



— Афиша 24-Heures du Mans, 1954



— Финиш: победители мигают фарами



— Breitling for Bentley Barnato Edition: хронограф, выполненный в память о британском миллионере и гонщике Вульфганге Барнато, руководившем командой Bentley Boys

чая самого Левега, еще 120 были тяжело ранены. Опасаясь, что отток зрителей заблокирует дороги для скорой помощи, гонку не остановили, победа досталась Хоторну. Jaguar суждено было повторить успех и в следующие два года, а Mercedes-Benz разом свернул гоночную программу и вернулся в автоспорт лишь 32 года спустя. Из-за этой же аварии автогонки до сих пор запрещены в Швейцарии, а на входных билетах на гоночные трассы пишут емкую фразу: «Autosport can be dangerous».

1960-е в Ле-Мане начались с шести лет доминирования Ferrari — это даже сподвигло концерн Ford сделать итальянскую конюшню своим спортивным подразделением, но когда сделка была практически заключена, своенравный Энцо Феррари передумал и разорвал все договоренности. Честолюбие американцев было задето, и они обратились в английскую компанию Lola, чтобы те построили гоночную машину, способную утереть итальянцам нос. Так появился легендарный Ford GT40, первая победа которого в 1966 году сразу обернулась курьезом: тройка лидировавших GT40 для красоты собралась в единую группу, чтобы финишировать вместе, но судьи присудили победу не первому экипажу Кена Майлса и Денни Хьюма, а ехавшему позади Крису Эймону, потому что на старте Эймон с Брюсом Маклареном стояли дальше, а значит, за 24 часа преодолели большую дистанцию. В следующем году Ford GT40 привел к победе полностью американский экипаж Дэна Герни и Эй-Джея Фойта, и когда Герни взойшел на подиум и увидел группу предрекавших ему провал злопыхателей, то окатил их струей из подарочной бутылки шампанского. После чего это хулиганская выходка странным образом стала в автогонках традицией.

Все это время изюминкой марафона был так называемый старт в стиле Ле-Ман: после взмаха флага гонщикам сначала нужно было добежать до машины, запрыгнуть в нее и уже тогда стартовать, что нередко приводило к разным казусам: победитель гонки 1953 года Тони Ролт как-то попал ногой

аккурат между спиц рулевого колеса, а Хуан Мануэль Фанхи насадил штанину прямо на рычаг коробки передач. О ремнях безопасности в такой спешке нечего было и думать — пристегивались обычно только на первом пит-стопе. Поэтому когда на старте 1969 года один из гонщиков, не обращая внимания на окружающий хаос, спокойной добрал до машины и пристегнулся, конкурентам оставалось только покрутить пальцем у виска. Этим человеком был бельгиец Жаки Икс, и спустя 24 часа он финишировал первым, причем отрыв от преследовавшего его Porsche 908 составил лишь рекордные 100 м. Всего на кольце Сарта Иксу удалось победить шесть раз. Учитывая сложность и непредсказуемость гонки, эту планку можно было считать недостижимой, но «мистер Ле-Ман» Том Кристенсен в этом году финишировал первым уже в девятый раз, и, вполне возможно, на этом датчанин не остановится. Сразу после демонстративного поступка Жаки Икса старт бегом отменили как небезопасный, а Porsche стала главной силой в Ле-Мане вплоть до эпохи доминирования Audi сегодняшних дней — в общей сложности марафон покорялся штутгартцам рекордные 16 раз.

Если поначалу Porsche готовили к гонке хорошо управляемые, легкие, но не очень мощные машины, то на заре 70-х создали настоящего монстра — 12-цилиндровый Porsche 917, стоявший как десять новых 911-х. При мощности 520 л. с. и скорости свыше 350 км/ч прототип нестабильно управлялся и требовал от гонщика настоящего мужества, так что некоторые попросту отказывались садиться за его руль. Настоящей одой этим машинам и французской гонке стал фильм 1971 года режиссера Ли Кадина «Ле-Ман». Бюджет в \$11 млн собрал Стив Маккуин, сыгравший в ленте главную роль и бывший в реальности неплохим гонщиком — фирма TAG Heuer до сих пор использует образ его героя в рекламе часов Мопасо, которые тот носил на экране. В следующий раз на кольцо Сарта кинематографисты вернулись лишь в 2000-х: режиссер Луи-Паскаль Кувлер, заручившись поддержкой Люка Бессона в качестве продюсера и сценариста, экранизировал популярные во Франции комиксы про гонщика Мишеля Вальяна. Финальная сцена соперничества двух команд «Вальян» и «Лидер» разворачивается на фоне французского марафона, которому тем временем уже стукнуло 90 лет. Почти за век длина трассы сократилась с 17 до 13,5 км, а внутри нее появилась короткий кольцевой трек имени Этторе Бугатти — в 1960-х он даже принимал Гран-при «Формулы-1», теперь на нем проводятся 24-часовые соревнования на мотоциклах. Шестикилометровую прямую Мульсан разбили двумя притормаживающими шиканами, алюминий сменился углепластиком, примитивная аэродинамика 50-х уступила место вычислительной гидродинамике и испытаниями в аэродинамической трубе, на смену многолитровым бензиновым восьмеркам пришли сложные дизели с системами рекуперации энергии на торможении — последние два года в Ле-Мане, по сути, побеждают гибриды. Как когда-то двигатели внутреннего сгорания потеснили паровую повозку де Диона, они оказались прогрессивнее и конкурентоспособнее.