кольцо Сарта вернулся Энцо Феррари с машиной собственной конструкции. Формально вторым гонщиком Ferrari 166 MM значился барон Селсдон, который и оплачивал расходы итальянцев, но провел он за рулем не более 20–30 минут, тогда как остальные 23 с половиной часа машину вел Луиджи Чинетти. И победил!

Но время безоговорочного доминирования молодых марок Ferrari и Porsche было еще впереди — в 1950-х годах тон во французском марафоне задавали уже зрелые Jaguar и Mercedes-Benz. Модель D-Туре англичан была особенно успешна и сочетала в себе такие передовые технологии, как кузов монокок из алюминия, дисковые тормоза и продуманную аэродинамику с низким лобовым сопротивлением, позволявшую набирать более 280 км/ч, Mercedes-Benz 300 SLR ехал и того быстрее. Учитывая то, что ле-мановская трасса состоит из многочисленных прямиков, максимальная скорость здесь была важна, как нигде. Кстати, рекорд скорости на самой длинной из них, шестикилометровой прямой Мульсан, принадлежит гонщику Роже Дорчи, который в 1988 году смог разогнаться до 405 км/ч. Учитывая то, что все остальное время года это место представляет собой дорогу общего пользования Руан—Тур, Дорчи, согласно французским законам, могли с полным правом посадить на три месяца в тюрьму и на три года лишиться прав за превышение скорости.

Так или иначе, преимуществом в скорости Mercedes-Benz воспользоваться было не суждено: на марафоне 1955 года лидировавший на Jaguar Майк Хоторн резко замедлился, чтобы попасть на пит-лейн. Ехавший прямо за ним Ланс Маклин на Austin Healey 100S начал уходить от столкновения левее и подрезал накачавшего сзади Пьера Леверга на 300 SLR. В отличие от английского D-Туре на немецкой машине стояли менее эффективные барабанные тормоза, да и времени на торможение практически не было. Задев Маклина, Mercedes-Benz Леверга подлетел в воздух и, ударившись о левый отбойник стартовой прямой, развалился над трибунами. Эта авария стала самой трагической в истории автоспорта — погибло более 80 человек, вклю-



Приз победителю гонки команде Mercedes-Benz, который хранится сегодня в музее компании в Штутгарте