



Женщина и автомобиль. Как много в этом сочетании для мужского сердца... не слилось. Не доверяет значительное число представителей мужского пола женщинам за рулем. Тем не менее с момента появления четырехколесного транспортного средства дамы пытались доказать, что нисколько не хуже смогут «договориться» с автомобилем, чем их мужья, возлюбленные, отцы и братья. Причем покорять вершины большого автоспорта считали незазорным еще в начале XX века.

ФОРМУЛА ЛЮБВИ... К МАШИНЕ



История женщин-гонщиц вопреки всеобщему заблуждению ненамного моложе истории самого автоспорта. «Проба пера» состоялась еще в 1901 году в пробеге «Париж — Берлин»: на 32-м месте в самой грандиозной по тем временам гонке (1100 км, 122 участника) финишировала Камилла дю Гас. Но продолжения не последовало: вскоре француженка охладела к автоспорту.

Тем не менее, что не удалось дю Гас — победить хотя бы в одной автогонке, — сделала чешка Элизабет Юнек Хасова, больше известная как Элишка Юнкова. В 20-е годы она на равных состязалась с сильнейшими пилотами планеты — Альберто Аскари, Тацио Нуволари, Рудольфом Караччиолой. В автоспорт Элишку привел муж, богатый банкир; одного старта в качестве то ли штурмана, то ли механика оказалось достаточно, чтобы 22-летняя студентка «заболела» гонками на всю жизнь: в 80 лет Юнкова все еще посещала европейские Гран-при «Ф-1». В ее коллекции 56 кубков за победы в горных и кольцевых гонках, спринтах и марафонах на сложных трассах вроде «Спа» или «Тарга Флорио» — и это всего за четыре года! Гоночная карьера 26-летней Элишки оборвалась в 1928 году: на тренировке в Нюрбургринге разбился ее муж, и Юнкова в самом расцвете сил повесила шлем на гвоздь.

В 60-е годы в ралли блистала Патриция Мосс. Выступая за заводские команды BMC, Austin, SAAB, сестра знаменитого гонщика «Ф-1» Стирлинга Мосса выигрывала многие соревнования. Увы, Пат тоже покинула трассы преждевременно: в 1969-м она вышла замуж за сильнейшего скандинавского раллиста Эрика Карлсона и с тех пор стартует только в гонках ветеранов.

Многим поклонникам ралли известно имя француженки Мишель Мутон. Она оста-



ется единственной представительницей прекрасного пола, которой удавалось выигрывать этапы Чемпионата мира по ралли, который начал проводиться с 1979-го. В 1982-м в паре с Фабрицией Понс она до последнего этапа претендовала на чемпионский титул — экипаж упустил корону лишь из-за поломки КПП. В 1985 г. самый успешный женский дует распался: гонщицы решили посвятить себя семье. Однако долго обходиться без «адреналина» они уже не могли. Первой не выдержала «изоляция» Понс, выигравшая два этапа WRC в паре с Пьерро Льятти. Вскоре вернулась на трассы и Мутон. Сейчас она известна как организатор уже почти культовой Race of Champions, собирающей в межсезонье на Гран-Канария всех звезд авто- и мотоспорта.

Есть чем гордиться и действующим гонщицам. Возглавляющая ныне фольксвагеновскую «армаду» Ютта Кляйншмидт в 2001-м, выступая еще на Mitsubishi, победила в знаменитом рейде «Париж — Дакар». Ее лавры не дают покоя Андреа Майер (она начала покорять Сахару на мотоцикле, а затем оказалась в заводской команде Mitsubishi, за рулем Pajero Evo) и Элизабет Жастину — правда, эта гонщица мечтает выиграть «Дакар» на грузовике Renault Kerax.

В различных кольцевых гонках успехи «новых амазонок» не столь значительны. Так, за все 54 года существования «Формулы-1» в эту гоночную серию пробилась только пять женщин-пилотов: Мария Тереза де Филиппис, Дивина Галика, Дезире Уил-

сон, Джованна Амати и Лелла Ломбарди. И лишь последняя смогла получить зачетные очки: в 1976 году в Испании «тигрица из Турина» финишировала 6-й. Зато Галика стала первой женщиной, покорившей гоночный грузовик. Помимо нее в трактейринге (и небезуспешно) выступали Эллен Лор, Минна Куопалла, Рейнхильда Браун и Хизер Бейли, ставшая чемпионкой Великобритании на... ЗИЛе!

В Российской империи сильнейшей представительницей слабого пола была госпожа Римская-Корсакова, лихо управлявшая полутракторным «Мерседесом». В многочисленных соревнованиях на регулярность хода, как тогда называли ралли, она составляла достойную конкуренцию мужчинам. В советское время (50-60-е гг.) все восхищались мотогонщицами Ириной Азулиной и Ниной Михеевой-Сусловой. Девушки одинаково успешно выступали и в кроссах, и на «кольце», и в ипподромных гонках — 14 и 9 чемпионских титулов СССР соответственно!

В автоспорте самыми результативными оказались Илона Алишасукене и Рута Крикшампонене: в 1988-м они стали мастерами спорта СССР. После распада Союза женский экипаж появился и в Украине. В 1999-м Наталья и Яна Франчук, выступавшие, как и литовки, на «восьмерке», «доралли» до аналогичного звания в нашей стране. Были украинские «солистки» и в кроссе — Любовь Стаммо и Галина Чаус. Но сегодня в ралли выступает единственная украинская женщина-пилот — Ольга Петренко. А вот женщин-штурманов, как и во всем мире, у нас куда больше: дело Натальи Олексюк и Нелли Кожемякиной, в последний раз выходявших на старт в 1996 году, продолжают те же сестры Франчук, Ирина Коломийцева, Лариса Мандрик и Лада Соустова, которая стала серебряным призером в классе «Украина-1400». Так что у нас еще будет повод поговорить о женском факторе в автоспорте.

На снимке: Джованна Амати.

ДАМЫ ЗА РУЛЕМ

ВМЕСТО КОНКИ — ТАКСИ

Первой немецкой женщиной-таксистом стала Элизабет фон Папп. Она села за руль открытого автомобиля Adler в 1908 году и продемонстрировала, что отлично может лавировать на этом моторизованном экипаже по берлинским улицам, забитым в то время двухэтажными автобусами, конками и другими средствами передвижения, ничуть при этом не уступая в хладнокровии своим коллегам мужского пола. Потеряв мужа и нуждаясь в средствах, чтобы поднять на ноги детей, молодая женщина получила первые навыки своей новой профессии в Берлинской школе водителей такси, которая являлась частью технического колледжа «Электра». Увы, этот квалифицированный водитель такси не у всех встретил радушный прием, а вместо этого часто подвергался нападкам и оскорблениям со стороны многих



своих коллег и широкой общественности.

В качестве таксистов женщины утвердились в Германии в конце 1960-х годов. Мелкие частные владельцы таксомоторов не могли позволить себе нанимать второго водителя, так что на помощь им приходили жены. Сейчас в Берлине более 2000 женщин имеют лицензии на перевозку пассажиров, которые позволяют им водить такси, арендованные автомобили и машины «скорой помощи».

УЖЕ НЕ КАПРИЗ, А НЕОБХОДИМОСТЬ

С появлением многочисленных ремонтных мастерских уход и техническое обслуживание машин перестали быть делом только высокооплачиваемых шоферов-профессионалов. Для того, чтобы влиться в общий поток на улице, уже не нужно было вникать в массу технических аспектов, поэтому многие женщины предпочли иметь свой собственный

автомобиль, нежели полагаться на автобусы, такси или пригородные поезда. Представительницы слабого пола проявляли растущую осведомленность в технических особенностях автомобилей и мотоциклов. То было приметой времени и, вне всяких сомнений, произошло в рамках общего движения эмансипации.

ТРАКТОР — СУПЕРМАШИНА

Если на Западе представительницы слабого пола доказывали свое равноправие за рулем, участвуя в спортивных соревнованиях и кругосветных путешествиях, то в коммунистических странах женщинам было недосуг заниматься подобными «глупостями». Они активно вовлекались в процесс механизации сельского хозяй-

ства. Достаточно вспомнить, например, Пашу (Прасковью) Ангелину, организовавшую в 1933 году женскую тракторную бригаду. За это она была удостоена звания Героя Социалистического Труда (дважды), награждена членским билетом компартии и мандатом депутата Верховного Совета СССР.

«ЖУК» — ДЛЯ НЕЖНЫХ РУЧЕК



По окончании войны мужчины по-прежнему продолжали считать транспорт своей собственной вотчиной. В 1950-х годах большинство водителей запрещали садиться за руль своим женам. При этом мнимым предлогом выступала забота об их безопасности, но на самом деле причиной тому была врожденная мужская надменность. Мужчины утверждали, что женщины не способны переключать передачи, манипулировать сцеплением и надлежащим образом крутить баранку рулевого управления. Как заезженная пластинка скептики без устали повторяли бездоказательное утверждение, будто женщи-

ны не смогут разобраться в механике. Однако нужно ли было знать технические тонкости автомобиля вроде Volkswagen-1200, за исключением того, куда вставлять ключ зажигания, где находится заливная горловина бензобака или как проверить уровень масла? Благодаря своей конструкции и расположению органов управления и контроля Volkswagen оказался идеальным автомобилем даже для самого неопытного в технических вопросах водителя. Поскольку он был маневренным, не слишком длинным и не слишком коротким, водители-женщины могли управлять им даже при самом напряженном дорожном движении.

Так почему бы женщинам и в самом деле не сесть за руль такого удобного и простого автомобиля, как Volkswagen? Тем более что распространенный Kafer («Жук») был многим по карману.

Материалы полосы подготовила Светлана АНДРИАНОВА.