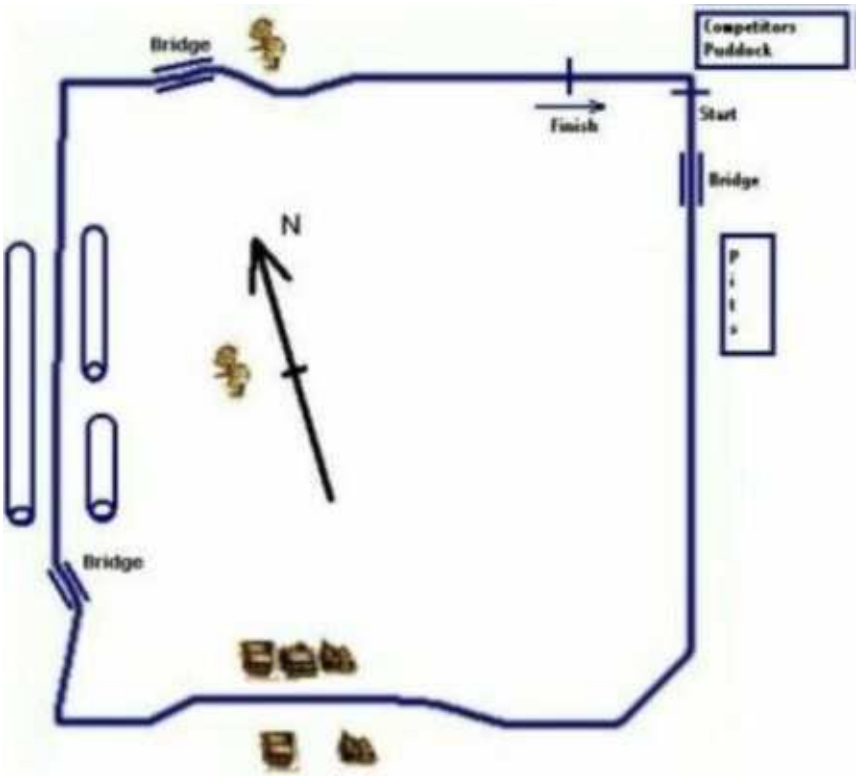
Большой Приз Австралии 1950 года

XV Australian Grand Prix

Программка отсутствует
Фотографии в наличие

2 января
(понедельник)
Погодные условия неизвестны
35000 зрителей



Трасса	Нариутпа (Nuriootpa), 72 км от Аделаиды, штат Южная Австралия, Австралия
Длина круга	4,828 км
Направление движения	по часовой стрелке
Количество кругов	34
Длина дистанции	164,152 км

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Заявочный лист
неизвестен

Стартовые позиции
не разыгрывалась

Последовательность старта

Место	#	Пилот	Шасси	Двигатель	Гандикап	Изначальный ганликап
1	?	Ron Vinall	MG	MG	13’00.0	13’00.0
2	?	Max Galt	MG	MG	13’00.0	13’00.0
3	?	Phill Harrison	MG	Vauxhall	13’00.0	13’00.0
4	?	E.G. Truman	MG	MG	11’55.0	11’55.0
5	?	A.P. Douglas	MG	MG	11’55.0	11’55.0
6	?	Don Cant	MG	MG	11’50.0	11’55.0
7	?	Ron Kennedy	MG	MG	11’30.0	11’30.0
8	?	Ken Jackson	MG	MG	11’20.0	11’20.0
9	?	Steve Tollett	MG	MG	11’15.0	11’20.0
10	?	David Harvey	MG	MG	11’00.0	11’00.0
11	?	Vin Maloney	MG	MG	10’20.0	10’40.0
12	?	Norman Steele	HRG	HRG	9’40.0	9’40.0
13	?	Howard Keil	HRG	HRG	9’20.0	9’40.0
14	?	Peter McKenna	BMW	BMW	9’05.0	9’05.0
15	?	Bob Brown	Alfa Romeo	Ford	9’00.0	9’00.0
16	?	L. Robinson	Bugatti	Dodge	8’40.0	8’40.0
17	?	Granton Harrison	Phillips	Ford	7’50.0	7’45.0
18	?	Jim Gullan	Ballot	Oldsmobile	7’45.0	7’45.0
19	?	Denis Curran	Ford	Ford	7’45.0	7’45.0
20	?	Bill Wilcox	Dodge	Dodge	7’20.0	8’20.0
21	?	Bill Patterson	MG	MG	5’05.0	5’05.0
22	?	Otto Stone	MG	MG	4’50.0	4’50.0
23	?	Ken Tubman	MG	MG	4’50.0	4’50.0
24	?	Peter Denman	Hudson	Hudson	2’50.0	2’50.0
25	?	Doug Whiteford	Ford	Ford	1’35.0	1’45.0
26	?	Eldred Norman	Double	Double	1’25.0	1’25.0
27	?	Rupert Steele	Alfa Romeo	Alfa Romeo	1’10.0	1’45.0
28	2	Lex Davison	Alfa Romeo	Alfa Romeo	30.0	30.0
29	?	Charlie Dean	Maybach	Maybach	-	-

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Финиш

Место	#	Пилот	Шасси	Двигатель	Круги	Время	Отставание
1	?	Doug Whiteford	Ford Special	Ford V8	34	1:24’53.0 (116,031 км/ч)	-
2	?	Rupert Steele	Alfa Romeo Monza	Alfa Romeo 2.3 l	34	1:27’51.0 (112,113 км/ч)	2’58.0
3	?	Jim Gullan	Ballot Special	Oldsmobile	34	1:29’23.0 (110,190 км/ч)	4’30.0 (1’32.0)
4	?	David Harvey	MG TC Special	MG	34	1:33’49.0 (104,983 км/ч)	8’56.0 (4’26.0)
5	?	Bill Wilcox	Dodge 6 Special	Dodge	34	1:34’11.0 (104,574 км/ч)	9’18.0 (22.0)
6	?	Steve Tollett	MG TC Special	MG	34	1:34’37.0 (104,095 км/ч)	9’42.0 (24.0)
7	?	Ron Kennedy	MG TC Special	MG	34	1:34’41.0 (104,022 км/ч)	9’46.0 (4.0)
8	?	Don Cant	MG TC Special	MG	34	1:35’05.0 (103,584 км/ч)	10’12.0 (26.0)
9	?	Howard Keil	HRG Special	HRG 1.5 l	34	1:35’57.0 (102,648 км/ч)	11’04.0 (52.0)
10	?	Norman Steele	HRG Special	HRG 1.5 l	34	1:36’08.0 (102,453 км/ч)	11’15.0 (11.0)
11	?	Granton Harrison	Phillips Special	Ford V8	34	1:37’39.0 (100,861 км/ч)	12’46.0 (1’31.0)
12	?	Vin Maloney	MG TC Special	MG	34	1:40’14.0 (98,262 км/ч)	15’21.0 (2’35.0)
13	?	Ron Vinall	MG NA Special	MG	34	1:46’42.0 (92,307 км/ч)	21’49.0 (6’28.0)

Быстрейший круг: 2'27.0 (118,237 км/ч)
Rupert Steele, Alfa Romeo;
Doug Whiteford, Ford.

Круги лидирования: неизвестны

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Результаты гандикапной гонки

Место	#	Пилот	Шасси	Двигатель	Круги	Время	Отставание
1	?	Jim Gullan	Ballot	Oldsmobile	34	1:34’38.0 (104,077 км/ч)	-
2	?	David Harvey	MG	MG	34	1:35’49.0 (102,791 км/ч)	1’11.0
3	?	Ron Kennedy	MG	MG	34	1:36’11.0 (102,399 км/ч)	1’33.0 (22.0)
4	?	Don Cant	MG	MG	34	1:36’15.0 (102,329 км/ч)	1’37.0 (4.0)
5	?	Doug Whiteford	Ford	Ford	34	1:36’18.0 (102,275 км/ч)	1’40.0 (3.0)
6	?	Steve Tollett	MG	MG	34	1:36’23.0 (102,187 км/ч)	1’45.0 (5.0)
7	?	Norman Steele	HRG	HRG	34	1:39’28.0 (99,019 км/ч)	4’50.0 (3’05.0)
8	?	Howard Keil	HRG	HRG	34	1:39’37.0 (98,870 км/ч)	4’59.0 (9.0)
9	?	Rupert Steele	Alfa Romeo	Alfa Romeo	34	1:39’41.0 (98,804 км/ч)	5’03.0 (4.0)
10	?	Bill Wilcox	Dodge	Dodge	34	1:39’51.0 (98,639 км/ч)	5’13.0 (10.0)
11	?	Granton Harrison	Phillips	Ford	34	1:42’49.0 (95,793 км/ч)	8’11.0 (2’58.0)
12	?	Vin Maloney	MG	MG	34	1:42’54.0 (95,715 км/ч)	8’16.0 (5.0)
13	?	Ron Vinall	MG	MG	34	1:46’42.0 (92,307 км/ч)	12’04.0 (3’48.0)

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Не финишировали

#	Пилот	Шасси	Двигатель	Круги	Причина схода
?	Peter McKenna	BMW 328	BMW	32	?
?	A.P. Douglas	MG TC	MG	31	?
?	Denis Curran	Ford Special	Ford V8	29	Перегрев двигателя
?	Ken Tubman	MG K3	MG	27	?
?	Ken Jackson	MG K3	MG	24	?
?	Phill Harrison	MG	Vauxhall	20	Топливная система
?	Bob Brown	Alfa Romeo	Ford V8	20	?
?	Charlie Dean	Maybach Special	Maybach	20	Различные неполадки
?	L. Robinson	Bugatti Special	Dodge	14	?
?	Peter Denman	Hudson Special	Hudson	12	Топливная система
?	E.G. Truman	MG TC	MG	10	?
?	Bill Patterson	MG TC Special	MG	5	Изоляция
?	Max Galt	MG NA	MG	3	?
?	Eldred Norman	Double Special	Double V8	1	?
?	Otto Steine	MG K3	MG	0	Двигатель
2	Lex Davison	Alfa Romeo Tipo B/P3	Alfa Romeo 2.9 l	0	Двигатель

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Не стартовали

#	Пилот	Шасси	Двигатель
?	Tony Gaze	Alta	Alta 2.0 l
?	Arthur Chick	Bugatti T35C	Bugatti
?	Tom Hawkes	Stewand Special	Austin 3.5 l
?	Ted Gray	Alta	Ford V8
?	Julian Barrett	BWA Special	Gough
?	Stan Jones	HRG	HRG
?	L. Goilding	Mackellar Special	Mackellar
?	Keith Rilstone	Morris	Minor
?	Peter Vennermark	MG PP	MG
?	J. Watson	Austin	Austin
?	Ken Kennedy	MG TC	MG
?	John Barraclough	MG K3	MG

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Трасса

Трасса Нариутпа расположена на окраине одноименного города в 45 милях от Аделаиды в долине Баросса (Barossa Valley), знаменитой своими винами (неоффициальное название этого населенного пункта – «Деревня вина»), и была проложена по дорогам общего пользования. Длина круга составляла ровно 3 мили, ширина трассы была практически одинаковой на всей протяженности дистанции. Трасса проходила через три моста; паддок был расположен таким образом, что выезд из него приходился на линию старта; боксы находились чуть дальше, после выезда с первого моста. Отличительной особенностью трассы было и то, что линия финиша не совпадала с линией старта (расположены на Pennce Street и Research Road соответственно).

Трасса впервые была использована в апреле 1949 года при довольно интересных обстоятельствах: дебютная гонка на трассе Нариутпа стала частью ежегодного фестиваля виноделия в долине Баросса, и стала уникальной комбинацией алкоголя в крови пилотов и скорости. Обошлось без жертв.

Не смотря на относительно однообразный и в какой-то мере даже скучный характер трассы (длинные прямые с поворотами почти 90°), на ней все же был проведен Большой Приз Австралии. Но, тем не менее, трасса Нариутпа не рассматривалась как центр автомотоспорта в Южной Австралии, и пятнадцатое ГП Австралии осталось единственной гонкой высокого уровня на этой трассе. А в 1951-м году правительство Австралии издало закон, запрещающий гонки на дорогах общественного пользования, и поэтому трасса вообще больше никогда не использовалась.

В данное время трасса сохранилась почти в первозданном виде – главная улица города сегодня делит трассу на части, но в большинстве своем все осталось прежним.

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

Гонка

В 1950-м году очередь принимать гонку на Большой Приз Австралии была за штатом Южная Австралия. Изначально гонку на БП Австралии должна была принять трасса в Лобетале (Lobethal), но из-за проблем с безопасностью, возникшими еще в 1948 году, гонку перенесли на автодром в Нариутпе.

Соревнования проводились по «свободной формуле», т.е. на старт допускался любой автомобиль, вне зависимости от объема двигателя или других особенностей конструкции. Гонка не входила в зачет ни одного чемпионата, и одновременно объединяла в себе непосредственно гонку за Большой Приз и гандикапное соревнование.

В гандикапной гонке машины выпускались на трассу одна за другой, через определенный промежуток времени, самая медленная (по решению судейской коллегии) – первой, самая быстрая - последней. Идея состояла в том, что все пилоты в принципе должны были пересечь линию финиша одновременно. Победителем данной гонки объявлялся пилот, проехавший первым все круги, без учета времени. Каждый пилот обязан был закончить полную дистанцию гонки, даже в случае отставания на круг и более от победителя.

По результатам практических заездов не разыгрывалась поул-позиция и не формировалась стартовая решетка. Но лучшее время, показанное пилотами, все же учитывалось – организаторы гонки окончательно уточнили порядок выезда пилотов на трассу и временные интервалы между ними (гандикап), кое-что изменив в первоначальном варианте.

В 1949 году было решено, что обладателем Большого Приза Австралии становится пилот, быстрее всех проехавший всю дистанцию, а не победитель гандикапной гонки. Это означало, что соревнования превратились в обычную гонку, носившую виртуальный характер: раздельный старт во времени существовал из-за того, что в целом гонка все же проводилась по правилам гандикапной гонки. Но стойкое недоверие организаторов к перспективности таких гонок и неприятие безгандикапной (обычной) гонки в частности проявилось в том, что сумма призовых денег для победителя гандикапной гонки была аналогична сумме призовых денег обладателя Большого Приза. Вдобавок призовые деньги в Большом Призе 1950-го года получал только победитель, в отличие от гандикапной гонки, где призовой фонд распределялся между всеми финишировавшими пилотами. К тому же победитель Гран-при призовых денег за гандикапную гонку не получал. Единственным позитивным моментом для пилота, победившего в обычной гонке, было то, что именно он и получал титул победителя Большого Приза Австралии. Но кроме победителя, никто больше

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

не воспринимал распределение мест по «новым» правилам – считалось, что победа в гандикапной гонке более престижна.

Другим недостатком данного порядка проведения гонки было то, что лишь большие энтузиасты автогонок среди зрителей могли наблюдать за сменой событий в гандикапной гонке, при условии пристального и очень внимательного наблюдения за трассой. Результаты борьбы за Большой Приз Австралии становились известны лишь после финиша последнего пилота.

Тридцать пять тысяч зрителей со всего штата собралось в крошечном городке для того, чтобы стать свидетелями борьбы местных героев с лучшими пилотами всей Австралии (среди участников гонки не было ни одного иностранца) за национальный Гран-при 1950-го года.

Не обошлось без конфузов – Тони Гейз (Tony Gaze) заявил «ХРГ» (HRG), на котором стартовал Ховард Кейл (Howard Keil), а сам он собирался принять участие в гонке на автомобиле «Альта» (Alta), но из-за проблем с двигателем так и не вышел на старт.

По ходу гонки развернулась грандиозная борьба (правда, носившая скорее виртуальный характер) между Дугом Уайтфордом (Doug Whiteford “Black Bess”) на модифицированном «Форде» (Ford) и Рупертом Стилом (Rupert Steele) на «Альфе Ромео Монца» (Alfa Romeo Monza, автомобиле, ранее принадлежавшем Джулиану Барретту (Julian Burrett)) с компрессорным мотором. Ошибка Стила, закончившаяся вылетом, позволила Уайтфорду выйти в лидеры Гран-при и одержать свою первую победу в БП Австралии. Победа была вдвойне хороша и тем, что была одержана над большим количеством пилотов, но была отчасти обусловлена и надежностью автомобиля Уайтфорда. Руперт Стил все же финишировал вторым. Третий призер, Джим Галлан (Jim Gullan) на доработанной версии «Баллот-Олдсмобиля» (Ballot-Oldsmobile), стал победителем и гандикапной гонки.

В целом же БП Австралии 1950 года не отличался плотной борьбой за позиции, во многом из-за слишком больших технических различий между автомобилями участников гонки. Но гандикапная гонка сама по себе была довольно интересна (не смотря на то, что старт первого и последнего пилотов разделило 13 (!) минут) – лишь под самый конец гонки Рон Кеннеди (Ron Kennedy) смог обогнать Дона Канта (Don Cant) и Стива Толлетта (Steve Tollett) в борьбе за третье место; его в свою очередь довольно быстро нагонял Дуг Уайтфорд. В итоге эти четверо финишировали в 12-ти секундном интервале. Также вели между собой борьбу Норман Стил (Norman Steele) и Ховард Кейл, выступавшие на практически одинаковых автомобилях. Руперту Стилу после вылета пришлось возвращать утраченные позиции, и в итоге он сумел финишировать 9-м в гандикапной гонке. Рон Виналл (Ron Vinall) оказался самым медленным пилотом Большого Приза Австралии 1950-го года – не

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003

смотря на то, что он уходил в гонку 1-м, имея солидное преимущество во времени над половиной участников, он финишировал последним с отставанием в 12 минут, т.е. почти 22 км. Отставание же в чистой скорости составило 22 минуты (!) от победителя, или 6 минут от пилота, финишировавшего предпоследним.

Гонка также ознаменовалась наличием большого количества автомобилей индивидуальной конструкции (Specials), т.е. доработанных самими гонщиками – среди финишировавших только один гонщик пилотировал стандартный гоночный автомобиль.

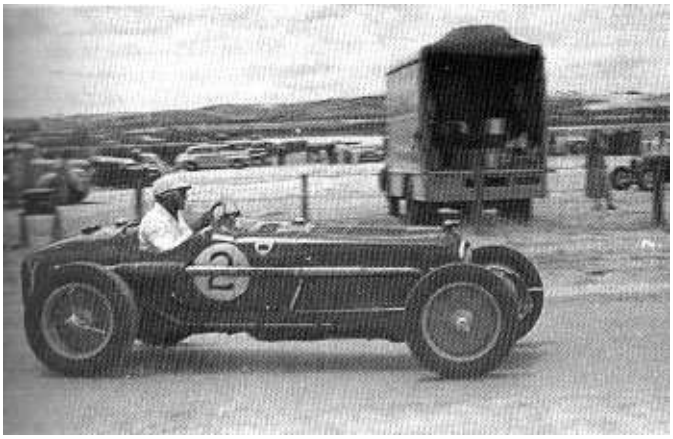
Питер Мак-Кенна (Peter McKenna) выступал на очень быстрой спортивной «БМВ 328» (BMW 328), которая принесла Л.Ф. Пратту (L.F. Pratt) победу в Большом Призе Австралии 1948-го года, но до финиша не добрался.

Автомобиль Рона Кеннеди, «МГ» (MG), был подготовлен и доработан для гонки известным в Аделаиде «тюнинговым» центром Тони Олмейера (Tony Olmeyer), что помогло добыть третье место в гандикапной гонке.

Монопост Дэниса Куррана (Denis Curran), «Форд», выглядел весьма стильно, и был оснащен довольно популярной в то время в Австралии фордовской восьмеркой, но несоответствие системы охлаждения мощности двигателя свело на нет все усилия гонщика.

Монопост «МГ» Вина Мэлонея (Vin Maloney) до финиша добрался, но отсутствие компрессора не позволило ему показать приличный результат.

Автомобиль Элдреда Нормана (Eldred Norman), «Дабл» (Double, в переводе с англ. – двойной), представлял весьма любопытную техническую конструкцию, и отчасти благодаря этому пилот был знаменит в Австралии. Двигатель являл собой конструкцию из двух сдвоенных фордовских восьмерок (отсюда и название автомобиля), а тормоза имели водяное охлаждение. Вся эта конструкция развивала скорость более 160 км/ч, но была весьма ненадежна.



Лекс Дэвисон на своей «Альфе Ромео»,
номинально первый сошедший с дистанции пилот

© Грушко Алексей (Oleksiy Hrushko), 2003