



Panhard-Levassor
1901 года у Королевского
павильона – главной
достопримечательности
Брайтона



Паровой
Salvesen 1896
года преодолел
новую дистанцию
своим ходом



Эндрю Боланд и его
Mercedes 1904 года
на Парламентском
Мосту в Лондоне



Renault 1905 года
финиширует
на Мадейра Драйв



1902 De Dion Bouton
и другие участники
на набережной Брайтона

А НУ-КА, ДЕДУШКИ

Пробег London to Brighton Veteran Car Run 2013, 3 ноября 2013

Что ни говори, а британцы знают толк в том, как получать истинное удовольствие от обладания раритетными автомобилями. Здесь есть мероприятия на любой вкус: и знаменитые хилл-клаймы для доверенных машин в непроходимых лесах Уэльса, и одни из лучших в мире конкурсов элегантности, и исторические Гран-при. Однако, пожалуй, наиболее экзотическим из всего этого многообразия является пробег протяженностью 60 миль (около 100 км) из британской столицы в Брайтон, к южному побережью острова, автомобилей до 1905 года выпуска, проходящий обычно в первые выходные ноября. Впервые пробег был организован в 1896 году и был приурочен к отмене действовавшего на протяжении 35 лет закона, ограничивавшего скорость движения безлошадных экипажей до 6 км/ч и предписывавшего одному из членов экипажа шествовать впереди машины с красным сигнальным флагом.

Пробег Лондон–Брайтон, организуемый Королевским автомобильным клубом Англии, – самое старое из проводящихся ныне автомобильных мероприятий: в 2013 году он стартовал в 80-й раз. Накануне пробега состоялись выставка и конкурс элегантности машин-участников, для чего была перекрыта практически вся Regent Street – центральная торговая улица Лондона. Главной сенсацией, разумеется, стала погода – такого солнечного и теплого дня в начале ноября не могли припомнить даже старожилы пробега. По сложившейся традиции 385 экипажей-участников стартовали на рассвете из лондонского Гайд-парка. Маршрут пролегал через Букингемский дворец, Вестминстерское аббатство, Парламент и далее по Парламентскому мосту на юг.

В этом году впервые в программу мероприятия был включен элемент соревнования – на регулярность, разумеется: на одном



Почти у цели: Колин Кларк и счастливый экипаж его Peugeot 1898 года выпуска

из участков экипажам предписывалось точно поддерживать заданную скорость движения. На полпути гонщиков ждала остановка в старинном городке Краули, где экипажи могли подкрепиться, а их железные кони – отдохнуть.

Первым церемониальную финишную прямую на брайтонской Мадейра Драйв пересек Алан Уайт на своем Darracq 1902 года, а к моменту окончания гонки число финишировавших достигло 341 – весьма неплохой процент для машин, самой молодой из которых давно перевалило за сотню!

Среди наиболее интересных автомобилей, которые никак нельзя обойти вниманием, была тройка зеленых гоночных Napier, изготовленных в 1902–1904 годах специально для участия в Gordon Bennett Cup. По словам Бена Кассонса, представителя Королевского автомобильного клуба, историческая ценность этих автомобилей не поддается исчислению: Англия обязана

им не только своим легендарным «Британским Гоночным Зеленым», но и зарождением автоспорта вообще.

Одним из самых колоритных экипажей пробега, несомненно, была паровая телега Salvesen, около 1896 года постройки. В управлении этим монстром был задействован весь экипаж из трех человек, один из которых доливал воду в котел, второй подбрасывал уголь в топку, а третий непосредственно управлял машиной. Экипаж не без труда преодолел последний, довольно крутой, надо сказать, подъем перед Брайтоном и, окупанный клубами пара, триумфально финишировал.

Пробег Лондон–Брайтон, пожалуй, как никакое из других мероприятий, сохранил тот приключенческий дух автомобилизма рубежа XIX–XX веков. Для многих участие в нем стало многолетней традицией, часто передающейся по наследству. Так, например, Сэр Рэй Тиндл, круп-

ный английский медиа-магнат и один из титульных спонсоров пробега, недавно отметивший 87-летие, принимал участие в пробеге в 50-й (!) раз; регулярным участником является барабанщик Pink Floyd и известный энтузиаст раритетных автомобилей Ник Мейсон; не раз в составе экипажей был замечен и принц Майкл Кентский, а также другие члены королевской семьи.



1900 Daimler



Renault 1903 года у Букингемского дворца. Колесные спицы автомобиля по совместительству были амортизаторами