



НИЛ БАСКОМБ

# БОЛЬШАЯ — ГОНКА — ДРАМА НА МИЛЛИОН

Легендарная история о том, как еврейский гонщик,  
американская наследница и французское авто  
посрамили гитлеровских асов



Проза истории

Нил Баскомб

**Большая гонка. Драма на миллион.  
Легендарная история о том, как  
еврейский гонщик, американская  
наследница и французское авто  
посрамили гитлеровских асов**

«Издательство АСТ»

2020

УДК 796.71(091)  
ББК 75.721.5

## **Баскомб Н.**

Большая гонка. Драма на миллион. Легендарная история о том, как еврейский гонщик, американская наследница и французское авто посрамили гитлеровских асов / Н. Баскомб — «Издательство АСТ», 2020 — (Проза истории)

ISBN 978-5-17-134894-6

Головокружительная история победы команды бесстрашных спортсменов над грозными «Серебряными стрелами» Гитлера в золотой век автомобильных гонок. В то время как правительство нацистской Германии проводило политику расовой дискриминации и подталкивало мир к войне, три героя – водитель, которому было отказано в членстве в лучшей европейской команде из-за его еврейского происхождения, владелец «пошатнувшейся компании», производящей автомобили, и авантюрная дочь американского мультимиллионера – объединились для того, чтобы составить конкуренцию нацистским командам-фаворитам на Гран-При, вершине автоспорта. Нил Баскомб рассказывает об одном из самых впечатляющих и смертельных эпизодов автоспорта XX века – символической победе над нацистами в самый темный период мировой истории. В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

УДК 796.71(091)  
ББК 75.721.5

ISBN 978-5-17-134894-6

© Баскомб Н., 2020  
© Издательство АСТ, 2020

## Содержание

От автора	7
Пролог	12
Часть I	15
«Взгляд»	15
Мастер дождя	29
Конец ознакомительного фрагмента.	32

**Нил Баскомб**  
**Большая гонка. Драма на миллион.**  
**Легендарная история о том, как**  
**еврейский гонщик, американская**  
**наследница и французское авто**  
**посрамили гитлеровских асов**

Neal Bascomb

Faster: How a Jewish Driver, an American Heiress, and a Legendary Car Beat Hitler's Best

© 2020 by 11th Street Production, LLC

© Г. Агафонов, перевод на русский язык

© ООО «Издательство АСТ», 2022

\* \* \*

*Шарлотте и Джулии, – вкусите жутких радостей от жизни*

*Стоите, вижу, вы, как своры гончих,  
На травлю рвущиеся. Поднят зверь.  
Уильям Шекспир. «Генрих V»<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Перевод Е. Бируковой; *цит. по:* Шекспир, Уильям. Полное собрание сочинений в восьми томах, т. 5, (III.1). – М.: Искусство, 1959. – *Здесь и далее, если авторство не оговорено, подстрочные примечания переводчика.*

## От автора

Впереди захватывающее приключение, но надо бы поторопиться...

Разгар утра, хайвей I-405 к северу от международного аэропорта Лос-Анджелеса встал в глухой пробке, и я в ней застрял. Кругом безбрежное море всяческих машин – фуры дальнотойщиков, угловатые седаны, шикарные джипы с тонированными стеклами, гибриды со стикерами Uber, черные лимузины, рабочие пикапы, есть и стильные кабриолеты. Сам я на черном прокатном GMC Terrain – безликом паркетнике из разряда тех, что пекут как блины со времен Ford Model T. Поставь такое на стоянку в ряду множества других, и без брелка с дистанционным включением фар эту прокатную машину и не распознаешь.

Никто из нас тут толком не движется. Десять минут еле плетемся. Двадцать минут плетемся. По Google Maps выходит, что ехать мне до Окснарда еще 48 миль<sup>2</sup> – или один час пятьдесят две минуты. Весь маршрут на экране навигатора – сплошная грязно-красная линия. А вот как возьмут – и не дождутся меня? И отгрузят эту гоночную Delahaye 145<sup>3</sup> морем в Лондон красоваться за бархатной веревкой в Музее Виктории и Альберта. Сдерживаюсь, чтоб не колотить по рулю от отчаяния...

Наконец самое узкое место пройдено – и впереди просвет. Ну а после съезда на I-10 в сторону Санта-Моники движение стало все больше походить на движение. И вот я уже лечу на север по Тихоокеанскому прибрежному шоссе, и в перспективе до самого горизонта – все океанские просторы да цветущие склоны холмов. Так ведь и успею!

GMC мне досталась комфортабельная, но восторга от прокатной машины ждать, конечно, не стоит. Кресла регулируемые, хорошо держат поясницу. Коробка-автомат. Через Apple CarPlay играют The Lumineers<sup>4</sup> из свежих чартов Spotify<sup>5</sup>. Проезжая Малибу, сражаюсь с «умными» электростеклоподъемниками – хочу оставить окна полуоткрытыми, – и сдаюсь, оставшись в наглухо запечатанном кондиционируемом коконе. Не будет мне свежего дыхания морского бриза. На светофорах мотор для экономии топлива глушится. И делает он это без спроса.

На ходу принимаю звонок от жены из Сиэтла. Ей даже невдомек, что я за рулем. Что-то там урчит себе под капотом – тихо, экономично и надежно, – все, что нужно, чтобы безопасно доставить тебя из пункта А в пункт В.

Совсем другую машину снаряжают для меня в Окснарде – венец в награду за мои двухлетние труды по расследованию давно забытой истории.

Было время – перед самым началом Второй мировой войны, – когда имя Delahaye 145 как одной из самых замечательных гоночных машин – участник Гран-при гремело на весь мир. Описаниям ее подвигов в газетах посвящалось не меньше полос, чем новостям о скором конце мирной жизни в Европе. Колоссальные толпы собирались последить за участием этой легенды в состязаниях или полюбоваться вблизи ее надраенным до блеска двигателем V12<sup>6</sup> на автомобильных выставках. Хотя при первом появлении Delahaye на автодроме «Монлери» во Франции ее дизайн многим показался странноватым. Один критик и вовсе заявил, что это «какой-то богомол», а не гоночная машина. Но после того, как Delahaye 145 стала бить рекорды ско-

---

<sup>2</sup> 77,25 км. Далее все измеримые показатели даются в обратном пересчете на единицы СИ (кг, км, °C и т. д.). – Прим. ред.

<sup>3</sup> Название старейшей (1894–1954) автомобилестроительной компании Франции из г. Тур в отечественной литературе обычно транскрибируют как «Делайе», однако франкоязычные источники указывают на то, что правильное произношение имени ее основателя – Эмиль Делэй (фр. *Émile Delahaye*, 1843–1905).

<sup>4</sup> *Te Lumineers* – фолк-рок-группа из Денвера.

<sup>5</sup> *Spotify.com* – интернет-сервис потокового аудио.

<sup>6</sup> Вариант компоновки 12-цилиндрового двигателя, при котором два блока цилиндров расположены под углом друг к другу. – Прим. ред.

рости на замкнутой овальной трассе, обошла всех в «Гонке на миллион франков» и покусилась на титул «машины, бьющей Гитлера», скептики превратились в восторженных почитателей. Владелица, конструктор и гонщик, с риском для жизни выжимавший из *Delahaye* максимум возможного, были провозглашены национальными героями.

Предыстория легенды начинается в 1933 году, когда вождь новоявленного Третьего Рейха объявил превосходство в гонках серии Гран-при одной из своих первейших целей [1]. Его «серебряные стрелы»<sup>7</sup>, пилотируемые безжалостным неугомонным чемпионом Руди Караччиолой и будто сошедшим с открытки голубоглазым блондином Берндом Роземайером, олицетворяли собой нечто большее, нежели просто спортивное мастерство, – они символизировали высшую расу, завоевывающую остальной мир. «Победа *Mercedes-Benz* – это победа Германии!» – вещала машина нацистской пропаганды [2]. Гитлер целенаправленно использовал успехи автогонщиков для агитации призывников моторизованной армии, на создание которой были мобилизованы немецкие автомобилестроительные фирмы, преобразованные в мощные промышленные концерны.

После нескольких лет безоговорочного триумфа немцев американка Люси О'Райли Шелл решила, что пора с этим кончать, и основала собственную гоночную команду для участия в Гран-при. Будучи единственным отпрыском богатого предпринимателя и отменным гонщиком, она не испытывала недостатка ни в деньгах, ни в личной мотивации оспорить как первенство немцев, так и засилье мужчин в автоспорте. Марку автомобиля она выбрала более чем неожиданную – *Delahaye*. Старая французская фирма во главе с Шарлем Вайффенбахом прежде специализировалась на выпуске прочных и надежных, по большей части грузовых автомобилей. В мир гонок эта небольшая компания подалась в надежде спастись от кризиса. На роль пилота Люси призвала Рене Дрейфуса, некогда феерически взлетевшего в элиту, но впоследствии отлученного от лучших команд, автомобилей и соревнований из-за еврейского происхождения. Так что, победа над нацистами всем им сулила моральное удовлетворение.

Мой путь к открытию легенды об этой команде борцов оказался весьма разветвленным. В отличие от предвоенных историй таких гигантов большого спорта как Джесси Оуэнс и Джо Луис или «кривоногого скакуна по кличке Сухарь» память о свершениях Люси, Рене, Шарля и *Delahaye* 145 со временем практически истерлась [3]. Никто отдельной книги этой теме до меня не посвятил. Сперва я зарылся в библиотеках наподобие дивного собрания музея *Revs Institute* в Нейплсе, Флорида. Это была моя первая вылазка в мир истории автомобилестроения и автоспорта, и меня потрясло обилие разноязычных газет и журналов того времени, посвященных Гран-при. День за днем перелистывал я тысячи страниц, выуживая по кусочкам фрагменты будущей саги. Не менее полезными оказались и посещения архивов *Daimler-Benz* в Штутгарте и Национальной библиотеки Франции в Париже.

Я быстро понял, что информация о классических автомобилях (и гонщиках) настолько дорога сердцу истинных ценителей, что по большей части глубоко упрятана по клубам и частным коллекциям. Немало трудов и уговоров положил я на то, чтобы получить доступ к печатным сокровищам кладовых загородного французского замка, захлавленного гаража в Сиэтле, сказочного английского поместья и прочих диковинных мест. Много света на эту историю пролила и семья Рене Дрейфуса.

Одно дело – изучать подробные схемы гоночных трасс, фигурирующих в этой книге, и совсем другое – пройтись или проехаться по ним. «Ла-Тюрби» под Ниццей. «Нюрбургринг» в горах Айфель. «Монлери» к югу от Парижа. Улицы Монте-Карло, по которым пролегает

---

<sup>7</sup> «Традиционный цвет спортивных автомобилей *Mercedes*, впервые выражение «серебряная стрела» прозвучало в репортаже с гонок в 1932 году. – Прим. ред.



трасса Гран-при Монако. «По» в предгорьях французских Пиренеев неподалеку от границы с Испанией. Мне хотелось познать каждую шпильку<sup>8</sup>, каждую прямую, каждый подъем и спуск.

За время исследования я посетил множество американских и европейских музеев и вдоволь нагулялся среди коллекций *Alfa Romeo*, *Bugatti*, *Maserati*, *Delahaye*, *Talbot*, *Ferrari*, *Mercedes*, *Peugeot* и *Ford*. Отполированные до блеска машины эти смотрелись произведениями искусства. Но все они были обездвижены, заперты стенами и лишены главного – своего предназначения мчаться вперед.

Мне хотелось – и даже нужно было – лично испытать укол того острейшего ощущения, которое переживали герои этой повести за рулем своих гоночных машин – и прежде всего, конечно же, *Delahaye*. И вот, после многочисленных просьб, Ричард Адатто, член совета и куратор соответствующего направления Автомобильного музея Муллина пригласил меня совершить тест-драйв. Этот частный музей в Окснарде, Калифорния, был основан американским мультимиллионером и коллекционером Питером Муллином, которому и принадлежат три из четырех<sup>9</sup> экземпляров *Delahaye* 145.

А вот, наконец, и музейная парковка. Заруливаю, глушу мотор. У спел-таки минута в минуту. Вылезаю из *GMC*, а меня уже ждут. Это Ричард – окликает меня по имени, подзывает. У Ричарда размеренная поступь, осанистая манера держаться, но сквозь эту нарочитую солидность нет-нет, да и пробивается озорная улыбка. Ему за шестьдесят, по основной профессии он инженер-строитель, а здесь – эксперт по довоенным французским автомобилям. Он ведет меня к прямоугольному белому ангару напротив музея.

Из его ворот наполовину высунут сведенный на конус хвост... *Delahaye* 145. Великое множество виденных мною черно-белых фотографий этой гоночной машины оказались убогим принижением ее истинного великолепия. Вот она, стоит – небесно-синяя двухместная красавица – длинная, стройная, низко прильнувшая к земле, как тигрица перед прыжком. Ей за восемьдесят, но смотрится старушка в чем-то даже очень футуристично, – взять хотя бы ниспадающие изгибы крыльев, парящих над колесами со слишком узкими, казалось бы, для предельных скоростей шинами.

Распахнув игрушечного размера дверцу, Ричард опускается в водительское сиденье. Нейт, приветливый музейный механик, пошагово инструктирует его, как завести этот раритет. Потяните это. Поверните то. Нажмите здесь. Двигатель запускается, из пары выхлопных труб вырывается дым; я едва не глохну от рева мотора. Несколько лет этот движок V12 объемом 4,5 литра не запускали, однако стоило Нейту к моему приезду провести плановый техосмотр и заменить 24 свечи зажигания, и *Delahaye* с рыком проснулась с полоборота!

Ричард с Нейтом делают небольшой круг по стоянке, убеждаются, что все в порядке, после чего втягивают авто лебедкой внутрь трейлера и закрепляют. Мы с Ричардом пристраиваемся вслед за трейлером, отбываем из музея и за четверть часа оказываемся среди лимонных рощ за чертой Окснарда. Пустынные дороги, рассекающие эти рощи вдоль и поперек, – идеальное место, чтобы выпустить *Delahaye* на волю. Не любит эта машина череды остановок и троганий, не терпит суеты плотного трафика. Гоночная же!

Трейлер останавливается на гравийной обочине объездной дороги, и *Delahaye* съезжает по трапам на землю. Первым в открытый кокпит садится Ричард – втискиваясь в водительское сиденье справа. Нейт открывает передо мною пассажирскую дверцу слева. Сколько ни просился я сам за руль *Delahaye*, мне ее вести не доверили – и правильно сделали. Стоимость

---

<sup>8</sup> Тип поворота на гоночной трассе, когда после длинной прямой автомобили резко поворачивают на 180 или более градусов. – Прим. ред.

<sup>9</sup> Первая по хронологии постройки *Delahaye* 145, шасси № 48771, на которой 10 апреля 1938 г. Рене Дрейфус выиграл Гран-при По, в 1998 году также отправилась из Франции в США, в частный музей Сэмюэла Манна в Нью-Джерси (см. *André Vaucourt*, “What became of the *Delahaye* 145 V12 chassis no. 48771?”, *FORIX* 8W, April 23, 2012, <http://www.forix.com/8w/delahaye145.html>).

модели 145 – миллионы долларов, и Питеру Муллину без надобности незастрахованный риск в лице автолюбителя, способного по неопытности запороть движок или въехать в дерево. Да и с учетом тесноты двухместной кабины, где я сидел вплотную к Ричарду, грань между водителем и пассажиром в такой машине едва различима.

Нейт пристегивает меня поясным ремнем безопасности, – весьма призрачная защита, да и не было никаких ремней в те годы, когда *Delahaye* пилотировал Рене Дрейфус. Тогда, как и мы сегодня, ездили еще и без защитных дуг, и без шлемов.

Двигатель беспокойно порывается на холостых. Солнце, зависшее в зените над горами Санта-Моники, палит нас нещадно. Деревья усыпаны лимонами размером чуть ли не с грейпфрут. Всепроницающий запах масла. Левая ладонь сама собой сжимается в хватке на холодной стали рукоятки, надежно крепящейся к торпедо. Чувства мои обострены как никогда.

Ричард выжимает сцепление и включает первую передачу. Мы выкатываемся с гравия на асфальт и делаем разворот на 180° в направлении длинной прямой. Рост у меня метр семьдесят, в точности как был у Рене. Глаза почти вровень со срезом длинного капота. Ветрового стекла нет. Сажу низко, слегка откинувшись под углом, ноги вытянуты глубоко вперед. По какой-то причине не отпускает ощущение, что я в мотосанях, настолько близко к земле посажено мое тело. Опуская руку за дверцу, почти касаюсь пальцами асфальта.

Безо всякого предупреждения Ричард срывается с места в карьер, двигатель взывает при переключении с первой передачи на вторую, со второй на третью. Мы разгоняемся все быстрее, ветер сметает волосы назад. Поворачиваюсь к Ричарду. Его руки на большом руле – в позиции «без десяти два» – легонько, но безостановочно подруливают. И снова эта его озорная улыбка. Любо ему это дело.

А мне страшно до жути. Пальцы вцепляются в рукоятку изо всех сил. *Delahaye* кажется неустойчивой. Едва «держит прямую». А кюветы по обе стороны глубокие. Вылет туда точно станет последним в жизни опытом. У меня же семья. Дети малые. Впереди крутой вираж.

Ричард не притормаживает и даже не сбрасывает газ. Мои ноги инстинктивно ищут педали. Ричард лихо закручивает руль против часовой стрелки, и шины цепляют гравийную обочину при входе в левый поворот. На вираже *Delahaye* плотно льнет к земле. На выходе Ричард топит газ в пол, а затем снова переключает передачи. Стрелка спидометра резко дергается. Мы на затяжном подъеме. Мотор визжит на высокой надсадной ноте. А вот и еще поворот – теперь правый. *Delahaye* снова будто когтями вцепляется в дорожное полотно. Выходим на длинную холмистую прямую.

Сразу включаем повышенную. *Delahaye* рвет вперед сквозь строй лимонных деревьев с такой стремительностью, что всякий страх улечувивается. Ветер срывает волосы с головы. Пускает рябь по щекам. Ускорение вжимает меня всем туловищем в сиденье. Рев двигателя повышается до режущего уши душераздирающего стога и пронизывает все вокруг меня пульсирующим биением жизни. Летим вперед ракетой. Телом чувствую каждую ямку, каждый бугорок под нами, но это не тряска; ощущаю себя будто приваренным к *Delahaye*. То же самое и с каждым переключением передач, с каждым касанием педали тормоза. Время испаряется. Остается дистиллированный мир дорожного полотна впереди и шумного ветра вокруг.

– Невероятно, – шепчу я. – Невероятно.

Взлетаем на холм – и будто отрываемся от земли.

Внезапно Ричард сбрасывает скорость. Мы выскочили из рощ к пересечению с шоссе. Мимо тащатся грузовики. Из низкого сиденья *Delahaye* выглядят они великанами. Дождавшись просвета, Ричард сворачивает на шоссе. Чуть помолотив шестерни древней коробки передач, он живо добирается до четвертой. Мы мчимся вперед еще быстрее чем прежде под визг мотора – и едва не въезжаем в зад квадратному седану. Ускорение невероятное. Затем резкое движение рулем, и мы ныряем обратно в рощи. Фермер среди лимонов так и застыл,

разинув рот, при виде *Delahaye*. Еще одна молниеносная прямая, и мы возвращаемся к месту старта подле трейлера.

Ричард глушит мотор. *Delahaye* замирает. Йоговскими вывертами высвобождаюсь из сиденья, выбираюсь из машины и встаю, выпрямляясь в полный рост. Нащупываю твердую землю под ногами, как при сходе с лодки на берег.

Ричард говорит, что мы разогнались самое большее до 120 км/ч. Я поражен не только тем, что по ощущению мы двигались намного быстрее, но еще и потому, что на Гран-при Рене Дрейфус выжимал из *Delahaye* почти вдвое больше. Я испытал лишь половину скорости. Половину!

Подъезжает велосипедист и принимается недоуменно рассматривать машину, не может взять в толк, что это такое. Заваливает Ричарда и Нейта кучей вопросов. Воистину заворочен.

Пока они болтают, забираюсь в водительское сиденье бездвижной *Delahaye*. Пробую руль и ручку переключения передач, ставлю ноги на педали сцепления и газа. На мгновение снова ощущаю себя мчащимся через лимонные рощи: солнце обжигает лицо, ветер воет в ушах. Полнее чем прежде оцениваю, насколько выдающейся машиной была «сто сорок пятая» в дни своей славы, какую силу воли явила миру Люси Шелл, проследив, чтобы ее построили, и каким невероятным мастером и отважным человеком был Рене, взявшийся пилотировать ее в состязаниях с титанами на содержании у Третьего Рейха.

Энцо Феррари когда-то сказал про автогонки, что «это жизнь пугающими радостями» [4]. Лишь в тот день я понял до конца, что он имел в виду.

*март 2019 г.*

## Пролог

### «Историю отныне пишем мы!»

Зверь, давно таившийся на виду у бездействовавших союзников, наконец прыгнул [1,2]. 10 мая 1940 года немецкие бомбардировщики с пронзительным воем наддувных моторов волна за волной прометали предрассветное небо, а колонны бронетехники с лязгом попирали землю. Сокрушая утреннюю тишину, нацисты вторглись в Бельгию, Голландию и Люксембург. Их парашютные десанты перерезали линии связи и взяли под контроль жизненно важные мосты. Следующая волна коммандос, десантированных с планеров, захватила критически значимые укрепления, прежде чем те успели начать оказывать сопротивление агрессору. В кратчайшие сроки бронетанковые дивизии прорвались в самую глубь чужой территории. Когда же французские и британские силы устремились на северо-восток, дабы пресечь вторжение в Бельгию, то попали прямоком в ловушку ложных ожиданий окопной вой ны наподобие Первой мировой.

К востоку от них главный кулак германской военной машины с легкостью сокрушал стокилометровую линию обороны в лесистых Арденнах, еще недавно считавшуюся непреодолимой преградой, как и бетонные укрепления линии Мажино вдоль границы Франции с Германией [3]. Через считанные дни передовые части вермахта при поддержке артиллерии и с воздуха вторглись во Францию и, с легкостью форсировав реку Мез (Маас), вынудили союзников отступать вглубь страны. И уже 15 мая премьер-министр Франции Поль Рейно в отчаянии телефонировал своему британскому коллеге Уинстону Черчиллю, что вой на де факто проиграна [4].

Боевого духа французам было не занимать, вот только чистой воды сумасбродством было бы рассчитывать лишь на него, когда тебе противостоит, по словам очевидца, «жестокая машина в идеальном состоянии – организованная, дисциплинированная, всесильная» [5].

При известии о стремительном наступлении немцев парижане ринулись прочь из города, особенно из фешенебельных его кварталов [6]. Вокзалы и станции ломились от пассажиров, надеявшихся чудом вскочить на поезд, поскольку билеты были распроданы в первые же часы вой ны, а битком набитые автомобили и автобусы медленно ползли из Парижа на юг по забитым дорогам. В те же дни в город хлынули с севера обезумевшие от страха бельгийские беженцы. «С велосипедами, тюками и обшарпанными чемоданами, – писал журнал *Life*, – с погнутыми птичьими клетками и собачками в занемевших руках они все прибывали и прибывали» [7]. Опасаясь вторжения уже более года, французы загодя защитили многие из своих лучших сокровищ. Памятники в Париже обложили мешками с песком, витражи Сент-Шапель демонтировали. Смотрители Лувра оголили стены от шедевров уровня «Моны Лизы» и полы от бесценных скульптур, а безликие грузовики под вооруженной охраной развезли эти бесценные произведения искусства по разбросанным по стране загородным замкам. Французские физики аналогичным образом эвакуировали запасы тяжелой воды и урана – основные материалы для производства ядерной бомбы. Бесценными художествами и редкими веществами содержимое тайников, попрятанного парижанами от немцев перед лицом угрозы блицкрига, не ограничивалось. Весь город растаскивал по погребам семейные реликвии и зарывал в землю обернутые промасленными тряпками драгоценности. А один парижский хитрец залил пригоршню брильянтов топленым салом и оставил горшок на полке в кладовой [8–10].

В цеху *Delahaye на rue du Banquier*<sup>10</sup> в самом пролетарском сердце города стояли четыре «сто сорок пятых». Заведующий производством раздумывал, как бы ему понадежнее скрыть эти свои творения: разобрать на части и спрятать в катакомбах за чертой города? Или поступить по принципу брильянтов в сале и спрятать гоночные шасси и двигатели под неказистыми кузовами? Или оставить вовсе без кузовов, чтобы никто не догадался о том, что это на самом деле такое? Главное было – не дать этим шедеврам сгинуть в пылу войны, но и не засветить их перед нацистами. Ведь Гитлер наверняка отдал приказ их найти и уничтожить [11–17].

К концу мая гитлеровцы вытеснили войска союзников на север Франции и вынудили их спешно эвакуироваться с континента через Дюнкерк. Лишь после этого моторизованная армия агрессора двинулась на Париж. Пока Рейно призывал соотечественников стоять до смерти на Сомме, его бездарные министры обсуждали, куда передислоцировать правительство после падения столицы, а генштаб паковал секретные документы под затопление на баржах в Сене или сжигание во дворе военного министерства [18].

Пока жандармерия, вооруженная винтовками, готовилась дать отпор «пятой колонне», а на Триумфальную арку устанавливали зенитный пулемет, большинство оставшихся в городе парижан сохраняло зыбкое спокойствие [19]. А 3 июня последовал первый мощный удар Люфтваффе по Парижу. Роившиеся подобно пчелам «Штуки»<sup>11</sup> сбросили на город более тысячи бомб, целясь преимущественно в заводы *Renault* и *Citroën*, располагавшиеся в западной части Парижа, уже и перепрофилированные под выпуск военной продукции, как и аналогичные заводы в Германии, в частности, *Daimler-Benz* и *Auto Union*<sup>12</sup>, милитаризованные годами раньше. Результатом бомбардировки стали 254 погибших и втрое больше раненых [20].

Исход жителей из Парижа ускорился.

Через два дня немцы приступили ко второй половине кампании по завоеванию Франции. Прорвав линию обороны на Сомме, немецкие танковые дивизии просто смели храбрую, но обреченную французскую армию. Путь на Париж был расчищен, и Рейно с правительством покинули столицу [21–22].

Войска вермахта устремились вперед.

В самой столице всевозрастающее множество загнанных туда небритых и изможденных французских солдат в грязной униформе всем своим видом возвещали о близости неизбежного. И наконец 14 июня моторизованные колонны немецкой армии – тяжелые грузовики, бронетранспортеры, мотоциклы с колясками и танки – вступили в никем не защищаемый город. Следом вошла серо-зеленая пехота. Улицы перед глазами немецких солдат расстилались абсолютно пустынные, – лишь на одном перекрестке их шествие ненадолго притормозило медленно бредшее неведь куда поперек их движения бесхозное стадо коров [23–25].

Немцы соорудили укрепленные позиции на ключевых транспортных артериях города, но даже эта предосторожность оказалась излишней. Парижане были просто неспособны поднять восстание, настолько их деморализовало поспешное отступление французской армии на юг. Вместо сопротивления они лишь молча дивились из-за занавесок и приоткрытых дверей на марширующие мимо в тяжелых ботинках колонны немцев.

Ко второй половине дня флаги со свастиками уже свисали и с Триумфальной арки, и со здания Министерства иностранных дел. А на Эйфелевой башне издали был виден транспарант с надписью аршинными руб леными буквами: “*DEUTSCHLAND SIEGT AN ALLEN FRONTEN*” [26]. По всему городу разъезжали грузовики с громкоговорителями, из которых

---

<sup>10</sup> «Улица Банковская» в дословном переводе с французского. – Прим. ред.

<sup>11</sup> «Штука» (нем. *Stuka*, сокр. от *Sturzkampflugzeug* – пикирующий бомбардировщик) – неофициальное, но прочно устоявшееся название «Юнкерса» Ju 87.

<sup>12</sup> *Auto Union AG* – образованный в 1932 г. автомобилестроительный концерн, в память о котором до наших дней сохранилась эмблема *Audi AG*, входившего в него наряду с заводами *DKW*, *Horch* и *Wanderer*, – четверка сцепленных в ряд колец на эмблеме по числу участников этого «Автосоюза».

разносились требования беспрекословного повиновения и предупреждения о том, что враждебные действия в отношении войск Третьего Рейха будут караться смертной казнью [27].

18 июня с воззванием к соотечественникам из лондонской студии *BBC* наконец обратился и генерал Шарль де Голль: «Сказано ли последнее слово? Неужто исчезла всякая надежда? Окончательно ли наше поражение? Нет! Поверьте, говорю вам, ничто не потеряно для Франции. Наступит день – придет победа. <...> Что бы ни случилось, пламя французского сопротивления не должно погаснуть, – и оно не погаснет! [28]»

Противоположного убеждения придерживался маршал Филипп Петен, возглавивший новое правительство Франции и сразу же смилившийся с ролью немецкого ставленника. Он сам предложил подписать капитуляцию, и 21 июня Гитлер прибыл в Компьенский лес на *Mercedes* монструозных габаритов с перечнем требований к проигравшим. В сопровождении высших чинов, включая главнокомандующего сухопутными войсками генерала Вальтера фон Браухича, он вышел из машины. Никогда не чуравшийся символов Гитлер вынудил французов к подписанию условий капитуляции в том же самом купе того же самого вагона, где 11 ноября 1918 года эмиссары кайзера Вильгельма II подписывали капитуляцию Германии в конце Первой мировой войны [29].

Тем временем в сотне километров, в Париже, немцы цементировали контроль над столицей, выявляли и метили еврейское население и приступили к планомерной экспроприации всего, что ни приглянется. «Откуда они только все о том знают, где тут у нас что имеется?» – неслось отовсюду, пока оккупанты осваивали лучшие отели, изысканные галереи, богатейшие дома и даже популярнейшие бордели [30].

На площади Согласия немецкая армия расквартировалась в славившемся элегантностью отеле «Крийон» и примыкающем к нему дворцовом комплексе с колоннадой, принадлежавшем Автомобильному клубу Франции (*ACF*<sup>13</sup>). Основанный в 1895 году *ACF* стал первым в мире автоклубом и организатором первого в истории национального Гран-при Франции. Членами клуба являлся ряд самых состоятельных и влиятельных парижан. Занимающий почти целый гектар дворцовый комплекс из двух зданий эпохи Людовика XV как нельзя лучше отвечал притязаниям клуба на элитарность [31–32].

Однажды, в самом начале оккупации, через арочный вход в *ACF* прошествовал офицер гестапо со свитой [33]. Ни обшитые красным деревом барные стойки, ни приватные спальни, ни тенистые террасы клуба гестаповца не интересовали [34]. Не собиравшись он ни обедать при свечах ни в одном из украшенных позолотой ресторанов *ACF*, ни плавать в дворцовом бассейне, окруженном статуями как в римских термах. Вместо этого офицер направился прямо в похожую на пещеру и битком забитую книгами библиотеку, где хранились также и архивы *ACF*, включая результаты всех автогонок, когда-либо проводившихся во Франции, начиная с 1895 года. Архив этот был воистину бесценным и уникальным источником хроник как выдающихся побед, так и постыдных поражений французов.

«Давай сюда все папки с результатами всех гонок», – приказал нацист молодому библиотечарю-архивариусу *ACF* [35]. Объемистые подшивки были погружены на тележку и выкачены из хранилища. Приказав подчиненным увозить трофей, офицер-гестаповец обернулся к библиотечарю и рявкнул: «Шагом марш домой, и чтобы близко тебя здесь больше не было, иначе арестуем. Историю отныне пишем мы!»

Легенда о Рене Дрейфусе, его диковинно миниатюрной гоночной *Delahaye* и их победоносной хозяйке Люси Шелл, вероятно, как раз и была одной из тех страниц, которые Гитлер хотел вырвать из книги истории. Вот пересказ этой легенды.

---

<sup>13</sup> *Automobile Club de France*, франц. – Прим. ред.



## Часть I

### «Взгляд»

19 мая 1932 года, четверг, в берлинском баре Roxu вечер как вечер: шампанское рекой; джазовый вокал вкрадчив. Модное ночное заведение под патронажем знаменитостей особо приглянулось всяческим спортсменам и их сопровождающим. С подачи секундантов боксера-тяжеловеса Макса Шмелинга этот бар окрестили «Бюро пропавших людей»: если Шмелинг не дома и не на ринге, значит, он точно в Roxu.

А вот и Рене Дрейфус в изящно скроенном костюме прибыл и прошествовал через зал. Среднего роста, жилистый как жокей – от силы 60 кг<sup>14</sup> сухого веса, – он славился непреходящей улыбочкой и столь лучезарно выразительным взглядом карих глаз, что один ветеран журналистики окрестил его прозвищем «Взгляд»: «он глядит настолько жгуче и завораживающе, что сразу отпадают всякие сомнения, что Рене послан на Землю для участия в автогонках».<sup>15</sup> Ровно с этой целью француз и прибыл в Берлин.

Рене подсаживается к одному из круглых столов, Компанию ему составляют коллеги-гонщики, среди которых: Руди Караччола, первейший из первых в Германии; Ганс Штук, прозванный «горным королем» за непревзойденные достижения в соревнованиях по скоростному подъему по серпантинам; сэр Малькольм Кэмпбелл, недавно поставивший мировой рекорд скорости наземного передвижения на своей знаменитой «Синей птице»; богемский князь Георг-Христиан фон Лобковиц<sup>16</sup>, искусный гонщик-любитель из Чехословакии, утаивающий от собственной семьи свои успехи на треке; Манфред фон Браухич, независимый от завода пилот «Мерседеса» и еще один носитель благородных кровей, доводящийся племянником восходящей звезде германской армии, генералу Вальтеру фон Браухичу.

Многие уподобляли Берлин той поры современному Вавилону за его необузданное вольнодумство, дикие развлечения, бурление творческой жизни и сексуальную раскрепощенность. Чрезмерность эта, однако, служила лишь шпателькой на пошедшем трещинами и готовом рассыпаться по причине гнилости фундамента здании Веймарской республики. Миллионы безработных; демократическое правительство во главе с косным генералом Паулем фон Гинденбургом, парализованное внутренними раздорами, было не в силах совладать с ситуацией, а нацистская партия, напротив, день ото дня укрепляла свои позиции. Полчища ее коричневорубашечников уже начали открыто и презрев закон нападать на евреев, иммигрантов и коммунистов. Французский дипломат так описывал свои ощущения тех дней от немецкой столицы: «Выйти на улицу там было сродни прогулке по зыбучим пескам».<sup>17</sup>

В баре Roxu Рене, однако, чувствовал прочную почву под ногами. Он был хоть и еврейских кровей, но отнюдь не религиозен, да и не задумывался он вовсе о том, как на нем сказывается его происхождение. В его понимании ни корни, ни вера среди гонщиков, собравшихся за общим столом, значения не имели. Будь ты католик или иудей, протестант или атеист; высокогородный дворянин или выходец из низов; немец, француз, итальянец или вовсе сиамец, – единственно значимым там было, насколько ты быстр и неделю за неделей стабилен на гоноч-

---

<sup>14</sup> Здесь и далее все измеримые показатели, относящиеся к событиям в континентальной Европе, даются в обратном пересчете на единицы СИ (кг, км, °C и т. д.).

<sup>15</sup> *Sports Car Graphic*, September 1974.

<sup>16</sup> Георг Христиан фон Лобковиц (нем. Georg Christian von Lobkowitz) – онемеченное написание имени Иржи Кристиана, князя Лобковицкого (чеш. Jiří Kristián kníže Lobkovic, 1907–1932), разбившегося 22 мая 1932 г. на берлинской трассе АФУС.

<sup>17</sup> François-Poncet, *The Fateful Years*, p. 11.

ном круге. Лишь с этой меркой к нему и подходят, полагал Рене, а политика страны, где проходили гонки, в которых он участвует, его настолько не интересовала, что он любые газеты пролистывал сразу до спортивной рубрики.

Пока шестеро гонщиков курили и обсуждали сулившее жаркую борьбу воскресное состязание на АФУСе<sup>18</sup>, к их столику перебрался черноглазый мужчина поразительной наружности. Это был Эрик Ян Хануссен<sup>19</sup>, ясновидящий, собиравший ежевечерние аншлаги в варьете Scala. Пригласил его посидеть с ними Браухич, водивший знакомство, похоже, со всем Берлином. Не прошло и минуты как гонщики стали допытываться у Хануссена предсказания результатов воскресной гонки. Еженедельные randevu со смертью, похоже, сделали их весьма суеверным народом.

Хануссен пристально взгляделся поочередно в глаза каждому из гонщиков, а затем написал пару слов на листке бумаги и вложил его в конверт, который отнес бармену за стойку. Вернувшись к столу, прорицатель мрачным голосом посоветовал им не трогать конверта до завершения гонки. «Победитель сидит за этим столом, – сказал он, – но еще одному из вас суждено погибнуть. Оба имени в конверте». – И с этими леденящими душу словами артист удалился.<sup>20</sup>

Рене с товарищами пообсуждали немного, не шарлатан ли он, но вскоре тема разговора сменилась, и за столом снова зазвучал беззаботный смех. Тем временем другие завсегдатаи заведения лишь дивились, глядя на этих современных матадоров, живших, похоже, в совершенно ином, параллельном мире, пронизанном славой и не ведающем страха. Так ведь это и был тот самый мир, в который Рене стремился с самого раннего детства.<sup>21</sup>

Рене обошел вокруг своей Bugatti Brescia с окантовкой решетки радиатора в форме подковы. Последняя проверка. На 25 февраля 1926 года ему всего лишь 20 полных лет и требуется письменное согласие матери для допуска к заезду в гору до Ла-Тюрби, стартующему с окраины его родной Ниццы. С учетом его мальчишеского лица удостоверение личности от него точно потребуют. Кепка ему велика, пиджак и брюки тоже, и выглядит он в целом как юнец, заблудившийся по дороге на танцы.

Юный *Niçois*<sup>22</sup> втиснулся в плетеную чашку сиденья, смонтированную с помощью деда. Крылья и фары с кузова снимать не пришлось, поскольку Рене заявился в категорию спортивных, а не гоночных авто<sup>23</sup>, посчитав, что в ней у него больше шансов на победу среди семидесяти пяти участников состязания.

А вот и его брат Морис с пусковой рукояткой – совладелец Brescia и сопровождающий бортмеханик Рене. Морис на год старше и на полголовы выше Рене – и всегда был начисто лишен присущего младшему брату адского духа беспечной дерзости. Именно поэтому Морис и настоял на своем участии в гонке. Ведь ради победы Рене пошел бы и на сальто-мортале над пропастью, но только не со старшим братом на борту, – его жизнью он рисковать не вправе. Так что, следить за стрелками приборов для Мориса – дело второе.

---

<sup>18</sup> АФУС (нем. AVUS, сокр. от Automobil-Verkehrs und Übungs – Straße) – «дорога для автомобильного движения и упражнений» – открытый в 1921 г. скоростной автобан-дублер Потсдамского шоссе на юго-западе Берлина с разделительной полосой и разворотами на концах, до 1999 г. использовавшийся для проведения авто- и мотогонок различных серий.

<sup>19</sup> Эрик Ян Хануссен (нем. Erik Jan Hanussen) – последний псевдоним Германа [Гершеля] Штайншнейдера (нем. Hermann [Herschel] Steinschneider, 1899–1933) – еврейского астролога-прорицателя, экстрасенса и гипнотизера родом из Вены, без лишнего шума ликвидированного СА в следующее же новолуние после того, как сбылось его предсказание о пожаре Рейхстага на февральское новолуние 1933 года.

<sup>20</sup> Brauchitsch, *Ohne Kampf Kein Sieg*, pp. 10–13.

<sup>21</sup> Dreyfus and Kimes, *My Two Lives*, p. 54.

<sup>22</sup> Коренной житель Ниццы (фр. *niçois*).

<sup>23</sup> Хотя старейшая в мире гонка в гору по трассе Ницца – Ла-Тюрби не шла в зачет чемпионата мира по этому виду спорта (Гран-при Франции в 1930-х годах проходил в августе-сентябре на горе Ванту под Авиньоном), проводилась она в соответствии с регламентом Международной ассоциации признанных автоклубов (AIACR, довоенное название FIA), согласно которому авто подразделялись на категории: **R**[acing] – гоночные, **S**[port] – спортивные, **T**[ouring] – туристические и **V**[oiturette] – карты.



На входе в следующую шпильку он понижает передачу до второй. Как ни ставят братья ноги в распорку с бортами, на вираже их с Морисом сплюсчивает в сэндвич. Затем на выходе из поворота Рене быстро ускоряется, и *rrrraaaannnnn-rrrrrrraannnnnnnnnn* — его Brescia эхом разносится по окрестным склонам. До следующего виража какие-то десятки метров. Никакого смысла беречь мотор или протекторы шин. Слишком коротка эта трасса. Всю доступную ему концентрацию он до капли вкладывает в борьбу с земным притяжением и неумолимым ходом времени.

Эту трассу Рене проезжал бесчисленное число раз. Он наизусть знает каждый изгиб, выбоину, вираж и подъем, — все это детальной топографической картой запечатлено в его мозгу. Он с точностью до дюйма помнил точки входов в повороты, время, траекторию скольжения Brescia ко внешнему радиусу перед входом в следующий вираж, оптимальную передачу и момент ее включения для каждого отрезка трассы.

Были моменты, когда Brescia, казалось, некуда деваться кроме как врезаться в отвесную скалу или сорваться с обрыва. Но Рене ухитрился выходить из поворота за поворотом целым и невредимым, иногда пользуясь ручником справа от себя для усиления заноса на входе в вираж, чтобы сразу энергично ускориться, оказавшись на прямой.

И вот, наконец, выход на плоское нагорье. Впереди по обе стороны трассы густая толпа встречающих — дамы в длинных платьях, господа в костюмах, дети жмутся к их ногам. Финиш.

Рене выжал из мотора все без остатка, пересекая финишную черту в клубах пыли и брызгах щебенки из-под колес.

Целая жизнь, казалось ему, прошла с момента старта. А по секундомеру — 5 мин 26,4 с; средняя скорость прохождения трассы — 69 км/ч. Очень хорошее время, лучшее в Ла-Тюрби для машин с двигателем его класса.

Теперь нужно было дожидаться финиша всех остальных.

Состязания завершились ранним днем. Отличный результат в абсолюте показал «чемпион Ривьеры» Луи Широн — 5:01. Рене — шестой в общем зачете, но в своем классе «спорт» обошел ближайшего соперника почти на полторы минуты. Буря оваций, море поздравлений, сияющая медаль, щедрые призовые и торжественный ужин в Ла-Тюрби стали ему наградой за величайшую на тот день победу.<sup>25</sup>

Все складывалось вроде бы прелестно, но Рене не терпелось стать *профессиональным* автогонщиком. Невероятно экзотическим был этот зов сердца для сына еврейского торговца средней руки, но именно этого — и ничего иного — ему хотелось больше всего в жизни.

В детстве Рене однажды подбил Мориса, сестренку и ее подружку прокатиться с ветерком вчетвером на своем двухместном педальном автомобиле под гору по самому длинному в Ницце склону. Бояться нечего, клялся Рене. И все бы хорошо, вот только не учел он, что хлипкий ручной тормоз не способен будет замедлить бег разогнавшейся до бешеной скорости машинки, тяжело груженной четырьмя детскими телами. Пришлось Рене, чтобы не слететь в реку, резко повернуть руль влево и устроить «перевертыш». Мориса позже рвало. Рене же запомнил лишь восторг от пережитых острых ощущений.<sup>26</sup>

Чего Рене хотелось по-настоящему, так это порулить их семейным Clément-Bayard. Отец Альфред изредка давал ему постоять у себя между ног за баранкой этого громадного открытого автомобиля, когда они пересекали по городу. И Рене начал испытывать страстную тягу к вождению еще до того, как начал задаваться вопросом, откуда она у него.<sup>27</sup>

Идиллическое детство разом оборвалось в 1914 году с началом вой ны с Германией. Альфреда призвали во французскую армию. Военные реквизировали Clément-Bayard. Через

---

<sup>25</sup> *L'Automobile sur la Côte d'Azur*, May 1926.

<sup>26</sup> Dreyfus and Kimes, *My Two Lives*, pp. 1–2.

<sup>27</sup> “Maurice Dreyfus – The Other Half,” газетная вырезка без даты, REVS.

несколько месяцев его матери Клелии с тремя детьми пришлось бежать из Мант-ла-Жоли под Парижем, куда они поначалу перебрались, из-за приближения кайзеровских войск. На Лионском вокзале они пытались сесть на пассажирский поезд до Ниццы, но мест не было, и их перенаправили в отбывавший на юг товарный состав-скотовоз. Битком набитые унавоженные вагоны тащились до моря больше суток. Вонючий поезд ехал настолько медленно, что девятилетний Рене то и дело соскакивал с него и шел рядом с вагоном пешком, чтобы продышаться на свежем воздухе. Сначала в Ницце, а затем в Везуле молодая семья терпеливо дожидалась возвращения Альфреда с войны.

После воссоединения семья обосновалась в Париже. Торговля – на этот раз верхней одеждой – у отца наладилась быстро, а вот здоровье, увы, нет. На фронте Альфред несколько раз попадал под газовые атаки, и легкие его были погублены безвозвратно. В 1923 году семейство Дрейфусов вернулось в Ниццу, успевшую превратиться в роскошный космополитичный курорт на Лазурном берегу со всеми прелестями богемной культуры Парижа, помноженными на средиземноморский климат. Рене как раз исполнилось восемнадцать, и он пересел с гоночных велосипедов на гоночные же мотоциклы. До гоночных авто оставался один – и вполне естественный – шаг.

Альфред призывал обоих сыновей думать о будущем, обещал помочь им с организацией собственного бизнеса. Рене мечтал открыть роскошный кинотеатр, ведь это – гламур, премьеры, воскресные утренники со звездами серебряного экрана у него в гостях. Но Морис настоял на покупке компании, торговавшей оптовыми партиями бумаги. Кинематограф людям, конечно, нравится, но бумага-то всяко нужнее. Однако вложиться в развитие купленного сыновьям бизнеса Альфред не успел из-за скорострительной смерти от инфаркта.<sup>28</sup>

Потеря отца выбила Рене из колеи и к тому же обременила сыновьям долгом вести дела семейного предприятия, чего ему никогда не хотелось. Дрейфусы продали дом и сняли квартиру. Величавый отцовский De Dion-Bouton V8 еще до его смерти продали и купили практичный двухместный Mathis мощностью 6 л. с., с тем чтобы Рене разъезжал на нем по Ницце и соседним городам в роли коммивояжера. Морис оставался в бюро и заправлял всеми остальными делами.

Извилистые, коварные дороги в окрестностях Ниццы стали для Рене первой и лучшей школой скоростного вождения, – и именно на Mathis он влюбился в эйфорию слияния с машиной, мчащейся сквозь холмы. Они с Морисом вступили в Мотоклуб Ниццы, где, по словам Рене, ценили «юную спортивную кровь», в то время как в Автомобильном клубе Ниццы – седые бороды.<sup>29</sup>

Впервые Рене принял участие в гонке в 1924 году, подделав для этого подпись матери. Его восьмидесятилетний дед помог ему приладить к Mathis здоровенную выхлопную трубу и демонтировать крылья. Морис – заботливый брат и ангел-хранитель – с первого же раза отправился в заезд вместе с Рене в роли бортмеханика. В своем классе микролитражек с объемом двигателя до 750 см<sup>3</sup> Рене победил тогда на автомотодроме в Гатьере с явным преимуществом. Прознав о победе сына, Клелия заставила его продать Mathis и купить здоровенный семейный Hotchkiss. Но непоколебимый Рене продолжил участвовать в состязаниях и на Hotchkiss.

Из разговоров с членами Мотоклуба и автомеханиками местных гаражей Рене усвоил, что для участия в по-настоящему престижных гонках ему нужно обзавестись Bugatti. Было подсчитано, что за 1925 и 1926 годы на Bugatti было выиграно в общей сложности 1045 гоночных заездов.<sup>30</sup> Но машины эти были столь же темпераменты, сколь и капризны, и придиричивы, – прямо как их создатель.

---

<sup>28</sup> Dreyfus and Kimes, *My Two Lives*, pp. 2–4.

<sup>29</sup> Dreyfus and Kimes, *My Two Lives*, p. 4.

<sup>30</sup> *Autosport*, March 11, 1955; *Sports Car Guide*, September 1959.

Эttore Бугатти, которого иначе как “Le Patron”<sup>31</sup> не величали, давно перебрался из родной Италии в Мольсайд на северо-востоке Франции, где теперь и занимался любимым делом – проектированием и строительством автомобилей. Скорее художник, нежели бизнесмен по складу характера, Бугатти был еще и гениальным изобретателем, и его машины, включая малютку Brescia, стали первыми фаворитами проводившихся в те годы по всей Европе автогонок.

Перед Первой мировой войной, когда большинство автозаводов выпускало коробчатых бегемотов, поскольку их конструкторы считали, что чем больше двигатель и чем массивнее автомобиль, тем он лучше последний держит дорогу, Бугатти рассуждал ровно наоборот. “Le poids, c’est l’ennemi”<sup>32</sup>, – говорил он.

По-настоящему Brescia, изначально известная как Bugatti Type 13, выстрелила в начале 1920-х годов. Построенная на шасси с колесной базой всего в два метра, эта «скоростная коробочка» или «истребительница великанов» весила меньше пятисот килограммов и способна была разогнаться до 110 км/ч<sup>33</sup>. Одни называли ее четырехцилиндровый двигатель «шелково-гладким», а саму машину – «чудом развесовки и упругой характеристики подвески», так как она «прописывала траекторию, будто мелом по асфальту».<sup>34</sup>

Другие высказывали недовольство ее дерганым сцеплением, неуклюжим рулевым управлением, вялыми тросовыми тормозами и такой тряскостью, что на ней «и манекен из магазина одежды останется без зубов».<sup>35</sup> Лучшее всех, пожалуй, суть Type 13 передал один из ее первых водителей: «Подозреваю, что это сродни пилотированию Sopwith Camel<sup>36</sup>. В руках по-настоящему искусного пилота это была воистину непобедимая машина, но для кого-нибудь менее опытного она могла стать смертельно опасной. <...> Как и Camel, это машина для сумасшедших особой породы».<sup>37</sup>

Рене, во всяком случае, хотелось Brescia – и все тут. На Hotchkiss дальше просто нельзя было гоняться, а сам он, подобно старой закалки пилотам Sopwith Camel, считал себя недосягаемым. И он стал планомерно подводить сначала брата, а затем и мать, к мысли, что на «шустрой Brescia» он сможет «быстрее оборачиваться и объезжать больше клиентов» за день. Клеллия на рассказы Рене не купилась, но и отказать ему не смогла.

Дрейфусы всей семьей прибыли в дилерское представительство Bugatti в центре Ниццы. Заведовал им один из первых пилотов-чемпионов команды Le Patron’a по имени Эрнест Фридрих, которому было в радость продать еще одну Brescia очередному новичку автогонок с искрами жажды славы в глазах. Казалось, все молодые люди в городе только и мечтали уподобиться Жоржу Буайо, двухкратному победителю Гран-при Франции, чей стальной взгляд и моржовые усы не сходили с газетных страниц до самой его геройской смерти в 1916 году в воздушном бою против семи немецких «Фоккеров». Можно, конечно, сказать, что Рене оказался падок до всеобщей тяги к славе чемпиона страны, но, если честно, то для него участие в гонках означало прежде всего возможность заниматься тем, что он любит: быстро ездить и побеждать.

После триумфальной победы Рене в Ла-Тюрби в 1926 году его дед начал аккуратно вырезать из газет Ниццы и наклеивать в большой альбом все упоминания о внуке, не забывая снабжать их каллиграфически исполненными подписями с указанием названий и дат публика-

---

<sup>31</sup> «Отец-покровитель» (фр.)

<sup>32</sup> «Вес – это же враг» (фр.)

<sup>33</sup> Bugatti Brescia последних модификаций (1921–1926) с двигателями объемом 1,45–1,50 л развивали максимальную скорость 125 км/ч (см. <https://www.supercars.net/blog/1921-bugatti-type-13/>).

<sup>34</sup> King, *The Brescia Bugatti*, p. 30, 64, 7.

<sup>35</sup> Purdy, *The Kings of the Road*, p. 15.

<sup>36</sup> Sopwith Camel – британский легкий одноместный истребитель-биплан времен Первой мировой войны, отличавшийся высочайшей маневренностью, оборотной стороной которой была предрасположенность к сваливанию в штопор.

<sup>37</sup> King, *The Brescia Bugatti*, p. 97.



ции материалов. За несколько лет альбом страница за страницей заполнился газетными вырезками с сообщениями о победах и призовых местах Рене в горных и дорожных гонках по всей Ривьере, а полки в спальне деда оказались битком забиты завоеванными внуком побрякушками, бляшками и чашками. Зарабатывать деньги этими своими стараниями Рене пока что так и не начал, зато успел сделаться записным фаворитом состязаний местного уровня, особенно после ухода из низших лиг Луи Широна, его сотоварища по Мотоклубу Ниццы.

Будучи старше Рене на шесть лет, Луи выглядел как кинозвезда и самомнение имел соответствующее. В начале 1920-х годов, прежде чем войти в сонм звездных гонщиков, он зарабатывал на жизнь, выступая в амплу платного партнера по танцам в Hôtel de Paris в Монако. Ублажать жен магнатов или юных знатных особ – искусство весьма специфическое, но Луи в нем своего добился, – и, по словам одних, русская княжна, а по словам других, богатая американская вдова профинансировала покупку его первой гоночной машины, что и позволило ему самоутвердиться в автоспорте. Так что, кличку «Старый лис» Луи Широн получил вполне заслуженно.

Гонщиком он бы смелым, но хладнокровным, и был постоянно «на чеку, обращаясь с машиной так, будто она сделана из хрупкого стекла, и даже скорости переключая деликатно, двумя пальцами».<sup>38</sup> Одна его беспроигрышная серия привлекла внимание Этторе Бугатти, и он подписал Широна в свою официальную заводскую команду.

Автопроизводители уровня Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Fiat, Talbot, Delage и Mercedes из года в год нанимали в свои заводские конюшни лучших гонщиков, а те в придачу к зарплате получали свою долю рекламных гонораров и призовых, не говоря уже о возможности пилотировать самые продвинутые авто, сконструированные острейшими инженерными умами своего времени и обслуживаемые опытнейшими механиками. Где и когда гонщикам соревноваться решали между собою менеджеры команд, и они же отвечали и за логистику, и за то, чтобы всем их отборным пилотам всегда находилось место на стартовой решетке.

Жизнь пилотов так и протекала от гонки к гонке. Перед началом каждого сезона l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus (AIACR) – Международная ассоциация автоклубов Европы – определяла формулу и правила гонок в предстоящей серии Гран-при. Формула могла задавать допустимые дистанции гонок, объемы и конструкции двигателей, общий вес и/или габариты авто, виды топлива и прочие технические характеристики – с целью поставить участников в более или менее равные условия. Особое место среди двадцати с лишним гонок сезона занимали “Les Grandes Épreuves”<sup>39</sup> уровня Гран-При Италии и Франции, которые шли в очковый зачет Чемпионата Европы по автогонкам.

Помимо формулы заводские команды и их пилоты участвовали также и в дорожных гонках спорткаров, оснащенных фарами, бамперами и прочим стандартным оборудованием. Победы в некоторых из этих гонок, включая Targa Florio, 24 часа Ле-Мана и Mille Miglia были не менее заветными и престижными, чем выигрыш Гран-при. Наконец, были еще и заезды в гору наподобие Ла-Тюрби, и раллийные гонки, включая знаменитое Ралли Монте-Карло.

В погоне за мечтой попасть в заводскую команду Рене бросил попытки разгадать шараду бумажного бизнеса, всецело оставив его на Мориса. Тем более, что Эрнест Фридерих, дилер Bugatti, взял Рене под свое крыло и вызвался планировать и организовывать его участие в гонках, неся часть расходов за долю в призовых. Первых было поначалу много больше, чем вторых. В 1929 году Фридериху удалось заявить Рене на впервые проводившееся в том году Гран-при Монако, однако, дебютировав там на устаревшей маломощной модели Bugatti, молодой гонщик особых шансов не имел. На протяжении следующего календарного года он выступал

---

<sup>38</sup> Nolan, *Men of Thunder*, p. 126.

<sup>39</sup> «Большие испытания» (фр.)

в соревнованиях практически еженедельно – при поддержке семьи и Фридриха – и упорно прокладывал себе путь к гонке, которая как из катапульты запустит его в большое будущее.

В Монте-Карло после полуночи – самое оживленное время. В казино под сверкающими канделябрами игроки не сводят глаз кто с шарика рулетки, кто с игральных карт или костей на зеленом сукне. По всему застроенному амфитеатру прибрежного склона в бесчисленных *boîtes de nuit*<sup>40</sup> пьют и танцуют ночные гуляки, а те, что побогаче, вкушают прелести роскоши под мерцающими огоньками собственных яхт, покачивающихся на легкой зыби в подковообразной бухте.

В ночь на 2 апреля 1930 года Рене Дрейфусу не мешало бы бы выспаться. Но ему не спалось в гостиничном номере: он все просчитывал свои шансы в предстоящей «Гонке Тысячи Виражей». Ко всего-то второму году его проведения Гран-при Монако успел сделаться главным событием сезона благодаря уникальной извилистой трехкилометровой трассе, пролегающей прямо через исторический центр Монте-Карло. Эти «сто кругов почета среди гламура» стали настоящим испытанием и для гонщиков, и для машин.

За месяц до этого Рене с Фридрихом совершили качественный скачок и приобрели трехлетней давности Bugatti Type 35B с наддувным двигателем 2,3 л. Механический нагнетатель всасывал воздух с топливом из карбюратора, сжимал смесь и закачивал ее во все восемь цилиндров двигателя, позволяя большему количеству горючего попадать в каждую из камер сгорания. За счет этого при горении рабочей смеси, воспламенявшейся от свечей зажигания, давление в цилиндрах возрастало сильнее и каждый ход поршня давал больше крутящего момента. Рене обкатал приобретение в двух небольших гонках – и в обеих победил. Чувствовал он себя теперь «как ребенок с новой игрушкой лучше всех прежних».<sup>41</sup>

Между тем Le Patron выставил свою заводскую команду на машинах другой модификации – Bugatti Type 35C, имевших двухлитровые двигатели также с наддувом, но более высокооборотные и приемистые за счет укороченного хода поршня и трансмиссию с передаточным числом, обеспечивающим повышенный крутящий момент на ведущих колесах на низких скоростях, считая это весьма полезным для ста кругов гонки через шпильки, затяжные подъемы по прямой и спуски по серпантинам.

Перед рассветом так и не сомкнувшего глаз Рене осенила идея. Столитрового бензобака его машине хватит на 60 кругов, после чего понадобится остановка на дозаправку. Если же смонтировать дополнительный бензобак, то можно избежать пит-стопа и выиграть на этом пару минут. Эти спасенные минуты и способны привести его к финишу первым.

Прямо в пижаме Рене устремился через вестибюль к номеру менеджера своей команды. На стук вышел сонный и раздраженный Фридрих.

– Пойдемте, нужно кое-какую работу проделать, – выпалил Рене, даже не изложив поначалу своей идеи.

Фридрих уставился на пышущего энтузиазмом партнера двадцатью годами моложе себя. Наконец, выдержав паузу, он сказал:

– Спокойной ночи. Я ложусь досыпать.

Рене не дал ему захлопнуть дверь и вломился в номер.

– Мне нужен бак на 35 литров – только и всего.

– И куда мы его поставим? – спросил Фридрих с отвисшей бульдожьей челюстью. – На прицеп?

– Нет-нет! В кабину – на пустое сиденье, под брезент, – никто его там даже и не заметит. – О риске тряской езды чуть не в обнимку с баком бензина в роли пассажира он даже и не задумывался.

---

<sup>40</sup> Ночные заведения (*фр.*)

<sup>41</sup> Dreyfus and Kimes, *My Two Lives*, p. 16.

– Пустая затея, – сказал Фридерих. – Дополнительный бак просто будет мертвым балластом. Будет тебе мешать всю дорогу. К тому же тебе так или иначе потребуется остановка, чтобы протереть очки, попить воды, – при ней и дозаправишься.

– Без бака не поеду, – пригрозил Рене. – И никакими правилами он не запрещен.

Вдвоем они отправились будить Мориса, чтобы помог им рассудить предутренний спор. Наконец Фридрих сдался: «Тебе вести машину, так что, смотри сам», – и вся троица отправилась напрямик в гараж решать, как это сделать технически.

Утром в день гонок, 6 апреля, Рене, позавтракав кофе с молоком и круассаном, спустился к гаражным боксам. Рассветное солнце бликами переливалось на глади Средиземного моря. Они с Фридерихом поочередно перепроверили на Bugatti абсолютно все – от двигателя до специальных приготовлений под второй бак.

Затем Рене отправился прогуляться для нервного успокоения. Народу в негусто населенном Монако в преддверии Гран-при прибавилось как грибов после дождя, и зрители виднелись повсюду, куда бы он ни кинул взгляд: на трибунах; на террасах отеля; на борту плавсредств – от роскошных яхт до рыбацких шхун и резиновых лодок, – битком забивших гавань; по всем склонам «скалы Монако» с княжеским дворцом; и даже тесной толпой на скатах крыш вдоль всей трассы, огороженной теперь мешками с песком. Весь город, по сути, представлял собой естественный амфитеатр. На некоторых участках болельщики могли бы дотянуться до проезжающих машин и царапнуть их пальцами, – для Рене подобная близость была тошнотворной.

По возвращении в гаражи Рене разделил с Морисом в тени пальмы небольшую трапезу – холодную курицу под бордо. Маршалы флагами призвали гонщиков занять свои места на стартовой решетке. В том году они все еще распределялись жеребьевкой, и Рене выпало стартовать с четвертой линии. При семнадцати участниках, учитывая узость трассы, фактор занятия выгодной позиции сразу же со старта имел критически важное значение.

Организаторы гонки в этом году сами устроили официальный тотализатор, и у киосков приема ставок уже творилась невероятная давка. Казалось, все без исключения – даже жандармы – где-то что-то проводали или подслушали и спешили поставить на лучшую машину или пилота. Явным фаворитом считался местный уроженец Луи Широн, – ставки на его победу принимались с коэффициентом два к одному. Поставивший на Рене в случае его победы зарабатывал втрое больше. В последние дни свободных заездов Рене проходу не давали, приставая с вопросом: «У вас есть шансы, как по-вашему?»

Согласно поведшейся еще с первого Кубка Гордона Беннетта<sup>42</sup> 1900 года традиции окраска машин зависела от национальной принадлежности водителя или команды: синий – Франция, белый – Германия, красный – Италия, зеленый – Британия, желтый – Бельгия.

В безупречном комбинезоне и противоударном защитном шлеме – первом в Европе – Луи проследовал мимо Рене, едва удостоив его взглядом и даже не кивнув в знак приветствия. В гоночные дни друзей для монегаска не существовало. И Широн, и другие гонщики были в курсе дополнительного бака в машине, но лишь криво ухмылялись, полагая, что молодому самозванцу он не поможет.

Рене в последний раз проверил свое авто и, наклонившись, удостоверился, что шнурки ботинок надежно завязаны тройным узлом. Во время одного из тренировочных заездов, из-за запутавшегося в педалях сцепления и тормоза шнурка, он едва не вылетел через бордюр и тротуар в стену. Он втиснулся в кокпит и через вставленную в термос длинную соломинку сделал глоток ледяной колы.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Джеймс Гордон Беннетт-младший (James Gordon Bennett, Jr., 1841–1918) – обосновавшийся в Париже сын и наследник основателя газеты *New York Herald*, спонсировавший проведение первых ежегодных международных гоночных состязаний между командами европейских автоклубов (с ACF в роли организатора) в 1900–1905 гг., трансформировавшихся впоследствии в «Гран-при».

<sup>43</sup> Рассказ о ходе гонки скомпилирован из целого ряда источников, включая, прежде всего, интервью с самим Дрейфусом.

К борту подошел Фридерих. «Ты только не слишком жми поначалу. Дождись двенадцатого круга, чтобы двигатель до конца прогрелся». Рене кивнул. И вот он один. Он поправил белый тканевый шлем и очки и попытался успокоиться. Вокруг царит невообразимая свистопляска: громкоговорители трещат и скулят от наводок, оркестр наявливает, зрители на трибунах топчут, лязг моторов и выстрелы из выхлопных труб... Он пытается вытеснить все это из головы.

У стартовой черты распорядитель Шарль Фару<sup>44</sup> поднял указательный палец, сигнализируя о том, что до старта остается минута. Редактор *L'Aurore*, ведущей французской газеты, посвященной преимущественно автоспорту, сооснователь и директор гонок 24 часа Ле-Мана, Фару пользовался во французском автоспорте непререкаемым авторитетом. Облаченный в элегантный костюм и соломенную шляпу мэтр держал за спиной красно-белый флаг Монако, готовясь дать отмашку.

С боковой линии Морис прокричал брату пожелание удачи. Также Рене заприметил там и мать, и сестру Сюзанну, которая была на восьмом месяце беременности, и помахал им рукой. И тут же размытым потоком шума и ярости стартовала гонка. Семнадцать машин колесом к колесу прогрохотали по променаду к первому чуть сглаженному правому повороту у скромной часовни святой Девоты. На выходе из него Рене переключился на третью перед положим подъемом по Авеню де Монте-Карло. Гонку сразу же возглавил Луи. Рене застрял далеко позади, но об обгонах в плотной массе машин, мчащихся «разноцветной змеей» в гору по полукилометровой прямой на 150 км/ч, нечего было и помышлять. Рене бросил взгляд на тахометр: 5300 об/мин. *Не гони*, вспомнил он, *побереги холодный двигатель*.

В небольшом изгибе на подъеме Рене вынужден переключиться на первую передачу, уткнувшись в желтую Bugatti и монолитно-белый Mercedes. Затем, как он позже вспоминал, последовали «вторая на выходе, затем третья, были даже мысли о четвертой, и тут вдруг обратно прыг-скок вниз до первой передачи».<sup>45</sup> В конце подъема, теперь уже высоко на скальных утесах над морем, Рене закладывает руль влево, огибает Hôtel de Paris и минует ухоженные сады перед стилизованным под барокко и вылизанным как конфетка Casino de Monte Carlo. Затем рвет вперед по короткой прямой перед тремя подряд шпильками – вправо – влево – вправо, – прежде чем «нырнуть в угрюмую теснину между каменными стенами», – так один автор живописал месторасположение приморского железнодорожного вокзала. В трех этих тесных поворотах Рене раз за разом едва не утыкается носом своей Bugatti в корму идущей впереди машины. Последний правый поворот со спуска к уровню моря – и въезд в тоннель длиной 120 м, освещенный мерцающими дуговыми лампами. Ускоряясь на такой длинной и такой плавной кривой, он физически ощущает, как вой моторов, отражаясь от каменных сводов тоннеля, отзывается реверберацией в его черепе. Малейшее неверное движение рулем – и его Bugatti зацепит один из бортов этого адски узкого дымохода и полетит кубарем, унося его жизнь за собой.

Выскочив из тоннеля, Рене мигом пролетает обсаженную тамарисками аллею. Он по-прежнему ближе к хвосту пелю-тона. Быстрая перекладка руля влево-вправо – и шикана пройдена. И вот он уже гонит вокруг марины – левый вираж «Tabac Cognac», вдоль причала, через шпильку у газовой станции – и возвращается на прямую старт-финиш.

Тем временем за лидерство на первых кругах, поочередно показывая лучшее время их прохождения, состязались лишь Широн и прошлогодний победитель первого Гран-при

---

Особой благодарности заслуживает Лейф Снеллман (Leif Snellman) и его сайт о гран-при 1930-х годов *The Golden Era of Grand Prix Racing*, где собраны самые скрупулезные отчеты о каждой гонке, основанные на публикациях в газетах и журналах того времени. Отчет о Гран-при Монако 1930 г. см.: <http://www.kolumbus.f/leif.snellman/gp3002.htm#9>.

<sup>44</sup> Шарль Фару (*фр.* Charles Faroux, 1872–1957) – инженер-механик по образованию и, помимо описанного автором, трехкратный чемпион Европы по карамболу (1912, 1919, 1927) и кавалер Ордена почетного легиона (1953).

<sup>45</sup> Court, *A History of Grand Prix Motor Racing*, p. 189.

Монако 1929 года Уильям Гровер-Уильямс да дерзко наседавший им на пятки итальянец Луиджи Арканджели на Maserati. Рене, терпеливо дожидаясь полного прогрева мотора, времени даром тоже не терял, а по возможности отыгрывал позиции, которые, в целом, менялись настолько калейдоскопически, что список лидеров на табло быстро превратился в неудобоваримую кашу. Зрителям – перегнувшимся через балюстрады, свисающим с террас, взлезшим на фонарные столбы – такая чехарда нравилась. Репортер *Motor*, явно в стремлении потрафить вкусам читателей, писал: «Вот это крещендо – рев выхлопных труб, шипение тормозов, резкие *пых!* облачков сизого дыма с запахом касторки из нагнетателей, мелодичные перегазовки при переключении передач. Восхитительная оргия!»<sup>46</sup>

На десятом кругу Рене пробился в середину пелотона, но от лидеров отставал почти на минуту, а Широн тем временем начал уже обходить первых круговых. Начались и сходы. Граф Макс Арко-Циннеберг на семилитровом монстре Mercedes-Benz SSK въехал в штабель мешков с песком, а Марио Борцаччини на Maserati – в стену. Некоторые сошли по техническим причинам – из-за проблем с тормозами или двигателями. Один немецкий гонщик жаловался, что в Монако «дьявольская трасса».<sup>47</sup>

К двадцатому кругу Рене вышел на третье место, но в полутора минутах позади Широна. С этого момента он яростно взвинтил темп; вся его одежда пропиталась потом. Рене вел Bugatti так, будто дирижировал оркестром, исполняющим брутальную симфонию в престиссимо, – настолько стремительны были движения его ладоней в перчатках. Прочерчивая траекторию, он практически непрерывно переключал передачи, то ускоряясь до 160 км/ч на четвертой, то замедляясь до 15 км/ч на первой. Крепкой хваткой он раскачивал машину рулем влево-вправо, тормозил и снова разгонялся. В среднем поворачивать ему там приходилось раз в двенадцать секунд. И всю дорогу он неотрывно следил за датчиками давления топлива и масла, по мере надобности стравливая его через выпускные краники или нагнетая ручными насосами. Руки сводило от перенапряжения, а стертые в кровь пальцы и ладони все больше немели.

Пушечный выстрел из марины с одной из яхт сигнализировал о том, что пройдена половина дистанции. На трассе остались лишь самые надежные машины, то есть, одни Bugatti. Всего их было десять, но толпа чувствовала, что вся борьба пойдет между Рене и Луи, хотя Широн и шел почти на целый круг впереди.

На каждом кругу Рене отыгрывал у лидера по несколько секунд. После шестидесятого круга бензин в основном баке практически иссяк, и он открыл кран подачи топлива из дополнительного бака на пассажирском сиденье. Все прошло гладко, и мотор даже не чихнул. Ему не придется заезжать на пит-лейн. А Луи придется.

К семидесятому кругу отставание от монегаска оставалось внушительным – минута и восемнадцать секунд. Но тут как раз и началась суета в боксе Луи – верный признак его скорого заезда на дозаправку. Фридерих помахал проезжающему мимо Рене обеими руками, сигнализируя об этой ожидаемой, но приятной новости. Однако прошло еще несколько кругов, а Луи на пит-стоп все не отправлялся. У Рене тем временем очки замаслились настолько, что он едва видел трассу перед собой. Остановиться и протереть очки, дать чуть-чуть отдыха рукам и перевести дух? Но это означало бы потерю драгоценных секунд. Нет и еще раз нет, ведь теперь, избавившись от балласта топлива, он мог ехать быстрее и проходить повороты проворнее.

Наконец на восьмидесят третьем кругу Луи заехал на пит-стоп. Вырулив после «Табачного» виража на прямую вдоль марины, Рене издали усмотрел на обочине прыгающих от радости Мориса и Фридериха. «Вот он! Вот он!» – указывали они ему руками. Тут он и заметил на параллельной прямой Луиса, взбирающегося к Авеню де Монте-Карло, – плечи ссутулены, сам весь пригнулся к рулю, будто хочет ускориться силой воли. Монегаск потерял на дозаправке

---

<sup>46</sup> *Motor*, April 1930.

<sup>47</sup> Brauchitsch, *Ohne Kampf Kein Siege*, p. 92.

пятьдесят секунд. Рене теперь отстает всего на десять. Отяжелевший соперник в досягаемости! Преследование решительно начинается, и Рене чувствует себя так, будто за спиной у него прорезались крылья.

Все без исключения зрители задавались одним вопросом: «Выйдет ли у Дрейфуса?» В ответ Рене за два круга ликвидировал отставание и сел Луи на хвост. А затем он усмотрел просвет в одной из шпилек на спуске к тоннелю. Педаль газа в пол, рывок – и он не упустил свой шанс, проскользнув между соперником и углом дома на выходе из поворота, и захватил лидерство. Сразу же отставший на три корпуса Широн сорвал с головы новомодный голубой шлем и вышвырнул его прочь.

Но поединок продолжился. На прямых в гору Луи пытался вернуть лидерство за счет превосходных ускорений, но все, что он отыгрывал, вновь упускалось в последующих сериях поворотов. Оба держали умопомрачительный темп. Восемьдесят восьмой круг Рене прошел с невероятной средней скоростью 96,5 км/ч, установив новый рекорд времени прохождения круга в две минуты и семь секунд. Его отрыв составил пять секунд, затем десять. Тут у Луи к тому же стал западать газ. Рене довел свое преимущество до двадцати секунд, раз за разом повторяя самому себе: «Теперь будь предельно осторожен... ты *не имеешь права* на ошибку... ты *выигрываешь* Гран-при Монако». <sup>48</sup>

На финише Шарль Фару дал отмашку клетчатым флагом, и Рене обступила высыпавшая с пит-лейна толпа. Фридерих и Морис едва не стукнулись головами, пытаясь обнять его одновременно. Незнакомые люди похлопывали его по плечу и благодарили за крупный выигрыш на тотализаторе.

Луи же был в ярости. Поначалу он даже отводил взгляд от Рене и не желал пожимать ему руку. Впрочем, Рене был этому даже рад, поскольку стертые в кровь ладони и без рукопожатий пульсировали от боли. Даже приняв кубок из рук Луи II, князя Монако, он вынужден был удерживать его сгибом локтя. <sup>49</sup>

Последовали многочисленные чествования и званые обеды. Рене упивался шампанским, курил дорогие сигары и купался в лучах славы. Аршинный заголовок в *L'Auto* гласил: «Юный Дрейфус на Bugatti в блестящем стиле берет верх над Широном». <sup>50</sup> Первые полосы газет пестрели фотографиями его перепачканного машинным маслом мальчишеского лица. Между прочим, он за счет призовых и спонсорских бонусов тогда еще и заработал почти 200 000 франков (порядка \$130 000 в современном выражении). <sup>51</sup> Но самым главным, конечно, был сам факт выигрыша первого в жизни Рене Гран-при.

Затем последовала победа Рене в Гран-при Марны на трассе Реймс-Гу, после которой он, не сомневаясь теперь в успехе этого предприятия, отправился в Мольтхайм, чтобы предложить там Этторе Бугатти свои услуги в качестве пилота лучшей заводской команды Франции. Однако Le Patron, разозленный поражением своих в Монако, просто отказал Дрейфусу в аудиенции. Такой щелчок по носу Рене воспринял очень болезненно. <sup>52</sup>

Вернувшись в расстроенных чувствах в родную Ниццу, Дрейфус обнаружил письмо с приглашением в заводскую команду от Альфьери Мазерати, главы основанной им совместно с пятью братьями итальянской семейной автомобилестроительной фирмы. <sup>53</sup> Их гоночные машины с трезубцами на капотах, славились скоростью, изяществом и, увы, плохой управля-

---

<sup>48</sup> *Road and Track*, September 1930.

<sup>49</sup> Tragatsch, *Die Grossen Rennjahre 1919–1939*, pp. 119–20.

<sup>50</sup> *L'Auto*, April 7, 1940.

<sup>51</sup> Moity, *Grand Prix de Monaco*, 1930/4–8.

<sup>52</sup> Из черновой версии предисловия Рене Дрейфуса к книге Франко Дзагари и Луиджи Орсини «Полная история Мазерати» (Franco Zagari, Luigi Orsini, *Maserati una storia nella storia*, 1980), ноябрь 1978 г., РРБК. Множество примечательных деталей в опубликованный сокращенный вариант предисловия не вошли.

<sup>53</sup> Рукописный черновик воспоминаний Дрейфуса, РРБК; Ludvigsen, *Classic Grand Prix Cars*, p. 99.



емостью. Один пилот того времени жаловался, что шасси Maserati излишне подпружинено и «скачет на подвеске, как кошка на раскаленных кирпичах».<sup>54</sup> Это, однако, не мешало заводской команде показывать в сезоне 1930 года отменные результаты, и Рене поспешил в Болонью, где тогда базировалась фирма братьев Мазерати.

Заводик у них с виду оказался совсем задрипанным, в конторке размером со стенной шкаф сидела и что-то печатала на машинке одинокая секретарша. Она отвела Рене в цех и представила братьям, одетым в такие же двубортные синие комбинезоны, как и их рабочие. Мазерати устроили для него экскурсию по заводу, после чего накормили безупречным рагу в своем любимом ресторане “Il Pappagallo”. Там же за ужином Рене и подписал контракт на следующий сезон в качестве ведущего гонщика заводской команды. Сбылась зыбкая мечта его юности.

В первой же гонке за Maserati на Гран-при Туниса 1931 года Рене разбил авто всмятку. Сам он отделался легко, но вполне прочувствовал ощущение попадания в черную полосу. Однако он все-таки сумел завершить свой первый сезон достаточно хорошо, чтобы получить приглашение остаться и на сезон 1932 года. Он согласился не столько в надежде на большие победы, сколько из личной симпатии к братьям. Также ему льстило, что они активно привлекают его к подготовке своих гоночных машин. «Как тебе эта идея? Давай-ка обсудим, что тут можно придумать», – таков был их стиль работы. Они вместе с Рене разбирали чертежи. Вместе же проводили регулировку двигателей. Вместе обкатывали машины в сельской местности, заодно тренируя реакцию на буквально кидających под колеса кур. Все было просто и бесхитростно. Все братья были автомеханиками от бога – трудолюбивыми, честными, серьезными. По завершении рабочего дня они ежедневно ужинали вместе, и Рене все свободнее трепался с ними по-итальянски и все больше ощущал себя членом их крепкой и дружной семьи.

Однако полоса невезения, начавшаяся с его приходом в семейное дело Мазерати, продолжилась и во втором сезоне. Он то и дело сходил из-за проблем с двигателем, а на Гран-при Монако въехал в стену дома из-за отказа тормозов. Так что, не удивительно, что на берлинской трассе АФУС мрачное предсказание, услышанное им от прорицателя Хануссена в баре Roxu, висело над Рене дамокловым мечом и сковывало его по рукам и ногам.

Воскресенье 22 мая выдалось отупляюще жарким – не самая подходящая погода для гонок. Берлинцы, не пошедшие на АФУС, отправились на озера – Мюгельзе или Тегельское. Тем не менее, вокруг трассы протяженностью в те годы почти в двадцать километров собрались немалые толпы. Дети, забравшись на деревья, расселись по веткам для лучшего обзора. Многие другие с этой же целью поотрывали доски с защитных заборов. Официальные же трибуны ломились от знаменитостей – кинозвезд и коронованных особ, воздушных асов и режиссеров, музыкантов и всех-всех-всех.

Рене вывел свою цвета губной помады Maserati на старт. Шестнадцать цилиндров, пять литров рабочего объема, надув – двигатель грохотал как самолет на форсаже. Это была самая быстрая машина, которую ему когда-либо доводилось водить, и Рене с первого круга захватил лидерство. Вторым с небольшим отставанием шел Руди Караччола на красной Alfa Romeo с двигателем 2,3 л, а третьим – фон Браухич на белом Mercedes-Benz SSKL (где “L” означало “leichte” – «легкий» по сравнению в предыдущей моделью SSK).

В 1932 году серия Гран-при проходила, по сути, по «свободной формуле», то есть, без ограничений по весу и габаритам машин, объему и мощности двигателя, сорту и расходу топлива. Это позволяло участникам выкатывать на состязания самые разнообразные авто, преследуя единственную цель – максимальную скорость. На управляемость при этом обращали куда меньше внимания.

---

<sup>54</sup> Ludvigsen, *Classic Grand Prix Cars*, p. 99.

Князь Лобкович стартовал на бело-голубой Bugatti T54, считавшейся особо сложной для пилотирования. В первом же повороте перед входом в южную петлю он попал в коробочку между двумя соперниками, чуть притормозил, чтобы высвободиться, и тут же, чтобы не зацепить правыми колесами газон, качнул руль влево, – и сделал он это, увы, резковато. На скорости 200 км/ч его Bugatti вошла в неуправляемую раскачку, вылетела через разделительный газон и встречную прямую на отбойник и, взмыв и кубарем пролетев по воздуху метров двадцать, разбилась об дерево. Из груды обломков на железнодорожной насыпи по соседству с трассой извлекли тело богемца с разможенным черепом. Князь умер, не приходя в сознание.

Препятствий для продолжения гонки эта страшная авария не создала. Поначалу Рене даже обновил рекорд круга трассы АФУС, пройдя его со средней скоростью 210 км/ч, но затем у него стала залипать в нажатом положении педаль газа, и он лишь каким-то чудом сумел ее высвободить и сбросить скорость перед виражом, избежав вылета. Сразу же после этого он зарулил на пит-лейн, заглушил мотор и вручную закатил Maserati в бокс.

– Приехали, – только и сказал он своей команде, переводя дух.

– Нет-нет, возразил Эрнесто Мазерати. – Тебе нужно продержаться в гонке до конца, иначе рекорд круга не зачтется.

Механики во главе с Эрнесто быстро осмотрели тягу газа его Maserati, нашли проблему и подмотали что-то в щели под педалью медной проволокой, оторванной от сигнального щита.

– Езжай, – сказал Эрнесто.

– Не выйдет ничего, – усомнился Рене.

– Просто оставайся на трассе до завершения гонки – и все, – умолял его Эрнесто. – А если вдруг с газом опять будут проблемы, выключишь зажигание кнопкой на панели и заглушишь мотор.

Рене вернулся на трек, но все его мысли теперь вертелись вокруг одного: что делать, если педаль газа вклинит на полном ходу прямо перед северной или южной петлей? Переход на пониженную, удар по тормозам и тычок по этой аварийной кнопке.

Затяжной пит-стоп из-за проблем с тягой газа отбросил Рене на последнюю позицию, причем наглухо, и он так и финишировал последним, зато с рекордом круга, а главное – живым. Браухич, которого мотало в кокпите своего SSKL так, будто тот попал в бурю, сумел-таки чуть-чуть опередить точного и хладнокровного как робот Руди Караччолу.

Вечером в отеле Рене пришел к Эрнесто. Поломка тяги газа едва не стоила ему жизни. Рене больше не мог оставаться в этой команде, будучи, к тому же, вполне уверен, что места среди элитных пилотов он себе застолбил прочно – и без команды не останется, а легко найдет себе новый дом – с более надежными машинами.

– Отпустите меня, пожалуйста, – взмолился он.

Эрнесто согласился.<sup>55</sup>

Тем же вечером Браухич позвонил в берлинский бар Роху, чтобы выяснить у бармена содержание записки, оставленной предсказателем ему на хранение в запечатанном конверте. Бармен зачитал две фамилии: «Лобкович. Браухич».<sup>56</sup> Весть о безошибочном пророчестве быстро облетела всех гонщиков.

Неподвластные им силы, похоже, рулят их судьбами, и Рене не мог избавиться от мысли, что его имя могло с пугающей легкостью оказаться в роковом конверте вместо имени Лобковица. Мечта о карьере профессионального автогонщика оказалась неразрывно и неизбежно связана с риском потерять вообще все в погоне за сохранением за собой места в этом мире. Впрочем, не ему одному тогда открылась эта страшная истина.

---

<sup>55</sup> Orsini and Zagari, *Maserati*, pp. 8–9; *Motor*, April 7, 1931.

<sup>56</sup> Brauchitsch, *Ohne Kampf Kein Siege*, pp. 12–13.

## Мастер дождя

Руди Караччола на тупорылой Alfa Romeo стрелой мчался по четырнадцатому и последнему кругу гонки Айфель-1932. Он уверенно лидировал на протяжении всего заезда по проложенной через крутые лесистые взгорья и низины к югу от Бонна трассе Нюрбургринг<sup>57</sup>, которую один историк назвал построенной так, будто «выбирать маршрут отправили в стельку пьяного великана».<sup>58</sup>

Один лишь Рене Дрейфус все еще составлял Руди некую конкуренцию, держась в двадцати секундах позади. Выступая как частное лицо на одолженной у Луи Широа личной Bugatti Type 51 (более мощной версии, чем Type 35B), Рене проводил гонку очень сильно, тем более, что всего-то неделей ранее он еще выступал на и за Maserati, а на не прощающий ошибок «Ринг» выехал состязаться впервые.

Среди 120 000 болельщиков, выстроившихся вдоль двадцати с лишним километров трассы, вьющейся вокруг развалин средневекового замка Нюрбург, едва ли были такие, кто принимал шансы француза на победу всерьез. Она была возможна лишь в случае грубой ошибки Руди, а тот редко ошибался, хотя перепады высот там шли настолько часто, что вынуждали безостановочно переключать передачи. Будучи уравновешенным, рассудительным и невозмутимым водителем, он всегда выжимал максимум из имеющейся в его распоряжении машины, но при этом никогда не переоценивал свои возможности. Рудольф Караччола был самым обманчивым из гонщиков, – писал его современник. – Казалось, он никогда никуда не спешит, однако же взгляните на список его рекордных достижений!»<sup>59</sup>

Руди прошел под клетчатым финишным флагом первым, и это было ожидаемо. Неожиданным было то, что пилотировал он теперь Alfa Romeo, а не Mercedes. Годами все привыкли видеть его звездой заводской команды автомобилестроительной фирмы из Штутгарта, так что само его имя стало чуть не синонимом ее престижной марки.

Руди Mercedes нравился, но он был последовательным приверженцем выступлений на той машине, которая дает ему наилучшие шансы на победу в имеющихся условиях. Подобно многим другим гонщикам, на верность отдельно взятой стране или компании он присягать не собирался, даже если она и открыла ему дорогу в большой спорт. Что с того? Он ведь даже и шансов на профессиональную гоночную карьеру мог не получить, если бы не случайная пьяная драка, наставившая его на эту стезю.

Оркестр в ночном клубе «Какаду» в немецком Ахене завел толпу до предела своими горячечными ритмами. Сидя в обитом красным отсеке вместе с товарищами по цеху, Руди Караччола потягивал бренди и курил. К двадцати двум годам к танцам он так и не пристрастился, да и вообще – устал он после долгой смены на местном автозаводе Fafnir.

К 1923 году Ахен по-прежнему оставался под бельгийской оккупацией во исполнение условий Версальского мирного договора. Оккупанты были, казалось, вездесущими и вызывали своим присутствием глухое недовольство у жителей города.

Вот и здесь вдруг вспыхнула ссора между компанией автомехаников и бельгийскими офицерами. Один из них, здоровенный как шкаф, растолкав танцующих, вломился в их кабинку. Руди молнией взметнулся из-за стола.

---

<sup>57</sup> В 1927–1976 годах гонки проводились (с перерывами) по экстремально сложной и опасной северной дорожной петле протяженностью в 22,8 км, а не по южной петле при автодроме (4,5–5,2 км в различных конфигурациях), где они проходят с 1984 года.

<sup>58</sup> Nixon, *Kings of Nürburgring*, p. 15.

<sup>59</sup> Monkhouse, *Grand Prix Racing*, p. 43.

Бельгиец еще только отводил руку на широком замахе, чтобы врезать одному из его друзей, а Руди – тут как тут – уже нанес ему сокрушительный упреждающий удар. Нос бельгийца хрустнул, как орех, и он осел на пол.

Секундой позже Руди с приятелем, пулей вылетев из дверей «Какаду», пустились наутек, заматавая следы в лабиринте узких мощеных улочек, пока не остановились перевести дух под сенью кафедрального собора. И только тут до Руди дошло, что он натворил. Как обухом ударило: нападение на солдата оккупационной армии – это же тяжкое преступление.

– Тебе лучше скрыться из города, – посоветовал друг. – Этой же ночью.

Дробное клцанье подкованных сапог, доносившееся с улиц, явственно свидетельствовало, что бельгийцы его ищут. Механики затаились в темноте, и вооруженные винтовками патрульные их не заметили. Ахен – город маленький, и у всех у них наверняка уже имеется ориентировка с приметами Руди. Голубой костюм на нем хоть и поношенный, но явно дороговатый для простого автомеханика. Ростом под метр восемьдесят, Руди еще и сложением отличался приметным – косая сажень в плечах, а талия тонкая, – и лицо имел запоминающееся – высокий лоб под гладко зачесанными назад волосами, глаза черные, как уголь, нос короткий, челюсть квадратная.<sup>60</sup>

Руди с малолетства отличался неумным аппетитом к поиску приключений себе на голову. Воспитал он его в себе еще в старом семейном доме в Ремагене, где его родители держали гостиницу «Фюрстенберг» на берегу Рейна. Он еще из коротких штанишек не вырос, а уже славился на всю округу как «король Рейнской долины по части скандалов», и это было вполне достойное прозвище для мальчика благородных, но не немецких, а старинных итальянских кровей, откуда, собственно, и диковинная для Германии фамилия Караччола. Во время Первой мировой войны четырнадцатилетний Руди лишился отца, а мать Матильда после этого оказалась настолько занята управлением семейной гостиницы, что ей было не до обуздания бунтарской натуры сына. На лифте с ручным управлением он гонял по шахте так, будто это вертикальный трек. Одолжив у постояльца Mercedes, Руди так лихо промчался по набережной, сползши пониже, чтобы топить педаль газа в пол после каждого переключения передачи, и толком не видя дороги из-за высокового расположенного среза приборной панели, что не убился сам и никого не задавил просто-таки каким-то чудом. Кроме того, он организовал подпольную торговлю левым вином и узурпировал принадлежащую отелю яхту, самолично установив монополию на платную переправу постояльцев через Рейн. Мать стойчески относилась все эти инциденты на счет разгулявшегося в Руди неумного духа юности и, как могла, заминала и сглаживала их зачастую весьма бурные последствия.

Большинство его выходок и причуд, включая тайную подписку от имени и за счет отеля на горы автомобильных журналов и каталогов, были так или иначе завязаны на одну общую тему – премудрости покорения запредельных скоростей. Ведь переходный возраст у Руди как раз пришелся на эру блистательных рекордов скорости Blitzen Benz и победы его соотечественника Кристиана Лаутеншлагера над самим Жоржем Буайо на Гран-при Франции 1914 года прямо накануне войны. Так что, автомобили для него так и будут всю жизнь идти на первом месте – и с большим отрывом от унылых занятий наподобие учебы или управления гостиницей. Все попытки матери его перевоспитать понимания у Руди не встретили, и железный дух его оставался несломленным.

Семья посчитала, что он пообтешется, если ему придется зарабатывать себе на жизнь тяжелым трудом. Найти работу в ту пору было непросто, но родным удалось трудоустроить Руди, правда вдали от дома – на автозавод Fafnir, – а это не просто подлило масла в огонь его страстного увлечения, но и открыло ему дорогу к участию в гонках. Выступая за заводскую

---

<sup>60</sup> Caracciola, *A Racing Car Driver's World*, pp. 2–8; Molter, *Rudolf "Caratsch" Caracciola*, p. 27; Rao, *Rudolf Caracciola*, p. 9. Сцена и диалоги реконструированы преимущественно по мемуарам Караччола.

команду Fafnir, Руди обнаружил, что скорость действует на него умиротворяюще: чем быстрее он едет, тем легче и спокойнее у него на душе. И он стал изыскивать пути к такому же умиротворению во всех без исключения аспектах своей жизни.<sup>61</sup>

Побег из Ахена Руди совершил на мотоцикле, ревом которого и перебудил всю семью, вернувшись в Ремаген глубоко за полночь. За непредвиденно ранним завтраком мать спросила: «Опять какую-то глупость учудил, мальчик мой?»

Поскольку семейная гостиница также находилась в оккупированной Рейнской области, оставлять Руди дома было бы серьезным риском для всей семьи. На дорогу мать вручила ему 60 000 марок, а сестра Герта – визитку, полученную ею от случайного попутчика по поезду, на которой значилось: «С. Т. Ратман, фабрикант, Дрезден». Дрезден же далеко на востоке и вне зоны оккупации, а фабриканту Ратману, возможно, требуется опытный автомеханик.

---

<sup>61</sup> Alice Caracciola, “Memories of a Racing Driver’s Wife,” *Automobile Quarterly*, Summer 1968. Этот краткий мемуар супруги Руди служит, пожалуй, наилучшим источником представления о внутреннем мире прославленного гонщика.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.