

КОЛЕСО ФОРТУНЫ

леманская байка. Любопытно, что раньше старт гонки представлял собой весьма оригинальную церемонию. Пилоты выстраивались с одной стороны трассы, машины стояли на другой. По сигналу нужно было добежать до автомобиля, завести мотор и стартовать. О безопасности особо не заботились: гонщики пристегивались ремнями на ходу или же на первом пит-стопе. Опасную традицию «отменил» многократный победитель «Ле-Мана» Джеки Икс. Просто доказал бессмысленность этих забегов: на очередном старте, когда все пилоты по обыкновению бросились к машинам, бельгиец прогулочным шагом подошел к авто, спокойно сел за руль и демонстративно пристегнулся. Стартовав последним, он все равно выиграл гонку! Правда, потом по дороге домой Джеки врезался в мусоровоз, но это уже совсем другая история.

Таким образом, очевидно, что победу в длинных гонках приносят прежде всего надежность, стратегия и мастерство пилотирования. Несмотря на регулярные смены, гонщики устают, и небольшая потеря концентрации или недопонимание на трассе с кем-то из более медленных участников джентльменского зачета может стоить гонки. Начало гонки приготовило немало испытаний российским гонщикам. На втором часу в G-Drive Racing немало не угадали со стратегией, и гонщик команды англичанин Сэм Берд свернул в боксы в тот момент, когда из-за аварии гонка проходила за машиной безопасности. Обычно такой шаг дает сотрудникам трассы возможность убрать обломки в относительно безопасных условиях. Смена пилотов прошла успешно, но севшему за руль французского болида Ligier JS P2 Роману Русинову пришлось полторы минуты ждать, пока судьи разрешат ему выехать на трассу. И вместо комфортного второго места Роман откатился вглубь пелотона и стал догоняющим. Вторая неприятность произошла под вечер, когда во время дозаправки механик пролил топливо и оно вмиг загорелось. К счастью, пожар был локальным и его быстро потушили. Но на этом было потеряно еще три незапланированных минуты.

— Имела место ошибка механика, который недостаточно четко сработал на пит-стопе и неплотно вставил заправочный шланг в горловину бака, — комментирует эпизод Русинов. — Топливо пролилось, попало на раскаленную выхлопную трубу и вспыхнуло. Выводы мы, конечно, обязательно сделаем...

В ОЖИДАНИИ НЮРБУРГРИНГА После первых часов марафона гонка входит в свой ритм, пилоты штампуют быстрые круги, а зрители начинают расползаться по «ночной деревне» в поиске развлечений. Помимо разного рода павильонов, концертов, кафешек и семейных аттракционов с громкой музыкой до утра главное зрелище — все-таки сами гонки. Волшебен час, когда низкое



ВОТ ОН — ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОДИУМ РОССИЙСКОЙ КОМАНДЫ!

солнце стирает с гоночных болидов краски и превращает их в продолговатые силуэты под мостом Dunlop! Дальше остаются только самые стойкие фанаты, чтобы, сидя в раскладных креслах, провожать взглядом тормозные огни в темноту июньской ночи.

Большая часть 13-километрового кольца не освещается, и поначалу, когда из-за поворота выскакивают машины в пучках слепящих светодиодных фар, ориентироваться сложно. Но специальная программа «Радио Ле-Ман» помогает зрителям с этим справиться. Темнота — особое время и для гонщиков, среди которых есть специалисты по ночной езде. Хотя «Ле-Ман» — это гонка на выносливость, гонщикам необходимо «отвлекаться» на сон. Когда-то на заре автоспорта находились отчаянные лихачи, пытавшиеся проехать все 24 часа в «одни руки». Таким был Пьер Левек, который в 1952 году в одиночку вел машину на протяжении более 22 часов, лидировал, опережая ближайшего преследователя на четыре круга, но... у него отказала сначала КПП, а затем и двигатель.

Даже машины не выдерживают такого марафона, чего уж говорить о людях? 11 июня 1955 года Mercedes все того же Левека подрезали, он вылетел с трассы и, столкнувшись

с земляной насыпью, полетел прямо на трибуны. Под обломками автомобиля и в результате вспыхнувшего пожара погибло 82 зрителя и сам Левек. По сей день та авария считается самой масштабной в истории автоспорта. После этой трагедии Mercedes на 32 года покинул автоспорт, а власти Швейцарии ввели запрет на проведение любых гонок на территории страны. Только 7 июня 2007 года (52 года спустя!) 97 парламентскими голосами против 77 запрет был частично снят. Однако гонки Гран-при в Швейцарии проводить по-прежнему формально запрещено.

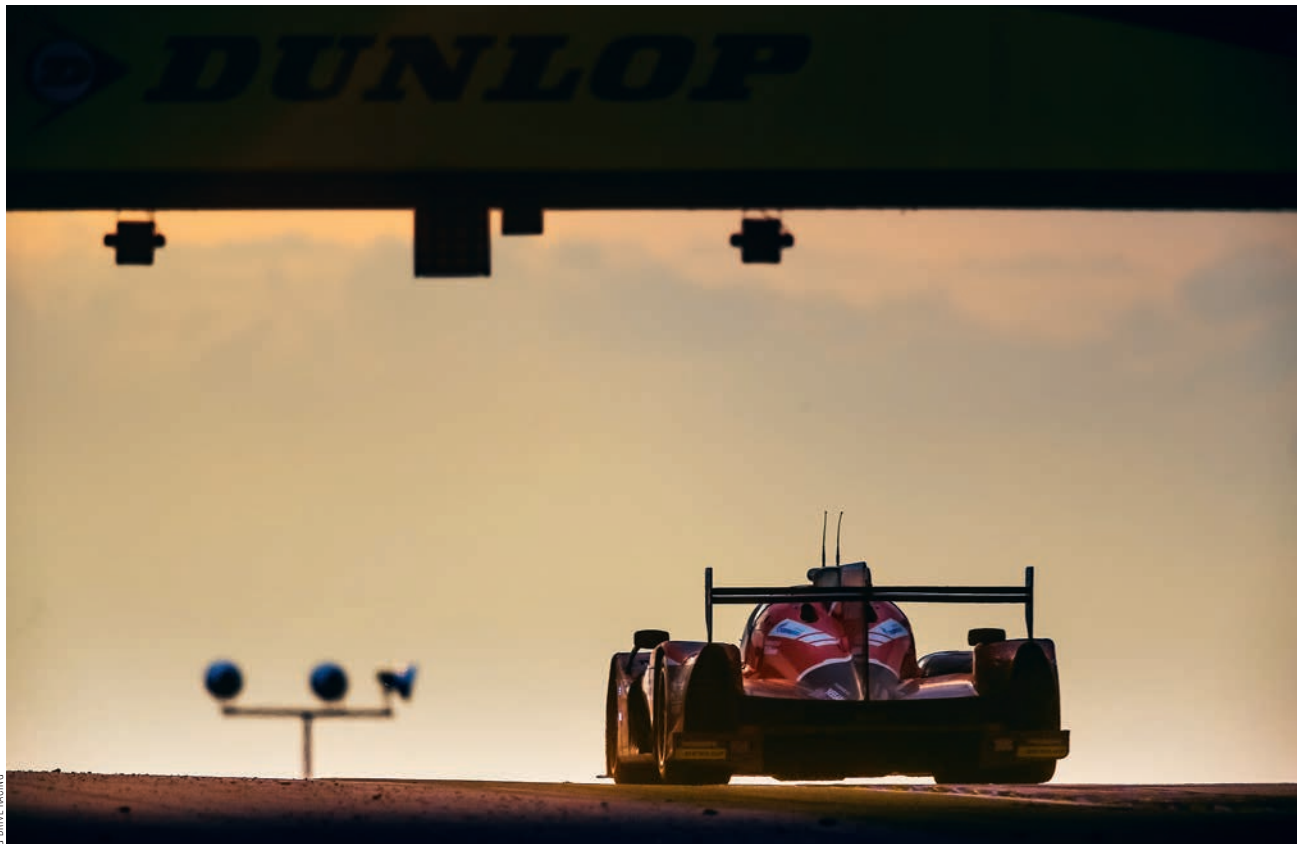
Несмотря на усталость, заснуть во время гонки — дело нелегкое: напряжение после нескольких часов езды спадает постепенно. Может, поэтому гонщики во время отдыха предпочитают оставаться на трассе — в небольших «бытовках» с двухъярусными кроватями. После гонки Роман Русинов признается, что за эти сумасшедшие сутки смог сомкнуть глаза лишь на 20 минут. После драмы субботнего вечера дела его экипажа стали улучшаться. G-Drive Racing проявил умопомрачительную волю к победе: пользуясь ошибками соперников и отыгрывая время на трассе, черно-оранжевый прототип смог вернуться на второе место в классе!

— Была масса приключений, из-за которых мы теряли драгоценные секунды, — объясняет Русинов. — Ночью машина французского экипажа OAK Racing пыталась обо-

гнуть меня в том месте, где вообще-то никто этого не делает. Минус пару минут. Ну а под конец у нас был сильный износ резины. Из-за некоторых неточностей с настройками у нас на старте была избыточная управляемость, а на финише, напротив, недостаточная.

Так или иначе судьбу победы решала концовка: борьба шла до последних часов гонки. Смешно сказать, наша машина под 26-м номером уступила победителю меньше минуты, а второму месту — чуть больше 10 секунд. Ничтожное отставание для суточного марафона! Зато после всех мытарств — вот он, есть первый в истории официальный подиум! Дополнительный вес этому историческому результату, конечно, придает и четвертое место второго экипажа G-Drive Racing. А еще то, что в классе GTE Am победу праздновали россияне Виктор Шайтар и Алексей Басов.

Важно и то, что болиды G-Drive Racingполнили копилку команды на 66 очков в чемпионате WEC. Только представьте, без подиума команда пока в этом сезоне не оставалась ни разу! Теперь экипаж Русинова в общем зачете отстает от лидеров KCMG из Гонконга всего на четыре очка. На третьем месте вторая машина G-Drive Racing с десятиточковым гандикапом от соотечественников. Интрига закрутилась невероятная, и теперь мы с трепетом ждем 30 августа, когда сражение команд WEC продолжится на немецком Нюрбургринге. ■



КОЛЕСО ФОРТУНЫ