

КРЭЙГ БРИДЛАВ

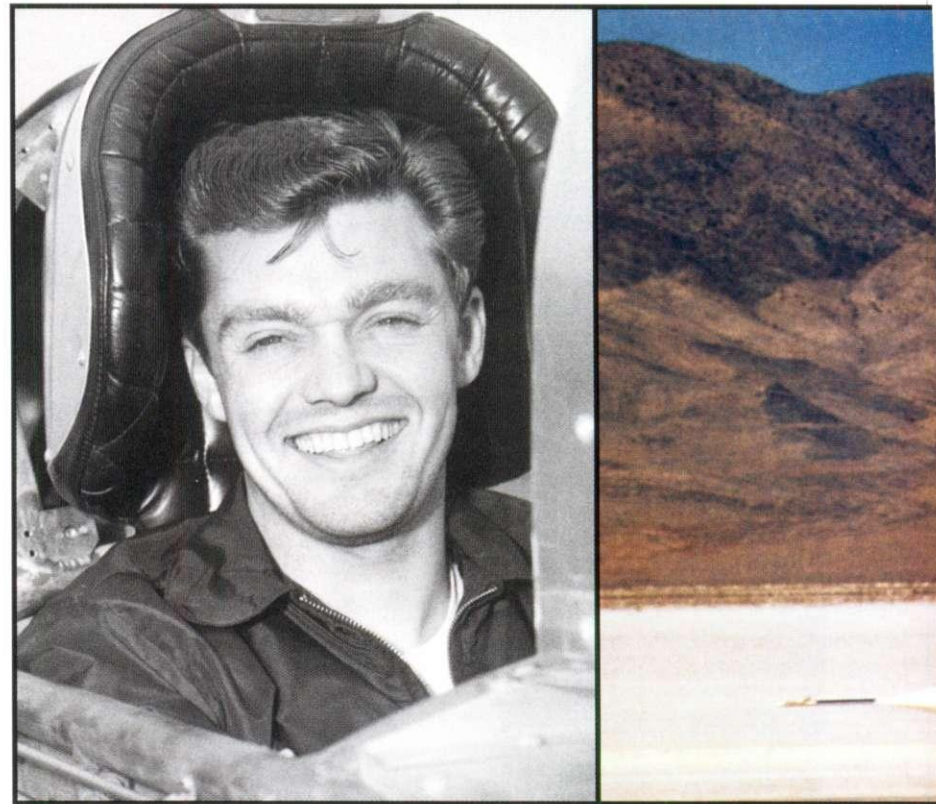
Craig Breedlove's SPIRIT OF AMERICA SONIC I

В ноябре 1963 года на обложку журнала Popular Mechanics попало сверхобтекаемое транспортное средство, которое уносилось к горизонту на фоне неземного ландшафта. Но это не была картинка из будущего. Нет, это была реальность – мировой рекорд скорости при передвижении по земле. И журнал напечатал отчет из кабины чемпиона. За рулем автомобиля с громким именем "Американский дух" (Spirit of America) сидел 26-летний Крэйг Бридлав. В августе 1963 года он приехал на высохшее соляное озеро Бонневиль-Солт-Флэтс (Юта) в надежде побить рекорд Джо-

АВТОРЫ

на Кобба, который в 1947 году достиг скорости 634,4 км/ч. По возвращении Крэйг уже был водителем самого быстрого транспортного средства на земле. Но вокруг того, что это было за транспортное средство, немедленно разгорелись споры. Некоторые утверждали, что "Американский дух" являлся мотоциклом, а не машиной, поскольку у него было всего три колеса. Другие говорили, что ракетный двигатель делает этот транспорт и не машиной, и не мотоциклом, а устройством, для которого пока не существует названия. Но никто не оспаривал того факта, что на своем 11,5-метровом трицикле Бридлав преодолел расстояние ровно в одну милю, туда и обратно. Он ехал со средней скоростью 655,73 км/ч, что явно являлось рекордом для колесных транспортных средств. Но несмотря на подтвержденную скорость, которой достиг Бридлав, рекорд Кобба не был побит – конечно, для четырехколесных аппаратов. Рекорд

Бридлава признали как в Американском автоклубе, который ввел новый класс колесных аппаратов с ракетными двигателями, так и в Международной федерации мотоциклетного спорта – в качестве рекорда для трициклов. Рассказ о том, как Бридлав попал в книги рекордов, – типичная для Popular Mechanics история героя, который не только придумывал новое, но и обладал решимостью реализовать свои идеи. Обычное дело для многих изобретателей и искателей приключений. Как и другой пилот, Джимми Дулиттл, Крэйг Бридлав рос в Калифорнии, где построил свой первый автомобиль еще в четырнадцать лет. Это был хотрод. Как и у Уолта Диснея, у него была сверх-



задача. После побед в уличных гонках к нему пришло убеждение, что он способен построить машину, которая побьет рекорд на дистанции одна миля (1,6 км). В статье он пишет, что единственное, чего им не хватало для постройки авто, – так это денег. Как и Генри Форд, Крэйг собрал команду. Вместе с друзьями он начал исследовать разные варианты дизайна машины. После многочисленных изменений они остановились на простом трехколесном устройстве, которое всем понравилось. Бридлав начал строить машину во дворе на свои деньги. Как и многие изобретатели до него, вскоре он понял, что без спонсора, который предложил бы не только деньги, но и по-

мощь, ему не обойтись. Бридлав обратился к Биллу Лоулеру, который работал региональным главой маркетинга компании Shell Oil. Компания не принимала участия в гоночном бизнесе на территории США, но энтузиазм Крэйга убедил Лоулера. Вместе им удалось протолкнуть идею руководству Shell Oil.

При поддержке Shell Бридлав и его команда проверили свой дизайн

все равно очень велик. Многие погибли, пытаясь побить рекорд Кобба на дистанции одна миля. Но самоуверенный молодой Бридлав был убежден, что теперь пришел его черед. Он писал, что его шансы выглядели превосходно.

И в августе 1963 года уверенность и тяжелый труд Крэйга были вознаграждены. Однако один рекорд не делает из человека легенду. На момент

был побит 11 раз. Вряд ли мы когда-нибудь еще станем свидетелями такого бурного роста максимальной скорости – более 300 км/ч за 28 месяцев. Последний рекорд принадлежит англичанину Энди Грину, который в 1997 году преодолел скорость звука и установил новый рекорд скорости по земле – 1227,986 км/ч.

Даже имея в активе пять мировых рекордов скорости, Бридлав так и не



сначала в аэродинамической трубе, а затем в реальных условиях. Род Шэйпел из команды Крэйга провел более 100 тестов в трубе, чтобы определить оптимальную форму носа. "Одна ошибка – и у машины бы появилась подъемная сила, и она бы взлетела на высокой скорости", – писал Бридлав.

В 1962 году машину отвезли на озеро Бонневиль-Солт-Флэтс для проведения испытаний. Но проблемы с управляемостью помешали попыткам побить рекорд. Несмотря на неудачу команда вернулась домой и методично решила каждую из обнаруженных проблем. Бридлав очень хорошо понимал, что даже с идеальным настроенным устройством риск

написания статьи в нашем журнале, 40 лет назад, очень немногие, кроме инженеров из мира гонок, знали о Крэйге Бридлаве. Но реактивные двигатели породили целое поколение конкурирующих технологий. Следующий год принес гонщикам шесть рекордов, один за другим, пять из них – в октябре. Два из рекордов принадлежали Бридлаву: один он отнял у американца Арта Арфонса, а вторым побил собственный рекорд двухдневной давности, причем почти на 60 км/ч. До этого шесть раз за год рекорд был побит в 1904 году, и один из тех рекордов установил Генри Форд на замерзшем озере в штате Мичиган. С 1963-го по 1965-й рекорд скорости по земле

убрал прицела с высшей отметки. Последний раз ему удалось поставить рекорд в 1965 году, когда он разогнал свой автомобиль Sonic I до 966,574 км/ч и стал первым, кто преодолел символическую отметку – 965,4 км/ч. В 2000 году он попал в почетный список Международной ассоциации мотоспорта. Нынешний его автомобиль, имя которого тоже "Американский дух", снабжен турбореактивным двигателем GE J79 – таким же, как у истребителя F-4, только переделанным под бензин. Popular Mechanics будет и дальше следить за рекордами скорости по земле и расскажет о развитии событий. Не переключайте канал.

Мэри Силхорст