

ДОГНАТЬ ЗА 24 ЧАСА

ЗАЯВИТЬСЯ НА «24 ЧАСА ЛЕ-МАНА» — УЖЕ ПОСТУПОК. ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ — ВОЙТИ В ИСТОРИЮ. ВЫЖИТЬ ДО КОНЦА ГОНКИ — ПОДВИГ. ОКАЗАТЬСЯ НА ПОДИУМЕ — ФАНТАСТИКА! «Ъ-СПОРТ» РАССКАЗЫВАЕТ О ЧУДЕ, СОТВОРЕННОМ РОССИЙСКОЙ КОМАНДОЙ G-DRIVE RACING. ВИКТОР КУЗНЕЦОВ

ШОУ ДЛЯ 707 МЛН Говорят, здесь самые преданные болельщики. Еще бы, чтобы до конца досмотреть соревнования, без остановки длящиеся сутки, им приходится выпивать сотни тысяч чашек кофе — абсолютный рекорд! Да, пожалуй, это одна из последних великих гонок.

Если в автоспорте и есть иконы, то их три: этап «Формулы-1» в Монте-Карло, гонка «Инди-500» в США и марафонские «24 часа Ле-Мана». Но время меняет акценты: если в начале прошлого века скорости гоночных «Инди-каров» были фантастикой, то сейчас в календаре американской серии есть трассы побыстрее. Легендарный ореол гонки в Монако тоже немного блекнет из-за обилия хитрой электроники в «Ф-1». Но Ле-Ман остается настоящим старым добрым испытанием, которое отчасти может примерить на себя каждый проведший за рулем автомобиля восемь-десять часов.

Все началось без малого 100 лет назад. Первый «Ле-Ман» прошел в 1923 году. Первые годы французский марафон был арендой для стандартных автомобилей, и часть гощиков приезжала в Ле-Ман своим ходом. Сейчас, конечно, такое невозможно даже для относительно простых автомобилей класса Gran Turismo (всего в гонке участвует техника четырех классов — два для прототипов и два для GT). Напомним, что прототипом называется автомобиль, построенный специально для гонок, а не на основе какого-то серийного автомобиля, в отличие от кузовных гоночных автомобилей или тех же GT — класса, в полной мере отвечающего требованиям для движения по дорогам общего пользования.

Несмотря на свою элитарность, формально «24 часа Ле-Мана» лишь один из этапов серии, устроенной Международной федерацией автоспорта и названной World Endurance Championship (WEC). В нынешнем году он был третьим по счету после 24-часовых состязаний в английском Сильверстоуне и в бельгийском Спа. Особенность «Ле-Мана» еще и в том, что гоночный уикенд проходит не только на автодроме Сартэ, но и по дорогам общего пользования, которые увеличивают протяженность маршрута до 13 650 м. Понятно, что по периметру трассы собираются зрители, благодаря чему гонка считается самой посещаемой из всех автомобильных соревнований



КУЛЬТОВАЯ ЦЕРЕМОНИЯ: ПИЛОТЫ ПРОЕЗЖАЮТ ПО ЦЕНТРУ ЛЕ-МАНА В КАЧЕСТВЕ ПАССАЖИРОВ СТАРИННЫХ ЭКИПАЖЕЙ

мира, собирая около 250 тыс. болельщиков на трассе и 707 млн — у телеэкранов. Им есть на что взглянуть: машины здесь разгоняются быстрее, чем в «Формуле-1», превышая порог в 400 км/ч.

Двигатели, кстати, разрешено устанавливать любые — главное, чтобы объем турбированного мотора не превышал 4 л, а атмосферника — 6 л. При этом мощность у всех должна быть до 620 л.с. Однако «Ле-Ман» всегда был проверкой на прочность не только техники, но и людей. В каждом экипаже три человека. Пилоты сменяют друг друга через 4 часа, но одному человеку нельзя быть за рулем более 14 часов за сутки. Какая ж должна быть к этому подготовка! Тут важно все: начиная со строжайшей диеты.

— Как бы вы ни пытались подготовиться к гонке, — рассказывает экс-пилот «Формулы-1» и победитель «Ле-

Мана» англичанин Мартин Брандл, — все будет напрасно. Кольцо Сартэ — особенное, и его нагрузки сложно моделировать. Представьте, вы несетесь со скоростью за 330 км/ч и надо обогнать какой-то отставший на круг Porsche. Ночью. На обычной гоночной трассе все просто, но на прямой Мюльсан, дороге общего пользования, вам надо сперва выдернуть свой прототип из грузовой колеи, стабилизировать его в колее на встречной полосе и, обогнав соперника, проделать этот маневр еще раз. Одно радует: в отличие от других марафонов, «Ле-Ман» проходит в начале лета, когда ночь длится всего шесть часов.

ПОЖАР Фактически гонка стартует за неделю до первого марафонского круга в центре, на площади Республики, маленького городка Ле-Ман, когда на глазах у публики проходит техническая инспекция автомобилей участников. Фанаты, собираясь со всех концов Европы и мира, заполняют парковки для кемперов, трибуны и все ближай-

шие гостиницы. В пятницу проходит еще одна культовая церемония: пилоты проезжают по центру города в качестве пассажиров старинных экипажей. Фанаты получают возможность добыть автограф, и, если повезет, перекинуться парой слов со своим кумиром. А если кто-то из болельщиков сможет разговорить французских старичков, неизменно приходящих на парад пилотов, то тогда посплетуют истории о том, как в 15-летнем возрасте ныне седовласые мужи висели на заборах в окрестностях трассы и болели за легендарных Хуана Мануэля Фанхио и Стирлинга Мосса или национальных героев Мориса Трентиньяна и Луи Розье.

Российские гошники, конечно, далеко не первый раз выступают в Ле-Мане. Нынешним летом на марафон вышли пять команд под нашим флагом: речь о трех машинах SMP Racing и двух G-Drive Racing. Последние выступали в классе LMP2: один экипаж составили Роман Русинов, француз Жюльен Каналь и британец Сэм Берд, другой — колумбиец Густаво Якаман, мексиканец Рикардо Гонсалес и бразилец Пило Дерани. И как же приятно писать, что команда Русинова прибыла на легендарную гонку в ранге одного из фаворитов! Ведь все помнили, что в 2013 году болид G-Drive Racing уже брал бронзу «Ле-Мана». Да чего там — долгое время лидировал в гонке и упустил первенство лишь по досадному недоразумению: перегорела лампочка, подсвечивающая номер. Увы, ее замена обернулась долгими шестью минутами в боксах. Вдобавок впоследствии экипаж Русинова был дисквалифицирован по причине расширения топливного бака, происшедшего в ходе гонки под влиянием высоких температур. Видимо, недаром говорят, что «новые машины не выигрывают „Ле-Ман“». Единственным исключением в свое время стала победа McLaren F1 GTR в 1995 году, когда надежность не только вывела новичков на первое место, но и позволила опередить более быстрые спортпрототипы.

В квалификации Русинов сотоварищи демонстрируют второе время, доказывая обоснованность своих претензий на первенство. Но гонки на выносливость — это не «Формула-1», и результаты квалификации скорее лишь показатель чистой скорости, а не предвестник возможной победы. В этом смысле показательна одна знаменитая

