

БЕРЕГИСЬ АВТОМОБИЛЯ

АВТОСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ — НЕСКОНЧАЕМЫЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ СЕРИАЛ, БИТВА НЕ НА ЖИЗНЬ, А НА СМЕРТЬ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ВСЕ УЖЕ ПРЕДУСМОТРЕНО! НО АВТОМОБИЛЬ ПРОДОЛЖАЕТ НАПОМИНАТЬ, ЧТО ОН ОБЪЕКТ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ, ЗАДАВАЯ ВСЕ НОВЫЕ ЗАДАЧИ СПОРТИВНЫМ ФУНКЦИОНЕРАМ.

ОЛЕГ КОНОНОВ



УЖАС ЛЕ-МАНА Июнь 1955 года. Команды и пилоты прибыли на 23-й по счету 24-часовой марафон во французский Ле-Ман. Гонка, которая традиционно вызывала огромный интерес, и в этот раз собрала внушительную толпу — 250 тыс. зрителей, пришедших посмотреть на борьбу лучших пилотов и машин. И зрелище обещало быть захватывающим.

Со своими автомобилями в Ле-Ман приехали Aston Martin, Jaguar, Ferrari, Porsche, Mercedes-Benz. Состав пилотов впечатляет еще больше: Майк Хоторн, Поль Фрер, Стирлинг Мосс, Хуан Мануэль Фанхио, Тони Брукс, Фил Хилл, Пьер Леверг. На французский автоспортивный праздник собрались лучшие представители мира гонок. Борьба обещала быть захватывающей.

Старт! Пилоты бегут к своим автомобилям, прыгают за руль и отправляются на 24 часа в мир сражений, высоких скоростей и огромного риска. Но гонка еще не дошла до экватора, когда произошли события, от которых до сих пор в жилах стынет кровь и которые вряд ли когда-нибудь забудут.

Пьер Леверг на Mercedes-Benz преследовал Майка Хоторна на Jaguar. На подъезде к пит-лейн эта пара догнала Лэнса Маклина, который пилотировал Austin-Healey, проигрывавший в скорости и Mercedes, и Jaguar оппонентов. В этот же момент команда просигнализировала Хоторну о необходимости заехать на пит-стоп. Британец, едва опередив Маклина, рванул ему наперерез и начал резко замедляться, чтобы не пролететь мимо своей команды.

Пилот Austin-Healey дернул рулевое колесо в сторону, чтобы избежать столкновения, но в это время его начал обгонять ехавший позади Леверг. Mercedes француза врезался в автомобиль оппонента, взмыл в воздух и, превра-

тившись в безумно вращающийся огненный шар, упал на толпу зрителей. Леверг, который находился в развалившейся за несколько мгновений машине, погиб на месте.

Тяжелые детали автомобиля — двигатель, колеса, кузовные элементы — с огромной скоростью разлетелись по толпе. В этой мясорубке мгновенно погибли 83 человека, не считая самого Леверга. Еще 120 зрителей получили травмы, по большей части тяжелые. Маклин, в машину которого врезался Пьер, чудом остался жив, отделавшись испугом.

В это трудно и даже практически невозможно поверить, но, несмотря на то что в считанные секунды погибли несколько десятков человек, а еще сотня нуждалась в оказании медицинской помощи, организаторы приняли решение не останавливать гонку. Пока одни пытались убрать разбитые машины, а другие — помочь пострадавшим, заезд продолжался. В итоге первым к финишу «24 часов Ле-Мана» 1955 года приехал человек, который и спровоцировал трагический инцидент, приведший к гибели людей, — Майк Хоторн.

Глядя на современные автомобильные гонки, трудно себе представить, что автомобиль может взлететь в воздух из-за столкновения с другой машиной, упасть на забитые зрителями трибуны и унести десятки жизней. Но и на заре автомобильного спорта, и даже в 1950-х о безопасности фанатов и пилотов почти не заботились.

У пилотов не было ни защитных комбинезонов, ни специальной обуви. В лучшем случае гонщики надевали очки, чтобы хоть что-то видеть сквозь пыль. Правда, к Ле-Ману 1955 года уже был изобретен первый шлем для автомобильных гонок. Сделала его американская компания Bell. Поэтому на Сарте многие гонщики, судя по фотографиям,

11 ИЮНЯ 1955 ГОДА. ЛЕ-МАН. ТЕЛО ПОГИБШЕГО ПЬЕРА ЛЕВЕРГА НА ФОНЕ ЕГО ПЫЛАЮЩЕГО «МЕРСЕДЕСА»

уже выступали в шлемах. Но они все равно рисковали жизнью каждую секунду пребывания на трассе. И это не самая большая проблема. Из-за борьбы на трассе опасности подвергались жизни тех, без кого автоспорт потерял бы всякий смысл, — болельщиков.

Между трассой и трибунами на гонках в 1950-х, например на том трагическом «Ле-Мане», располагались стога сена, которые мало того, что не оберегали зрителей от машин, едущих со скоростью за 200 км/ч, но и машины от зрителей. В интернете опубликовано огромное количество кадров хроники, на которых запечатлено, как люди выходят на трассу или смотрят гонку, расположившись фактически в верхней точке поворота в считанных метрах от гоночных болидов!

К сожалению, автоспортивные чиновники поняли, чем чревато наплевательское отношение к безопасности, только после случившегося в Ле-Мане в 1955 году. И даже после трагедии ценность человеческой жизни в автомобильном спорте увеличилась небыстро и неслишком. Результатом аварии, унесшей жизни 84 человек, стало расширение зоны обслуживания автомобилей и перемещение зрителей чуть дальше от трассы. Все!

«А СКОРАЯ НЕ ЗНАЛА, ГДЕ БОЛЬНИЦА...» Один из главных борцов за повышение уровня безопасности в автомобильных гонках — трехкратный чемпион мира «Формулы-1» шотландец Джеки Стюарт. В 1966 году Стюарт попал в аварию, вероятность которой сейчас исключена полностью.



ПОСЛЕ СВОЕЙ АВАРИИ В 1966 ГОДУ ДЖЕКИ СТЮАРТ ПОСВЯТИЛ ЖИЗНЬ БОРЬБЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОГОНКАХ

Во время дождевой гонки на бельгийском этапе первенства Стюарт потерял управление автомобилем, вылетел с трассы и врезался столб, стоявший на обочине. От удара машину смяло, а Джеки оказался зажат между стенками кокпита и рулем. Ситуацию усложняло то, что в результате столкновения Стюарт пробил топливный бак своего автомобиля, из-за чего горячее заливалось в кокпит и могло загореться в любой момент.

«Рядом не было ни marshals, ни группы, которая должна была бы эвакуировать гонщика. Тем гонщикам, которые вытаскивали меня из болида, пришлось идти к машине одного из зрителей, чтобы взять гаечный ключ и снять руль. Позже приехала машина скорой помощи, которая должна была доставить меня в госпиталь. Сначала водитель машины потерял сопровождающий нас автомобиль полиции, а после выяснилось, что он вообще не знает, как ехать в больницу», — рассказывает Стюарт об аварии 1966 года. Своим спасением Джеки обязан двум другим пилотам «Формулы-1» — легенде автоспорта Грэмму Хиллу и американцу Роберту Бондюрану. По словам Стюарта, случившееся в Бельгии полностью изменило его отношение к безопасности в гонках. Поэтому с тех пор Стюарт борется за улучшение условий для гонщиков. И результаты его борьбы очевидны: появление машин скорой помощи на трассе и медицинских центров, защитные барьеры и прочие меры, обеспечивающие защиту пилотов и зрителей.

«Если у меня и есть что оставить автомобильному спорту, то все это находится в области безопасности. По-



ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ