Наша Газета
nashagazeta.ch
Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (https://nashagazeta.ch)

Большие Призы по-швейцарски | Swiss Grand Prix

Auteur: Юрий Бугаев, Бремгартен , 06.12.2012.

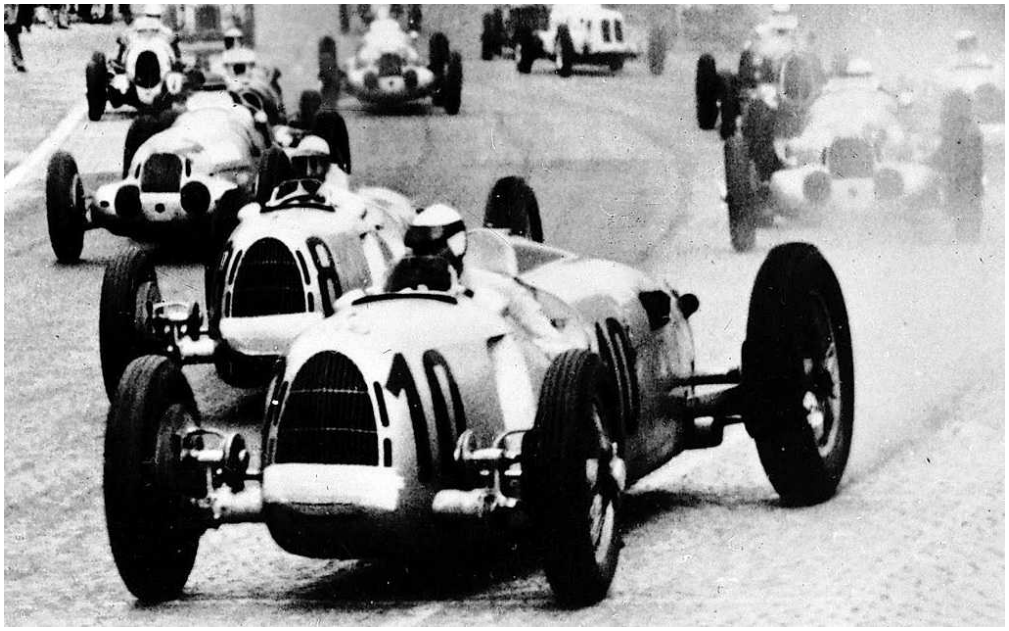
Гран-При Швейцарии 1938 года (Фото из архива Mercedes-Benz)
В кадендаре самого первого сезона Формулы-1 в 1950-м году насчитывалось 7 гонок – и одной из них был Гран-При Швейцарии.
|
Grand Prix Suisse was one of the seven official F-1 competitions in 1950, the year of the first season.
Swiss Grand Prix

Сейчас о том, что Конфедерация принимала на своей территории автомобильные соревнования высшего уровня, помнят фанаты и любители автомобильной истории. Надо сказать, не зря: бернский трек Бремгартен видел такое, о чем новые трассы в Абу-Даби или Сингапуре могут только мечтать. Например, сегодня битву между Alfa

Romeo и Ferrari себе трудно даже представить – а в начале 1950-х, когда Формула-1 еще только набирала обороты, это было нормальной ситуацией! Причем, первое время победителем из схватки выходила Alfa – именно на ней был завоеван первый в истории Формулы чемпионский титул. Чуть позже баталии в этом чемпионате разгорались уже между Ferrari, Maserati и Mercedes… Кстати, именно здесь, на швейцарской трассе, в сезоне 1951 года дебютировал в F-1 легендарный Стирлинг Мосс!

И это – лишь часть «формульной» история. А ведь до нее было время Больших Призов - откуда, собственно, Гран-При и перекочевали в Формулу-1, - которые Бремгартен ст ал принимать с 1934 года. И уже тогда перечень приезжавших в Берн гонщиков был более, чем представительным: Ханс Штук, герман Ланг, Бернд Роземайер, Рудольф Караччиола… Сплошь герои автоспорта той эпохи! Все они выступали или на Auto Union, или Mercedes – т.е. представляли немецкий автопром. И в довоенный период в Швейцарии эти парни не оставляли своим соперникам никаких шансов: те, кто выводил в гонку Alfa Romeo, Maserati или Bugatti не могли тягаться с «кольцами» и «трехлучевыми звездами». Так что нет ничего удивительного в том, что все вышеперечисленные гонщики – это победители Гран-При Швейцарии с 1934 по 1939 годы.

Конечно, где



Auto Union на треке, 1937 год (Фото из архива Mercedes-Benz)

гонки – там не только скорость и победы: в 1934 (т.е. в первый же год проведения швейцарского Гран-При) на своем Maserati здесь насмерть разбился Хью Хэмилтон. А спустя без малого 14 лет – в 1948 году – на кольце Бремгартена погиб один из топ-пилотов Больших Призов Ахилл Варци, на счету которого к тому моменту было более 30 побед, среди которых первые места на трассах в Монце, Монако, в гонках по дорогам общего пользования Тарга Флорио и Милле Милья… Но весь этот опыт не помог, когда во время тренировки пошел дождь: Бремгартен был известен переменчивостью дорожного покрытия в непогоду. И хотя Варци успешно выступал в Швейцарии до войны за рулем Auto Union, с новой 300-сильной модификацией Alfa Romeo 158 на скользком треке не совладал…

Впрочем, тогда так и говорили: для парней, которые носятся на своих «снарядах» со

скоростью за 200 км/ч, слово «безопасность» - пустой звук. Для них куда важнее было то, что они являются воплощением куража!

А какой кураж без выяснения, чей автомобиль первым пересечет финишную черту? Как уже было сказано выше, в негласном «зачете марок» Гран-При Швейцарии 1930-е годы прошли под знаком Auto Union (2 победы) и Mercedes (4 победы). А после войны – и вплоть до того момента, как над Бремгартеном в последний раз взвился финишный флаг – здесь властвовали итальянцы. А именно, с 1947-го и по 1953 годы включительно соперников громили Alfa Romeo и Ferrari. Нино Фарина, Альберто Аскари, Хуан Мануэль Фанхио… Все они побеждали на бернском кольце. Аскари и Фанхио – дважды, а что до «зачета марок», то Alfa приходила здесь к финишу первой 4 раза, а Ferrari – трижды.

Ну, а возглавляют рейтинг гонщиков и автопроизв

Рудольф Караччиола выигрывает Гран-При Швейцарии на Mercedes W125, 1937 год (Фото из ахива Mercedes Benz)

одителей, больше всех побеждавших в Гран-При Швейцарии, Руди Караччиола (3 победы) и Mercedes (5-кратный победитель, причем 3 победы на них добыл как раз Караччиола). За трехлучевой машиной осталась и победа в последней швейцарской схватке 1954-го года.

Как же так вышло, что легендарные гонщики и автомобили перестали приезжать в Швейцарию?

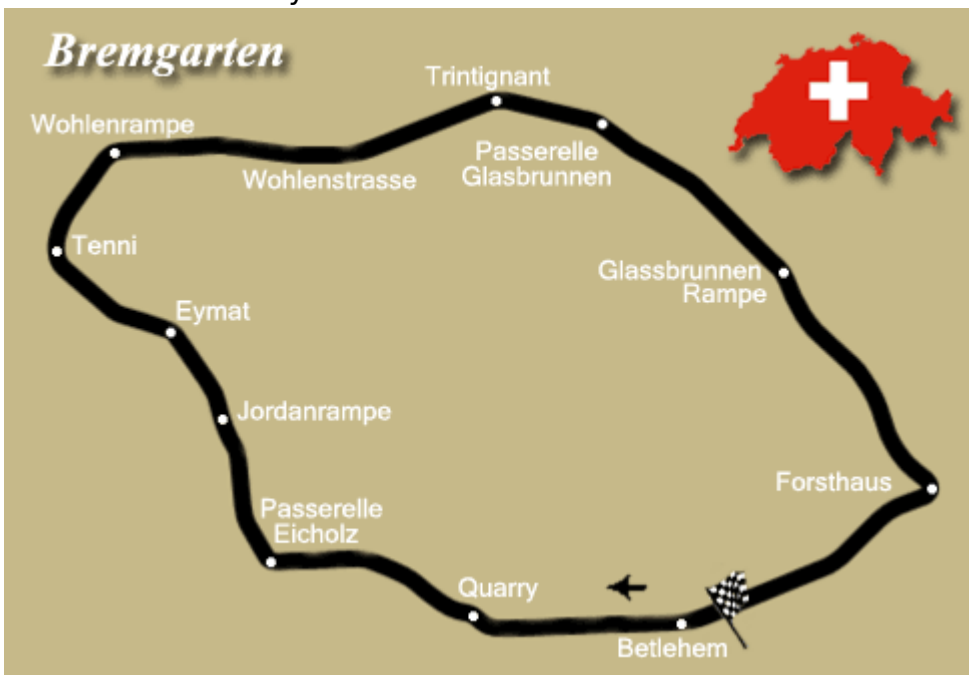
История с прекращением гонок непосредственно к Бремгартену отношения не имеет: решение запретить гонки в стране было принято после трагедии в Ле-Мане, когда в ходе 24-часового марафона 1955 года произошла авария, унесшая жизни 80 человек: тогда из-за ошибки впереди идущего гонщика Пьер Левег на своем Mercedes 300 SLR на полном ходу влетел в толпу зрителей. После этого штуттгартская марка надолго ушла из автоспорта. А в Конфедерации гонки решили запретить – и этот запрет действует по сей день.

Конечо, энтузиасты автоспорта не могли просто смириться с упразднением соревнований. И после того, как запрет вступил в действие на швейцарской территории, Гран-При Швейцарии дважды – в 1975-м и 1982-м годах – проводили на трассе… во французском Дижоне. Но он, понятное дело, имело весьма отдаленное

отношение к подлинным швейцарским Большим Призам…

Безусловно, фанатам Формулы – да и не только им – хотелось бы вернуть Швейцарию в перечень стран, принимающих участие в главных событиях мирового автоспорта. Однако, пока что анти-гоночному лобби удается не пускать в страну официально разрешенные высокие скорости – даже в специально отведенных для этого местах.

Как долго проблится «противогоночное вето»? Сложно сказать: деньги любят тишину.
А рев моторов и толпы болельщиков, приезжающих к месту проведения гонок, ей явно не способствуют…



Конфигурация трассы Гран-при Швейцарии

Швейцария

Source URL: *https://nashagazeta.ch/news/style/bolshie-prizy-po-shveycarski*