

Oldzopf



Вечно живая Mille Miglia

Вадим Журавлев



Четыре заядлых автомобилиста весной 1927 года решили, что настало время не просто разъезжать на своих любимых машинах, но и учредить автогонку. Когда маршрут Брешия – Рим – Брешия был все же согласован, то возник вопрос с названием. Вариантов оказалось множество, но ни один из них не подходил. Наконец, после длительных вычислений, один из организаторов обнаружил, что протяженность маршрута составляет ровно 1600 километров, или 1000 миль. Вспомнив, что древние римляне вели отсчет длины в милях, решили на том и остановиться. Именно так ровно восемьдесят лет назад началась история самой известной итальянской автогонки – Mille Miglia («Тысяча миль»)



На всех стоянках в центре итальянского городка Брешиа расположились роскошные автомобили: множество Ferrari, Mercedes, Maserati, бесчисленные родстеры и купе... А их владельцы пешком устремляются на Пьяцца дела Витториа — туда, где воздух напоен выхлопными газами и предвкушением праздника, а жюри проверяет машины. Вот так уже много весен подряд начинается Mille Miglia Storica, знаменитое ралли классических автомобилей. Сотни раритетных автомобилей (каждый из которых мог бы стать достойным экспонатом любого музея) выстраиваются на брусчатке старой площади в огромную очередь. Гоночные Bugatti, приземистые купе Mercedes-Benz 300 SL («крыло чайки»), заднемоторные Porsche всех мастей, огромные Bentley, алые Alfa Romeo... Участники гонок заметно нервничают: требования достаточно жесткие. К старту допускаются только те автомобили (или точно такие же), которые в свое время участвовали в одной из гонок Mille Miglia с 1927 по 1957 год.

Стартовой площадкой пробегу служит Виалле Венеция — улица, на которой к вечеру толпятся зрители. И вот долгожданный миг настал! Экспонаты «единственного передвижного музея в мире» с интервалом в двадцать секунд уходят на трассу. Через четыре часа, добравшись до Ферраре, участники гонок смогут передохнуть и заночевать.

Маршрут проложен так, чтобы экипажи шли через небольшие городки и селения, избегая шумных автострад. Повсюду на обочинах дорог — люди. Они радостно приветствуют и подбадривают автомобилистов, узнавая их в общем потоке по необычным приземистым силуэтам и по грозному рыку из примитивных глушителей.

На самом деле возрожденная Mille Miglia не имеет ничего общего с прежними гонками. Средняя скорость на маршруте не превышает 50 км/ч. Но и с этой задачей достаточно сложно справиться самым пожилым автомобилям, ведь за рулем сидят отнюдь не профессиональные гонщики, а обычные любители. Многие из старичков могут опоздать на вечерний финиш даже на несколько часов...

Впрочем, все это не важно. Многие принимают участие в гонках просто как туристы, руководствуясь принципом «главное не победа, а участие». Ведь на протяжении 1600 километров можно увидеть столько интересного, по-настоящему итальянского! Развалины древних замков, уютно расположившиеся на вершинах холмов; заоблачные гор-

ные перевалы, сверкающие зеркала озер... И днем и вечером на всем протяжении маршрута экипажи встречают как национальных героев! А уж в ответ на столь радушный прием автомобили начинают бесцеремонно превышать скорость, лихо обгонять по встречной и всячески хулиганить на радость зрителям. Однако не стоит забывать, что не только самим машинам, но и их водителям пошел уже седьмой десяток.

Где еще возможно заполучить такой драйв? Вот ради чего сотни людей везут в Брешию драгоценные музейные экспонаты и три дня трясутся в них по дорогам Италии, угорая от выхлопных газов и питаясь сухим пайком. И вот почему в Брешии уверены, что трижды умиравшая и трижды возрождавшаяся Mille Miglia уже не умрет никогда...





1955 год запомнился поединком Ferrari и Mercedes. Одним из пилотов Mercedes был Стирлинг Мосс, придумавший со своим штурманом Дэнисом Дженкинсоном хитроумный ход. Они тщательно перенесли всю трассу на длинный лист бумаги, где особо пометили все опасные повороты и подъемы, распределив их по степени сложности. Затем этот рулон-летопись они поместили в специальное роликное устройство. Во время гонки Дженкинсон проворачивал «ленту примечаний» и начитывал «легенду» водителю. Штурман не только предупреждал о препятствиях на их пути, но и о том, где они смогут получить преимущество: «длинную прямую» или «слепой» поворот. Вот так рулон бумаги и талант Стирлинга Мосса позволили экипажу не только одержать победу, но и установить абсолютный рекорд: они прошли гонку с фантастической средней скоростью – 157,65 км/ч.

В 1995 году в честь этой победы Мосса итальянская компания Omas выпустила коллекцию ручек Extra 722 Mille Miglia. Серебристый корпус ручек напоминает обтекаемый аэродинамический корпус автомобиля Mercedes-Benz 300 SLR, на котором под номером 722 выступал Мосс. Колпачок украшен неизменной красной стрелой – эмблемой автогонок. В комплект с авторучкой, выпущенной в 722 экземплярах, вошла и уменьшенная модель автомобиля Mercedes-Benz 300 SLR – «крыло чайки».

Вся серия распродана и теперь бережно хранится в частных коллекциях.

В 1997 году в честь 70-летнего юбилея легендарной автогонки компания Montegrappa выпустила лимитированную коллекцию ручек Mille Miglia. «Самый большой музей на колесах», как называл эту гонку Энцо Феррари, нашел свое отражение



*Omas Extra 722
Mille Miglia*



*Ancora
Mille Miglia*

*Montegrappa
Mille Miglia*



в уникальном письменном инструменте. Лучшие мастера-граверы компании Montegrappa с любовью, вручную создавали эти миниатюрные шедевры. На корпусе и колпачке авторучек изображены эпизоды автогонок, пейзажи итальянской трассы и бессменная эмблема Mille Miglia. Коллекция была выпущена ограниченным тиражом: 500 перьевых ручек из стерлингового серебра и всего 88 ручек из 18-каратного золота.

Эта серия также распродана и находится в частных коллекциях.

1930 год. Два вечных соперника — Тацио Нуволари и Арчил Варзи — в очередной раз борются за первое место. Финал гонки проходил, как обычно, вечером. Нуволари решает на неожиданный ход. Немного приотстав от Варзи, он выключает все световые приборы. Ничего не подозревающий и чувству-

ющий близкую победу Варзи уже расслабился (до финиша оставалось всего несколько километров). И — о ужас! — в полной темноте он увидел радостное лицо Нуволари, лихо пронесшего мимо на своей Alfa Romeo! Варзи оторопел, но было поздно...

Корпус ручки Ancora Mille Miglia украшает портрет знаменитого пилота Тацио Нуволари и фрагмент автогонок 1930 года, выполненные вручную.

Отделка колпачка ручки в нижней и верхней части напоминает решетку радиатора Alfa Romeo. На верхушке колпачка ручки — гравировка в виде коробки переключения передач.

При отделке ручки использовалась позолота; перо выполнено из чистого 18-каратного золота. Ручка собирается и полируется исключительно вручную.

Авторучка Ancora Mille Miglia продается в бутике Ancora (адреса см. на с. 96)



Рождение красной стрелы

Старт первой Mille Miglia был дан 26 марта 1927 года. Стартовало 77 экипажей, а финишировало только 54. Для того чтобы облегчить экипажам прохождение маршрута, организаторы разместили по всей трассе специальные указатели. Так родилась знаменитая красная стрела, ставшая эмблемой Mille Miglia.

Гонки проходили до 1957 года, когда после нескольких аварий, закончившихся гибелью зрителей и пилотов автомобилей, итальянское правительство окончательно запретило автомобильные состязания на муниципальных дорогах.

Возобновили Mille Miglia только через двадцать лет. В 1977 году энтузиасты из Брешии решили в честь 50-летнего юбилея гонки провести небольшое состязание для автомобилей-ветеранов, участвовавших в настоящих гонках. Но так сложилось, что на этом все и закончилось. И лишь в 1982 году на Пьяцца дела Витториа вновь собрались триста экипажей, отправившихся в пробег по маршруту легендарного ралли. Поначалу возрожденная Mille Miglia Storica (историческая) проводилась один раз в два года, но с 1988 года стала ежегодным праздником для автолюбителей. Сейчас это ралли можно назвать скорее парадом знаменитых раритетов, нежели реальным соревнованием.



Победители гонки 1927–1957 годов



- 1927 – Ferdinando Minoja и Giuseppe Morandi
на автомобиле OM 665 Superba
- 1928 – Giuseppe Campari и Giulio Ramponi
на автомобиле Alfa Romeo 6C 1500 S
- 1929 – Giuseppe Campari и Giulio Ramponi
на автомобиле Alfa Romeo 6C 1750 S
- 1930 – Tazio Nuvolari и Giovanni-Battista Guidotti
на автомобиле Alfa Romeo 6C 1750 S
- 1931 – Rudolf Caracciola и Wilhelm Sebastian
на автомобиле Mercedes-Benz SSKL
- 1932 – Vaconin Borzacchini и A. Bignami на автомобиле
Alfa Romeo 8C 2300
- 1933 – Tazio Nuvolari и Decimo Compagnoni
на автомобиле Alfa Romeo 8C 2300
- 1934 – Archille Varzi и A. Bignami на автомобиле Alfa
Romeo 8C 2600 Monza
- 1935 – Carlo Pintacuda и Alessandro della Stufa
на автомобиле Alfa Romeo Tipo B P3
- 1936 – Antonio Brivio и Carlo Ongaro на автомобиле Alfa
Romeo 8C 2900A
- 1937 – Carlo Pintacuda и Paride Mambelli на автомобиле
Alfa Romeo 8C 2900A
- 1938 – Clemente Biondetti и Aldo Stefani на автомобиле
Alfa Romeo 8C-308 2900B
- 1940 – Huschke von Hanstein и Walter Bäumer
на автомобиле BMW 328 Touring Coupe
- 1947 – Clemente Biondetti и Emilio Romano
на автомобиле Alfa Romeo 2900B Lungo Coupe
- 1948 – Clemente Biondetti и Giuseppe Navone
на автомобиле Ferrari 166S Allemano Coupe
- 1949 – Clemente Biondetti и Ettore Salani на автомобиле
Ferrari 166MM Touring Barchetta
- 1950 – Giannino Marzotto и Marco Crosara на
автомобиле Ferrari 195S Touring Barchetta Coupe
- 1951 – Luigi Villoresi и Piero Cassani на автомобиле Ferrari
340 America Vignale Berlinetta
- 1952 – Giovanni Bracco и Alfonso Rolfo на автомобиле
Ferrari 250S Vignale Berlinetta
- 1953 – Giannino Marzotto и Marco Crosara
на автомобиле Ferrari 340MM Vignale Barchetta
- 1954 – Alberto Ascari на автомобиле Lancia D24
- 1955 – Stirling Moss и Denis Jenkinson на автомобиле
Mercedes-Benz 300 SLR
- 1956 – Eugenio Castellotti на автомобиле Ferrari 290MM
- 1957 – Piero Taruffi на автомобиле Ferrari 315S

Pen World

ЖУРНАЛ О МИРЕ ПИСЬМА ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РОСКОШИ

Эти и другие материалы журнала «Мир Ручек»
Вы можете найти на сайте www.ElitePen.ru

Copyright © ООО «Мир Ручек»

Все права на материалы охраняются в соответствии с законодательством РФ.
Любое использование возможно только с письменного разрешения правообладателя.