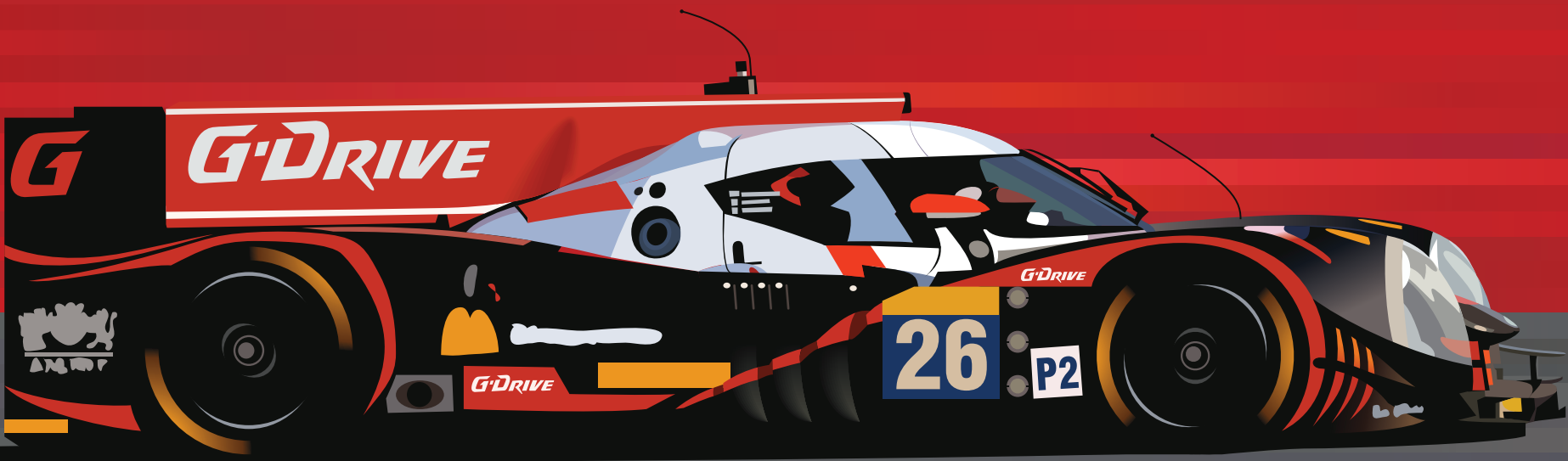


АВТОСПОРТ

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО МИРОВЫМ
КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ/3
ЧЕМПИОНАТЫ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ:
ОТ XIX ВЕКА ДО НАШИХ ДНЕЙ/6
РОМАН РУСИНОВ: ОТКРОВЕНИЯ
ПИЛОТА-ПОБЕДИТЕЛЯ/8
ТЕХОСМОТР: НА ЧЕМ ЕЗДЯТ
ЧЕМПИОНЫ/10



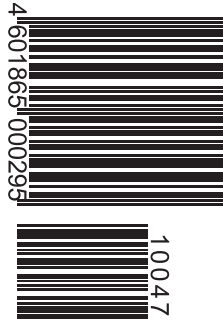
Понедельник, 21 декабря 2015
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №47

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



ПАРТНЕР ВЫПУСКА



РЕКЛАМА





АЛЕКСАНДР ЗИЛЬБЕРТ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВТОСПОРТ»

НАШ ОТВЕТ СКЕПТИКАМ

«Денег у вас много, вот вы и добрые» — кажется, так в фильме Георгия Данелии «Орел и решка» один из персонажей говорил главному герою, когда тот принес дорожные угощения сразу всем пациентам больницы палаты. Боюсь, с похожим настроением разного рода бурчащие скептики могут воспринимать и победу российской команды G-Drive Racing в чемпионате 2015 года по гонкам на выносливость (World Endurance Championship — WEC). Потому и стоит детального рассмотрения ситуация в нынешнем пространстве мировых гонок, определение места в нем WEC. Потому и надо рассказать о масштабах аудитории этих гонок, сравнимых даже с показателями «Формулы-1». Потому и следует вникнуть в некоторые технические подробности. Тогда вы поймете: машины в WEC, по сути, одинаковые, и, следовательно, успех в них — дело абсолютно рукотворное, достижение личностей, а не механических деталей. Тогда вы уясните: если бы все зависело только от бюджета, то Россия, наверное, победила бы и в 2013-м, и в 2014-м. Тогда всем будет очевидно, что триумфу предшествовала объемная и кропотливая работа. И только сейчас пришло время пожинать ее плоды. Радоваться им. Смаковать. Гордиться. Этим сейчас и займемся.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Автоспорт)

Владимир Желонкин — президент АО «Коммерсантъ»
Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор АО «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Александр Зильберт — выпускающий редактор
Ольга Боровая — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коуволла, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

АНАТОМИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

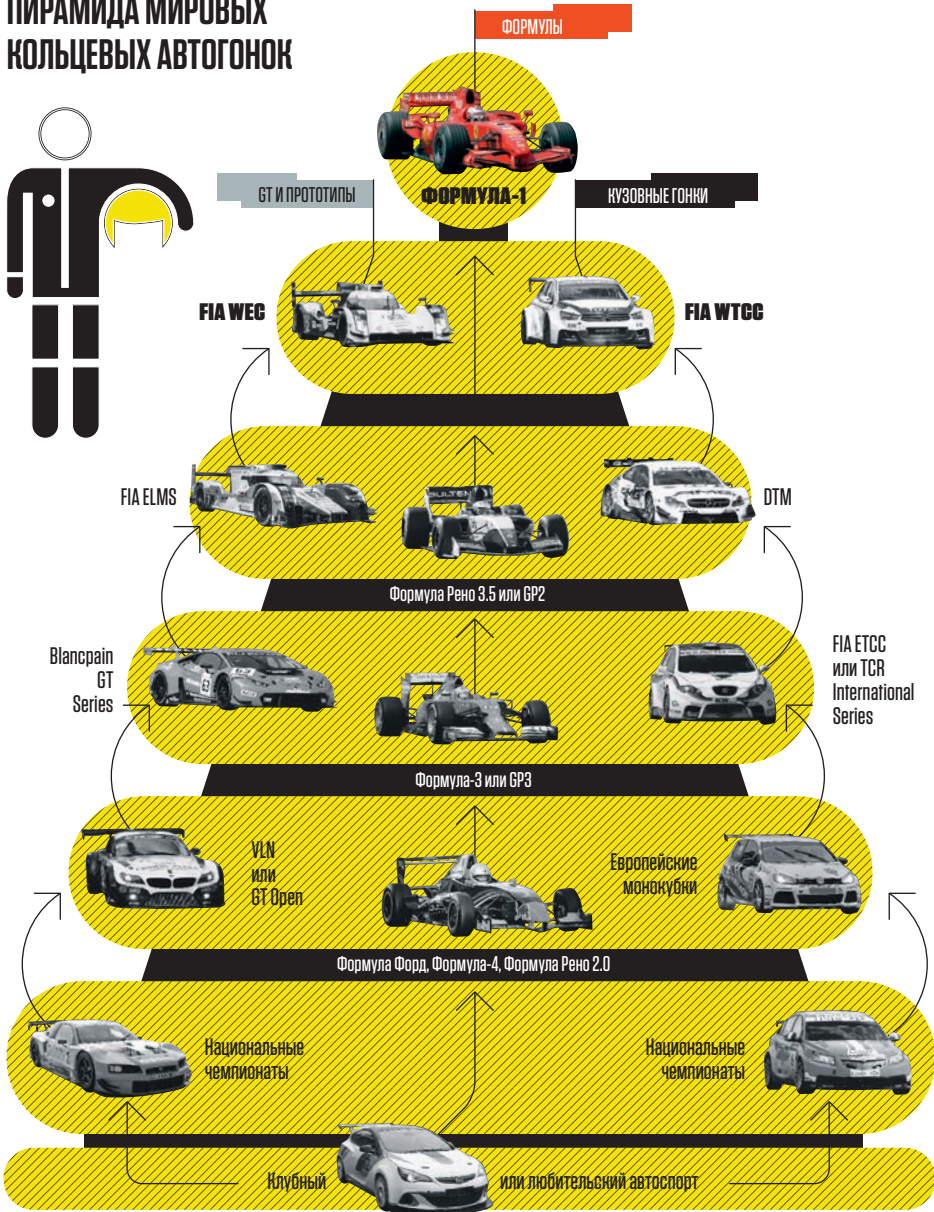
WEC, NASCAR, ELMS, DTM, Ф1 — КАК СОРИЕНТИРОВАТЬСЯ В БЕСКО-
НЕЧНОМ РАЗНООБРАЗИИ ГОНОК? СКОЛЬКО СТОИТ УЧАСТИЕ В НИХ?
В КАКИХ ЧЕМПИОНАТАХ МОЖНО И НУЖНО БОЛЕТЬ ЗА РОССИЮ?
ЭТОТ ЛИКБЕЗ ПО МИРОВЫМ КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ БУДЕТ НЕБЕЗРАЗ-
ЛИЧЕН КАК НАЧИНАЮЩИМ ЛЮБИТЕЛЯМ АВТОСПОРТА, ТАК И БОЛЕЛЬ-
ЩИКАМ СО СТАЖЕМ.

АЛЕКСАНДР АБРАМОВ

ГОНОЧНЫЕ УНИВЕРСИТЕТЫ Условно семью кольцевых автогонок можно разделить на три колена: собственно формулическое, линию GT и прототипов, а также линию кузовных гонок. На обочине этой автоистории — гонки на исторических автомобилях и Америка с ее овалами, NASCAR (National Association of Stock Car Auto Racing — Национальная Ассоциация гонок серийных автомобилей) и IndyCar (автогонки машин с открытыми колесами высшего уровня).

У подножья всей этой пирамиды так называемый клубный автоспорт. Там на самой разнообразной технике гоняются любители. Выбор техники — старинные формулы или же кузовные автомобили, начинающиеся с простеньких хэтчбеков. Главное отличие от дорожных версий — наличие элементов безопасности: каркаса из стальных труб и гоночных шеститочечных ремней. Эти машины дешевы: потратив несколько тысяч евро или фунтов, можно получить готовый «болид» и по выходным выезжать на местный трек.

ПИРАМИДА МИРОВЫХ КОЛЬЦЕВЫХ АВТОГОНОК



ки никогда не выступали, зато в «Формуле-4» (новом чемпионате, проводимом с 2014 года под эгидой Международной федерации автоспорта — FIA) мы в первый же год усилиями Владимира Атоева заняли десятое место во французской серии. Ну а в нынешнем году в разных национальных сериях участвуют уже 15 отечественных юниоров. Оно и не мудрено: с 2015-го запущена Северо-европейская «Формула-4» — гоночная серия, проводимая в России (четыре этапа), Финляндии и Эстонии. Победитель сезона получает приз — €350 тыс. Эти деньги он сможет потратить на участие в европейской «Формуле-3» в 2016 году. Для сравнения: в Италии за победу в аналогичном чемпионате молодой гонщик получит только €100 тыс.

Освоившись в «четверке», гонщик может выбрать бюджетный вариант карьерного роста и участвовать в моносериях компании Renault, чьи субсидии удешевляют участие примерно до €1,2 млн. Начать придется с «Формулы Renault 2.0» (наряду с «Формулой-3» это старейший юниорский класс в Европе, существующий с 1995 года). Помимо Еврокубка там проводится ряд региональных первенств. Лучший результат из российских гонщиков показал в 2012-м нынешняя звезда Ф1 Даниил Квят — второе место на Еврокубке. Не затерялся там и нынешний пилот G-Drive Racing Роман Русинов: в 2000-м году он одержал победу в международных финалах. В нынешнем году в разных национальных чемпионатах там с разным успехом участвуют три российских гонщика. Следующий класс — «Формула Renault 3.5», разумеется, мощнее, а машины там больше и тяжелее. Лучшее достижение российских гонщиков в нем — первенство Михаила Алешина в сезоне 2010 года. В текущем году в «Формуле Renault 3.5» участвовал 19-летний петербуржец Егор Оруджев, выступающий за британскую Arden Motorsport. После первой же гонки сезона на Хунгароринге Егор стоял на высшей ступени пьедестала почета. Одержав еще одну победу — в легендарном Ле-Мане, он оказался в итоговой классификации на пятом месте.

Альтернативным вариантом являются чемпионаты «Формулы-3», GP3 или GP2. Здесь нет субсидий производителя, и участие, скажем, в последних двух сериях обойдется в €750 тыс. и €2 млн в год на одного гонщика соответственно. Зато если большинство классов — моночемпионаты, где все машины одинаковы, то «Формула-3» сильна инженерной импровизацией. Здесь можно улучшить машину. Поэтому «трешка» считается важной ступенью гоночной иерархии. Но из-за дороговизны участия российские гонщики обычно обходят эту серию стороной — больших завоеваний у них здесь никогда не было.

GP3 — относительно новый чемпионат: создан в 2010 году. Проводится совместно с этапами «Формулы-1», за что любим гонщиками, чьи победы всегда на виду у больших боссов. Так что неудивительно, что Даниил Квят, побе

УЧАСТИЕ В GP3 ИЛИ GP2 ОБОЙДЕТСЯ В €750 ТЫС. И €2 МЛН В ГОД НА ОДНОГО ГОНЩИКА СООТВЕТСТВЕННО. А В МОНОСЕРИЯХ RENAULT ПРЕДУСМОТРЕНА СУБСИДИЯ КОМПАНИИ, УДЕШЕВЛЯЮЩАЯ УЧАСТИЕ ПРИМЕРНО ДО €1,2 МЛН



ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ



→ дивший в GP3 в 2013-м, сразу шагнул на место призового пилота первой «Формулы». Таким образом, он окончил «формулическую школу» экстерном, миновав выпускной класс — GP2. Это самый дорогой чемпионат для гонщиков, стремящихся попасть в «Формулу-1». От чего он же и страдает. Около половины участников не имеют никаких шансов попасть в Ф1 и завязли здесь на несколько сезонов. Лучшее достижение наших соотечественников — второе место в личном зачете у Виталия Петрова (2009-й) и победа команды Russian Time в 2013-м. В сезоне-2015 в GP2 участвовали российская команда Russian Time и два российских гонщика — Артем Маркелов и Сергей Сироткин.

Надо понимать, что в подготовительных к «Формуле-1» классах тебе не платят. Наоборот, за науку ты должен платить сам. Даже чемпионат начального уровня потребует вложения €100–200 тыс. Если вам повезло и у вас за плечами есть поддержка кого-нибудь из монстров типа Red Bull, кого-то из автопроизводителей или семейного

КАРТИНГ — ПЕРВАЯ СТУПЕНЬ КАРЬЕРЫ У ПОДАВЛЯЮЩЕГО БОЛЬШИНСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ГОНЩИКОВ. МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР — НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ

бизнеса, то вы сможете преодолеть всю лестницу. Юниорские формулы — жесткий мир, где жизнь проверяет каждого участника на прочность с молодых ногтей. Это касается не только гонщиков. Механики и инженеры тоже работают на износ. Хотя работа последних тут неплохо оплачивается. Толковый инженер может заработать €50–60 тыс. за сезон. Правда, это будет сезон развездов с краткими выходными во вторник-среду, после чего вновь приходит время отправляться на очередной трек.

Из тысяч картингистов в «формулы» попадают несколько сотен. Но готового рецепта попадания в «Формулу-1», старейший гоночный чемпионат мира, при этом нет. Большинство претендентов так и остается на подступах, где очень важно иметь не только деньги, но и правильные зна-

комства, хорошие результаты, а также умение оказаться в нужное время в нужном месте. К счастью, настоящие гении редко остаются не у дел. Отрадно, что наш гонщик уфимец Даниил Квят стал первым русским, попавшим в «Большие призы» не благодаря спонсорскому бюджету, а за счет таланта. Что он уверенно подтвердил в текущем сезоне, став седьмым и превзойдя лучший результат нашего первопроходца Виталия Петрова — десятое место в 2011-м.

КАКИЕ ГОНКИ ЛЮБЯТ РОССИЯНЕ Рецепт успеха в юниорских «формулах» один: пришел, увидел, стал чемпионом в первый год, перешел в другую серию. Вопреки обилию технологий и образу динамичного, новаторского спорта, гонки Ф1 очень консервативны. Тратя сотни миллионов евро на участие, команды не любят «второгодников» — гонщиков которые достигают результата не талантом, а усидчивостью. Основные игроки — команды и представители автопроизводителей — внимательно следят за способными новичками и при первой возможности заменяют на них «второгодников». Те же, кто не годился для «Больших призов», вполне могут найти себе работу в рождественных чемпионатах. Да, там нельзя заработать десятки миллионов евро в год, но зато можно сделать успешную, долгую карьеру. Ведь нельзя забывать, что в пресловутой первой «Формуле» всего десять команд — ее элитарность зашкаливает.

Будет справедливо сказать, что в мире большого спорта сразу за королевскими гонками по значимости идет чемпионат мира по марафонским гонкам (WEC). Он входит в первую пятерку серий по зрительской аудитории и отдаче. Неповторимый сплав фантастических скоростей и многочасовых гонок на выносливость! Чемпионат самодостаточен, и отсюда редко уходят на повышение в Ф1, но и такие случаи бывали. Здесь не меньше технологий, чем в Ф1: заводские команды из класса LMP1 («Ле-Ман Прототип»), Audi, Porsche, Toyota и Nissan активно разрабатывают гибридные двигатели и системы рекуперации энергии. Машины быстрые, а бюджеты заводских команд приближаются к бюджетам команд из гонок Grand Prix — €120–200 млн за год. Но справедливости ради надо сказать, что здесь заводы несут больше расходов: в гонках участвует три машины вместо двух, больше персонала, а техника должна вынести испытание длинными гонками. Именно в серию WEC входит легендарный марафон «24 часа Ле-Мана» (подробнее об истории WEC — на стр. 6–7).

Следом за WEC по престижности идут ELMS (European Le Mans Series). Это тот же WEC, только европейского уровня, участники чуть слабее, нет класса LMP1 и заводских команд. В нынешнем году российский триколор представлен там только командой SMP Racing — именно эта «кошюшня» добила лучшего результата, завоевав титул в классе GTC в 2013 году.

Еще существует Blancpain GT Series. Это самая престижная серия для автомобилей класса GT (Gran Turismo), правопреемник бывшего чемпионата мира GT, закрывшегося в 2013 году. Состоит как из коротких часовых, так и длинных гонок протяженностью 1 тыс. км. Жемчужина чемпионата — суточный марафон «24 часа Спа». Серия очень популярна у российских гонщиков, которых в текущем году набралось аж 13 человек, и многие из них представляют две российские команды. Лучшее достижение России здесь первое место в зачете Pro-am Сергея Афанасьева в 2013 году.

Достоинны упоминания и VLN — гонки Ассоциации организаторов кубковых заездов на трассе Нюрбургринг. Как вы уже поняли, они проходят всего на одной трассе — старом кольце Нордшляйфе. ореол славы довоенного трека притягивает к себе как звездных гонщиков и заводские команды, так и любителей, навсегда покоренных фантастическими поворотами старого кольца. Сезон состоит из десяти гонок, по итогам которых очки набирает несколько сотен участников. Российские гонщики здесь частые гости. В нынешнем сезоне приняло участие уже более 15 человек.



«ЛАДА СПОРТ» УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД ПРЕДСТАВЛЯЕТ РОССИЮ В ГОНКАХ WTCC

ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ



БУДУЩИЙ ПИЛОТ «ФОРМУЛЫ-1» РОССИЯНИН ДАНИИЛ КВЯТ ПРАЗДНУЕТ СВОЮ ПОБЕДУ В GP3 В 2013-М ГОДУ

Примерно на одном уровне с VLN находится GT Open — отчасти полупрофессиональный чемпионат для машин класса GT. В текущем году здесь всего двое россиян: экс-формулист Антон Небылицкий и гонщик-любитель Илья Мельников. В прошлые годы здесь была сильная российская команда SMP Russian Bears Racing: именно ей принадлежит лучший результат — победа Романа Мавланова в сезоне 2014 года.

КОГДА ПРИХОДЯТ «РУССКИЕ МЕДВЕДИ» Традиционно в чемпионате по гонкам на выносливость участвуют очень быстрые любители и те самые профессионалы, прошедшие сквозь сито юниорских «формул» или национальных первенств. Это правило справедливо и для кузовных серий — именно они обычно занимают нишу главных национальных соревнований. Только чем дальше от чемпионата мира, тем чаще любители вынуждены покупать свое место за рулем гоночного автомобиля и тем меньше бюджеты. К примеру, для участника сезон в главном кузовном чемпионате мира WTCC обойдется в €1,2 млн, тогда как в чемпионате TCR International Series или чемпионате России РСКГ за четверть этой суммы можно получить полноценную команду.

Как и в гонках GT, в кузовных бывали случаи, когда отсюда попадали в «Формулу-1». Но эти случаи единич-



19-ЛЕТНИЙ РОССИЯНИН ЕГОР ОРУДЖЕВ ВОВСЮ ШТУРМУЕТ ВЫСОТЫ «ФОРМУЛА RENAULT 3.5»

ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

ны: кузовные гонки — это все-таки вещь в себе. WTCC в последние годы вообще переживает не самые простые времена из-за общеэкономической ситуации в мире и сильно возросших бюджетов команд. Последние три года один из этапов серии проходит в России на трассе Moscow Raceway. В свое время именно с кузовов началась масштабная интеграция России в мировой автоспорт. Первые команды и участники с нашим флагом на бортах стали появляться здесь с 2007 года. Первой была частная команда Golden Motors, позже по ее стопам пошли команды Russian Bears, «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» и заводская команда АвтоВАЗа «Лада Спорт». Лучшее достижение — победа в независимом зачете Yokohama Teams' Trophy команды «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» в 2012 году. Последние три сезона в WTCC участвует заводская команда «Лада Спорт».

DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) — еще одна кузовная серия, регулярно приезжающая на российские трассы. Хотя проводится она тремя производителями — Mercedes-Benz, Audi и BMW — ради собственного маркетинга, одноименные отделы создают хорошее шоу из концертов, ярких гонок, бывших пилотов Ф1 и талантливых юниоров. В DTM очень сложно попасть без протекции организатора. Единственным российским гонщиком был здесь небезызвестный Виталий Петров, но после неудачного сезона ему пришлось уступить свое место.

Ниже DTM только европейские моносерии и национальные чемпионаты. Здесь часто начинают гоночную карьеру люди в возрасте 25 лет и старше.

ОТ «ЖИГУЛЕЙ» ДО ТРАССЫ Ф1 Таким образом, выходит, что сейчас Россия представлена практически во всех значимых сегментах мировых кольцевых автогонок. Что в общем-то отражает давно занимаемое ею место одного из стабильных и значимых участников международного автоспорта. Большинство склонно думать, что автоспорт появился в России только в 1990-х, но это не так: автомобильные гонки существовали в Советском Союзе еще с 1960-х годов. Советские гонщики были обласканы властью и под флагом военно-прикладных видов спорта получали необходимый минимум, в отличие от теперешних, спортсменам не надо было искать спонсорской поддержки: бензин, шины и возможность для гонок были бесплатны. Задача была одна: тренироваться, показывать хорошие результаты и громить соперников по социалистическому лагерю на редких международных гонках — для большинства гонщиков той эпохи путь на чемпионаты мира и Европы был закрыт. Исключением были только раллисты и мотогонщики вроде Геннадия Моисеева, который — невиданное дело — трижды становился чемпионом мира по мотокроссу на иностранных мотоциклах KTM!

Вопреки этому в конце 1960-х — начале 1970-х в чемпионате СССР культивировались международные классы «Формула-3» и «Формула-1», страна имела большой вес в мировом спортивном сообществе. Если сейчас для международных гоночных серий российские этапы — это выход на перспективный рынок, то в прошлом СССР был важным политическим союзником. Советские трас-



ТРЕХКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА ПО МОТОКРОССУ
ГЕННАДИЙ МОИСЕЕВ

сы не раз посещал Жан-Мари Балестр, президент международных федераций FISA и FIA, а ректор Московского автомобильно-дорожного института Леонид Афанасьев на протяжении пяти лет занимал должность вице-президента FIA.

Но потом национальный автоспорт выбрал свой путь. Пока в Европе правили бал трехлитровые двигатели, советские гонщики застряли в малом объеме жигулевских моторов. Впрочем, это никак не сказалось на популярности автоспорта. Трассы все так же собирали тысячи зрителей, а для того чтобы попасть на чемпионат страны, нужно было пройти жесткий отбор.

Второй раз интеграция с мировым сообществом случилась уже в конце 1990-х, когда на российских трассах появилось сразу несколько европейских гоночных классов, по аналогии с футболом стали появляться иностранные гонщики-легионеры. Снова появлялись гоночные серии, технически унифицированные с теми, что проводились в Европе. Логичным шагом стало появление российских гонщиков за рубежом, и если фамилии ничем не прославившихся пионеров практически забыли, то Виталия

Петрова — первого русского гонщика в «Формуле-1» — знают многие. Именно этот костяк пилотов, появившихся в начале 2000-х, сейчас добывает основные награды на мировых трассах: Михаил Аleshин, Сергей Афанасьев, Роман Русинов, Кирилл Ладыгин.

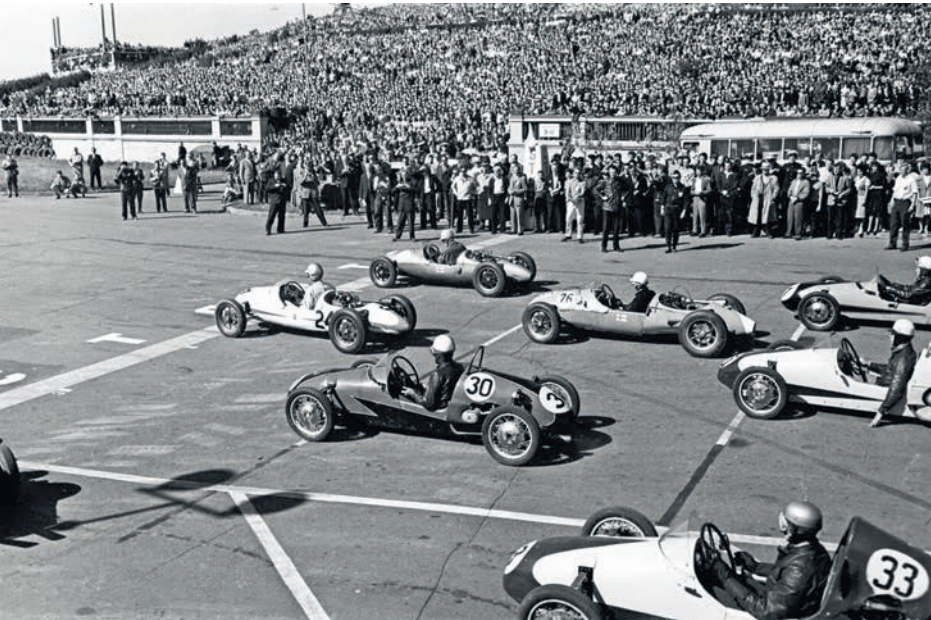
Появление российских автогонщиков было заметно не только в формульных классах, где основная цель — попадание в «Формулу-1», но и в относительно демократичных кузовных сериях. Усилиями гонщика Сергея Крылова, который в нулевые был промоутером российского кузовного чемпионата RTCC, российские пилоты использовали те же, что в кузовном чемпионате мира, автомобили и претендовали на успех в кузовном Кубке Европы, что со временем привело к появлению российских команд в главном кузовном первенстве мира FIA World Touring Car Championship.

Но кризис 2008 года сильно сказался на автомобильных гонках в России. Первыми с российскими трасс пропали самые дорогие, формульные классы, из-за чего для вчерашних картингистов остался один путь — в Европу. Содержание специализированной гоночной техники требовало солидных бюджетов. Возрождения класса «формул» пришлось ждать несколько лет, пока в начале 2010 года не появился чемпионат «Формула

Мастерс», а с текущего года — Североευропейская Ф4, о которой уже упоминалось.

Хотя и не без потерь, автоспорт неплохо справляется с бременем сложной экономической ситуации. Растет количество телезрителей, и после «голодных» посткризисных лет главная серия страны чемпионат России по кольцевым гонкам РСКГ снова обретает необходимый лоск и маркетинговую привлекательность и, возможно, в ближайшем будущем сможет вернуться на позиции середины 2000-х, когда российский чемпионат входил в пятерку сильнейших кузовных серий Европы.

Отрадно, что в последние годы в России появились новые гоночные трассы: автодромы выросли в Сочи, Нижнем Новгороде, Москве, Казани, Санкт-Петербурге, под Смоленском и в Рязани. В ближайшие годы должно открыться еще несколько трасс в дальних регионах: Грозном, Кемерово, Артеме. Все это поддерживает общий уровень развития. Хотя об этом мало говорят, но еще с советских времен автомобильный спорт в России превратился в спортивную индустрию. Уже в 80-х ежегодный оборот продаж гоночной техники превышал 20 млн руб., а в наше время оборот общероссийской автоспортивной индустрии, по самым скромным оценкам, превышает €40–50 млн в год. Так что мы по-прежнему в игре, друзья! ■



1961-й ГОД. ГОНКИ НА АВТОТРАССЕ «НЕВСКОЕ КОЛЬЦО» НА КРЕСТОВСКОМ ОСТРОВЕ В ЛЕНИНГРАДЕ



1982-й ГОД. АВТОРАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА» НА ЦЕНТРАЛЬНОМ МОСКОВСКОМ ИППОДРОМЕ

ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

ВЫНЕСЛИ ВСЕХ

ИСТОРИЯ ГОНОК НА ВЫНОСЛИВОСТЬ (WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP — WEC) ОТ XIX ВЕКА ДО НАШИХ ДНЕЙ, ОТ ПАРИЖА ДО БАХРЕЙНА, ОТ ФРАНЦУЗА ЛЕВАССОРА ДО НАШЕГО РУСИНОВА, ОТ ПОБЕДЫ PANHARD ДО ГЕГЕМОНИИ G-DRIVE. ИЛЬЯ БЛОХИН

ЖИВАЯ КЛАССИКА Обгоны, пит-стопы, множественные сходы с дистанции, машины с силовыми агрегатами разных типов и дисквалификация победителя из-за несоответствия его автомобиля техническому регламенту. Похоже на сводку с современных автогонок, не так ли? Удивительно, но такие страсти кипели задолго до наших дней — во время заезда Париж—Бордо—Париж, первого в истории соревнования людей на машинах.

Летом 1895 года на старт в Париже вышло около четырех десятков экипажей — с бензиновыми, электрическими и паровыми силовыми установками. Дистанция заезда — почти 1,2 тыс. км. Первым ее преодолел Эмиль Левассор на Panhard & Levassor, потратив на это 48 часов. Обладатель второго места отстал от Левассора на шесть часов. Правда, и того, и другого дисквалифицировали из-за... несоответствия техническим требованиям: оба ехали на двухместных машинах вместо положенных четырехместных. Поэтому в официальном протоколе гонок Париж—Бордо—Париж победителем значится Поль Кёклен, финишировавший третьим с 11-часовым отставанием от Левассора.

Для чего мы совершили этот экскурс в XIX век, если собираемся вести речь о WEC — чемпионате мира по кольцевым автогонкам на выносливость? А потому, что дистанция, время, потраченное на путь от старта до финиша, и разнородность участвующих автомобилей — все говорит о том, что именно первая в мире официальная гонка стала прародителем современных заездов на выносливость. Таким образом, хочется отметить, что мы сейчас расскажем не о каком-то там случайном ответвлении мирового автоспорта, а его исконном, первородном формате, истинной автоклассике. Конечно, сейчас от старта до финиша не проходит двое суток, а гонщики не останавливаются в придорожных ресторанах закусить, но суть осталась прежней: нужно преодолеть огромную дистанцию максимально быстро с наименьшим количеством поломок.

ПЕРВЫЕ РУССКИЕ Второе — официальное — рождение WEC произошло в 1953 году. То есть гонки на выносливость всего на три года младше Ф1. Долгое время эти два чемпионата вообще соперничали на равных! Бывало, что спорткары WEC оказывались быстрее тех, что гонялись в первой «Формуле». Конец конкуренции положил Берни Экклстоун, в один прекрасный момент подмявший под себя «Формулу-1». Используя свой пост вице-президента Международной федерации, он начал выживать конкурента: настоял на изменении технического регламента марафонских гонок — в них должны были использоваться те же двигатели, что и в «Формуле-1». Берни говорил, что производители, дескать, сильно сэкономят. На деле же новый регламент привел к вымиранию команд, которые не потянули дорогие силовые агрегаты.

Возрождение чемпионата мира по марафонским гонкам началось в 2010-м. Предшественником чемпионата мира WEC стал Межконтинентальный кубок Ле-Ман, учрежденный в 2010 году. Конечно, между кубком и WEC в его нынешнем виде, несмотря на незначительную, казалось бы, пятилетнюю разницу, лежит пропасть: они несравнимы ни по популярности, ни по освещению в СМИ, ни по престижу. И все же предшественник World Endurance Series сумел заинтересовать многих, в том

ИСПОЛЬЗУЯ СВОЙ ПОСТ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ, БЕРНИ ЭККЛСТОУН НАЧАЛ ВЫЖИВАТЬ КОНКУРЕНТА: НАСТОЯЛ НА ИЗМЕНЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА МАРАФОНСКИХ ГОНОК — В НИХ ДОЛЖНЫ БЫЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТЕ ЖЕ ДВИГАТЕЛИ, ЧТО И В «ФОРМУЛЕ-1»

↑
ЧЕМПИОНАТ



ЛЕТО 1895-ГО. ЗАЕЗД ПАРИЖ—БОРДО—ПАРИЖ. ПЕРВОЕ В ИСТОРИИ СОРЕВНОВАНИЕ ЛЮДЕЙ НА МАШИНАХ

числе заводские команды Peugeot и Audi. Сегодня же длинные заезды наряду с мировым раллийным первенством WRC и «Формулой-1» один из самых престижных видов автомобильных гонок. Чемпионат мира в этой категории проводится Международной автомобильной федерацией и Западным автомобильным клубом Франции. Серия, состоящая из четырех классов (двух для спорт-прототипов (заводских LMP1 и частных LMP2) и двух для спорткаров (профессиональных пилотов и любителей)), была учреждена в 2012 году.

В первом же сезоне WEC, состоявшем из шести 6-часовых гонок, 12-часового заезда в американском Себринге и 24-часового марафона в Ле-Мане, приняли участие 30 автомобилей в четырех классах. Уже в 2013-м в серии появилась российская команда G-Drive Racing, представленная Романом Русиновым, Майком Конвеем и Джоном Мартином.



Первый сезон команды G-Drive Racing, работавшей в паре с американским гоночным коллективом ADR Delta, сложился неоднозначно. С одной стороны, экипаж Русинова, Конвея и Мартина пять раз в восьми гонках поднимался на подиум, одержав четыре победы. С другой, из-за весьма спорного нарушения регламента, G-Drive Racing лишилась третьего места на «24 часах Ле-Мана». В результате третье место в итоговом протоколе чемпионата. Причем первому месту российская команда уступила всего 9,5 очка. Если бы не спорное решение судей, наш коллектив выиграл бы титул с первой попытки!

2014 год — и вновь невезение. В Ле-Мане экипаж G-Drive Racing, представленный Романом Русиновым, Жюльеном Каналем и Оливье Пла и перешедший с шасси ORECA на прототип Morgan, сошел с дистанции. На заключительном этапе в Бразилии та же история: Оливье Пла разбил машину. В результате второе место в чемпионате. Но когда экипаж G-Drive добирался до финиша в 2014-м — всегда был на подиуме.

СТАТУС ФАВОРИТОВ В общем, несмотря на то, что в 2015 году состав участников класса LMP2 увеличился больше чем в два раза (вместо четырех машин на старт вышли десять автомобилей), G-Drive приехала на первую гонку сезона в статусе очевидного фаворита. Более того, команда заявлялась в чемпионат с двумя автомобилями.

Экипаж машины №26 состоял из Русинова и Канала, хорошо знавших друг друга по предыдущему сезону, а также примкнувшего к ним британца Сэма Берда — вице-чемпиона формульной серии GP2 и бывшего тест-пилота заводского коллектива Mercedes-Benz в «Формуле-1». На машине №28 выступали молодые и перспективные латиноамериканские пилоты Пипо Дерани, Рикардо Гонсалес и Густаво Якаман.

К тому же команда вновь поменяла технику. Вместо открытого прототипа Morgan российский коллектив решил выступить в чемпионате мира на автомобилях Ligier JS P2 с закрытым кокпитом. Тесты этой машины в боевом режи-

ме G-Drive проводила с середины 2014 года. Глядя на результаты второй половины того сезона — две победы и одно третье место, нетрудно понять, что потенциал у шасси огромный.

Первый этап сезона 2015 года прошел на британском Сильверстоуне. По итогам квалификации машины G-Drive заняли два первых места стартовой решетки. Экипаж Якамана, Дерани и Гонсалеса стартовал с поула. Русинов, Каналь и Берд проиграли напарникам всего 0,06 секунды, тогда как сильный гонконгский коллектив KCMG, квалифицировавшийся третьим в LMP2, уступил автомобилю под номером 28 больше секунды.

В гонке внутри G-Drive все сложилось с точностью до наоборот. За шесть часов заезда в Великобритании экипаж Русинова, Канала и Берда преодолел 185 кругов, тогда как машина №28 проехала на круг меньше. Итог дебютного этапа нового сезона — победный дубль.

СПА БЕЗ РАССЛАБЛЕНИЯ Следом была бельгийская гонка на семикилометровой трассе Спа-Франкоршам. Квалификация прошла для автомобиля под номером 26 как нельзя лучше. Выступавшие в пятницу Жюльен Каналь и Сэм Берд, несмотря на блокировки со стороны соперников, добились для своего экипажа первую поул-позицию в сезоне, тогда как пилоты болида №28 выступили неудачно на фоне своего результата в Великобритании: Якаман, Дерани и Гонсалес стартовали лишь с третьего места.

В гонке первым за руль 26-й машины сел Сэм Берд. Уже в первом повороте британец начал терять позиции: в узком «Ля Сурс» гонщик пропустил вперед две машины соперников. Но не прошло и пяти кругов, как Берд одну позицию отыграл, а ехавший на первом месте в LMP2 экипаж дисквалифицировали за фальстарт — автомобиль под номером 26 вышел в лидеры.

А дальше все развивалось как на качелях. Следующим за руль Ligier сел Жюльен Каналь. За свой отрезок француз немного растерял добытое Бердом преимущество, но сменивший его Русинов вернул часть потерянных позиций. После россиянина машина вновь досталась Берду. Но не проехав ни одного полного круга, британец вернулся к своим механикам: двигатель начал терять мощность.

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ КЛАССА LMP2 В WEC В 2015 ГОДУ			
ПОЗИЦИЯ	ПИЛОТ	КОМАНДА	ОЧКИ
1	РОМАН РУСИНОВ	G-DRIVE RACING	178
1	ЖЮЛЬЕН КАНАЛЬ	G-DRIVE RACING	178
1	СЭМ БЕРД	G-DRIVE RACING	178
2	МЭТТЬЮ ХОУСОН	KCMG	155
2	РИЧАРД БРЕДЛИ	KCMG	155
3	ГУСТАВО ЯКАМАН	G-DRIVE RACING	134
3	РИКАРДО ГОНСАЛЕС	G-DRIVE RACING	134
3	ПИПО ДЕРАНИ	G-DRIVE RACING	134
4	НЕЛЬСОН ПАНЧЯТИЧИ	SIGNATECH ALPINE	86
4	ПОЛЬ-ЛУП ШОТЕН	SIGNATECH ALPINE	86
5	НИКОЛА ЛАПЬЕР	KCMG	84
6	НИК ТЭНДИ	KCMG	71
7	ОЛИВЕР УЗББ	TEAM SARD MORAND	70
7	ПЬЕР РАГУ	TEAM SARD MORAND	70

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ LMP2 В WEC В 2015 ГОДУ			
ПОЗИЦИЯ	НОМЕР АВТОМОБИЛЯ	КОМАНДА	ОЧКИ
1	26	G-DRIVE RACING	178
2	47	KCMG	155
3	28	G-DRIVE RACING	134
4	36	SIGNATECH ALPINE	86
5	43	TEAM SARD MORAND	70
6	42	STRAKKA RACING	63
7	30	EXTREME SPEED MOTORSPORTS	62
8	31	EXTREME SPEED MOTORSPORTS	62
9	35	OAK RACING	34

СЕРЫЙ КАРДИНАЛ МИРОВОГО АВТОСПОРТА БЕРНИ ЭККЛСТОУН ДАВНЫМ-ДАВНО ВИДЕЛ В WEC КОНКУРЕНТА И СТАЛ ЕГО ВЫЖИВАТЬ

ЧЕМПИОНАТ

Во время технического осмотра механики и инженеры выяснили, что один из восьми цилиндров двигателя Nissan приказал долго жить и силовой агрегат начал разваливаться изнутри. До конца гонки на тот момент оставалось меньше часа.

Тем не менее команда не оставила надежд на очки. Поколдовав над двигателем, команда отправляет за руль Русинова и выпускает машину на трассу на один-единственный круг. Второй болид G-Drive тем временем едет к своей первой и, как выяснилось позже, единственной победе в WEC в 2015 году.

На трассе к тому времени осталось всего восемь автомобилей категории LMP2. Поэтому, просто увидев клетчатый флаг, 26-я машина гарантированно зарабатывает два очка. Так и вышло: Русинов аккуратно довел неисправный, но все же едущий Ligier JS P2 до финиша самой драматичной гонки сезона, отправив в копилку два зачетных балла.

ПОДИУМ ЛЕ-МАНА Больше таких неудач у G-Drive не было. Правда, две следующие гонки заставили болельщиков российской команды понервничать. После Спа чемпионат отправился на другую легендарную гонку — «24 часа Ле-Мана». В квалификации гонконгский KCMG, который к тому времени уже был одним из претендентов на титул, обозначил свои претензии на победу: команда выиграла полупозицию LMP2, опередив экипаж Русинова, Каналья и Берда, ставший вторым, на 0,9 секунды. Другая машина G-Drive квалифицировалась лишь на девятом месте. Поэтому гонка обещала быть жаркой.

К сожалению, в 2015 году победа на суточном марафоне во Франции вновь ускользнула от Русинова и компании. Болид KCMG лидировал практически всю гонку. Если не считать небольших инцидентов в начале и конце заезда, то машина из Гонконга провела Ле-Ман безупречно. Но и G-Drive могут записать себе в актив хорошую гонку. Практически до самого финиша российская команда преследовала оппонентов из Гонконга, но в заключительной части проиграла вторую позицию коллективу Jota Sport. К сча-



ПРЕСС-СПУЖКА G-DRIVE RACING

стью, английская «конюшня» не участвовала в розыгрыше титула, поэтому борьба с ней на последнем часе изнурительного марафона была абсолютно бессмысленной. Итоговый протокол: победа у KCMG, второе место у Jota, третья строчка за экипажем G-Drive под номером 26.

Второй Ligier российской команды тоже выступил неплохо: Якаман, Дерани и Гонсалес после неубедительной квалификации закончили «Ле-Ман» на четвертой строчке.

Последняя гонка европейской части сезона прошла в Германии на Нюрбургринге. И на этом этапе коллектив KCMG вновь показал, что не намерен отдавать титул без борьбы. Мэтью Хоусон, Ричард Бредли и примкнувший к ним на эту гонку Ник Тэнди стартовали с первого места в LMP2, опередив в квалификации G-Drive Racing меньше чем на четыре десятые секунды. В гонке позиции не изменились: заезд выиграли парни из KCMG, вторыми фини-

«НАША ПОБЕДА НЕ СЛУЧАЙНОСТЬ, А СИСТЕМНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ. КАЖДЫЙ ГОД НАША КОМАНДА ДЕЛАЛА ШАГ ВПЕРЕД. С ТРЕТЬЕГО МЕСТА В 2013 ГОДУ, ЧЕРЕЗ ВТОРОЕ В 2014-М, К ПЕРВОМУ В 2015-М. ЗНАЧИТ, МЫ СМОГЛИ СОЗДАТЬ РАБОТАЮЩИЙ И РАЗВИВАЮЩИЙСЯ МЕХАНИЗМ».

Александр Крылов, руководитель проекта G-DRIVE RACING, директор по региональным продажам «ГАЗПРОМ НЕФТИ»



шировали Русинов, Каналь и Берд, а третью строчку заняли Якаман, Гонсалес и Дерани.

СЧАСТЛИВЫЙ ОСТИН И ЗОЛОТЫЕ АЗИАТСКИЕ ДОЖДИ

А дальше началась светлая полоса для автомобиля №26. На американском этапе, проходившем на трассе «Формулы-1» в Остине, Русинов сотоварищи стартовал первым. Второй на старте была другая машина G-Drive Racing. Главные конкуренты россиян в борьбе за титул — KCMG — начинали гонку с последнего ряда решетки LMP2 из-за нарушений спортивного регламента в квалификации.

Тем не менее гонконгцы смогли прорваться из конца пелотона на второе место на финише. К счастью, Русинов, Каналь и Берд выступили еще более убедительно, одержав вторую победу в сезоне.

Третий успех пришел к G-Drive Racing в Японии. Дождевая гонка на Фуджи стала украшением чемпионата, а борьба пилотов российского коллектива с гонщиками KCMG войдет в учебники гоночной истории и мастерства пилотов. На последнем часе гонки лидировавший на тот момент и в заезде, и в чемпионате экипаж гонконгской команды догнал Русинов. Несколько кругов борьбы бок о бок, контакты и перекрещенные траектории — и россиянин вышел на первое место, спокойно уехав к очередной победе в WEC.

Дальше машина KCMG отправилась на пит-стоп, а после этого вступила в борьбу со вторым экипажем G-Drive. Поначалу все напоминало сражение с Русиновым, но если

Роман сумел провести чистый обгон и уехать к победе, то тут пилоты гонконгской команды допустили ошибку, начали незапланированное торможение и за пять минут до финиша после контакта с 28-й машиной G-Drive отправились в отбойник.

После была еще одна дождевая гонка в Шанхае, изобиловавшая авариями и ошибками пилотов, в том числе гонщиков KCMG. В Китае 26-я машина G-Drive Racing стала второй, уступив в LMP2 лишь Signatech. Гонконгцы утратили клетчатый флаг на третьей строчке.

26-Й ЗНАЧИТ ПЕРВЫЙ! Заключительная шестичасовая гонка в Бахрейне обещала стать украшением сезона: именно тут должна была решиться судьба титула, за который в LMP2 боролись G-Drive Racing и KCMG. Экипаж Русинова, Каналья и Берда квалифицировался вторым, пропустив вперед набравшую под конец года форму команду Signatech. KCMG начали заезд третьими.

В гонке у Signatech шансов практически не было: борьбу за победу вели машина G-Drive Racing под номером 26 и болид KCMG. В Бахрейне между ними неоднократно вспыхивали очные сражения. Правда, после войны в Японии все это казалось локальными стычками, победителями из которых вышли Русинов, Каналь и Берд: 26-й экипаж финишировал на трассе Сахир первым, обеспечив себе чемпионский титул. Первый и, судя по всему, не последний. Для полного счастья этому трио не хватило только победы в Ле-Мане. Верим, она придет в сезоне-2016. ■



ПРЕСС-СПУЖКА G-DRIVE RACING

ВЫСОКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ G-DRIVE RACING — РЕЗУЛЬТАТ СЛАЖЕННОЙ РАБОТЫ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА

ЧЕМПИОНАТ

РОМАН РУСИНОВ: ДЛЯ НАС НЕ СУЩЕСТВУЕТ ВТОРОГО МЕСТА

ПОБЕДИТЕЛЬ ЧЕМПИОНАТА ПО ГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ (WEC) 2015 ГОДА В СОСТАВЕ КОМАНДЫ G-DRIVE RACING РОМАН РУСИНОВ В РАЗГОВОРЕ С ОБОЗРЕВАТЕЛЕМ BUSINESS GUIDE «АВТОСПОРТ» НЕ ЖАЛЕЕТ О ПРОШЛОМ, ГОРДИТСЯ НАСТОЯЩИМ И МЕЧТАЕТ О БУДУЩЕМ.

ПЕРВОКЛАШКА С JAGUAR

BUSINESS GUIDE: В какой момент вы решили, что будете гонщиком?

РОМАН РУСИНОВ: В самом раннем детстве. Собственно, как и большинство гонщиков. Когда я учился в первом классе, мне было лет шесть-семь, нам дали домашнее задание: принесите фотографию, олицетворяющую то, чем вы хотели бы заниматься в будущем. К тому времени я уже подсел на автомобильные журналы и в одном из них увидел фотографию Jaguar D-Туре. Правда, тогда я не знал, что это был именно D-Туре, но когда остальные дети пришли с фотографиями космонавтов, я принес в школу фотографию этого гоночного автомобиля.

BG: Когда от журналов перешли к практике?

Р. Р.: Мне было около десяти лет, я записался в картинговую секцию дворца пионеров. Правда, порулить машиной мне так и не удалось: карт был всего один, и его надо было очень долго собирать. Да и в секции помимо меня было много ребят и за руль всегда сажали старших. Поэтому во дворце пионеров с картингом у меня не сложилось. Позже мой отец занимался организацией ралли Париж—Москва—Пекин. Меня тогда свозили во Францию, и именно там мне наконец-то удалось погонять на прокатном картинге. После мне купили карт, и я иногда выступал на соревнованиях, но больших достижений в этом виде гонок у меня нет. Один раз приехал третьим в какой-то гонке — уже даже и не вспомню, как она называлась.

BG: С какого времени воспоминания становятся более отчетливыми?

Р. Р.: В 1999 году мне было 18 и я прошел отбор в молодежную «Формулу Campus», которая сейчас называется французской «Формулой-4», и получил место призового пилота этой серии. Затем я выступал в европейском чемпионате «Формулы-Renault» — том, который за год до моего прихода выиграл Фелипе Масса (соперниками Романа в «Формуле Renault» были, например, гонщики DTM Аугусто Фарфусх и Бруно Спенглер, чемпион мирового туринга (WTCC) Хосе Мария Лопес, пилот IndyCar Райан Бриско и гонщики «Формулы-1» Роберт Кубица и Кимми Райконен. —**BG**). Потом был еще опыт выступления в формульных гонках, а в 2003 году мне удалось победить на гонке «1000 километров Ле-Мана». Ну а в 2004 году на автомобиле Ferrari я победил в своем классе в серии «Ле-Ман».

BG: Именно тогда перед вами замаячила «Формула-1»?

Р. Р.: Да, в 2005 году стало известно о появлении российской команды «Формулы-1» Midland F1. К тому времени я уже много выиграл, поэтому мне удалось получить в этом коллективе позицию тест-пилота.

BG: Вся страна видела тогда в вас первого в истории отечественного пилота самых престижных гонок.

Р. Р.: Да, первая «Формула» была в то время моей основной целью. Поддержкой Midland занимался канадский бизнесмен с русскими корнями Алекс Шнайдер, все шло неплохо, но... У меня не было спонсорских средств даже на выступления в менее крутых формульных сериях — «Формуле-3000» или серии Renault. Россия тогда не была

ПЕРВЫЙ ФАКТОР УСПЕХА ГОНОЧНОЙ КОМАНДЫ — ЭТО ПРАВИЛЬНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ, ВТОРОЙ — ПРАВИЛЬНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ТРЕТИЙ — РАБОТА КОМАНДЫ, НУ И ЛИШЬ ЧЕТВЕРТЫЙ — РАБОТА ГОНЩИКОВ. БЛАГОДАРЯ НАШЕМУ ЛИДЕРУ КРЫЛОВУ, ВСЯ КОМАНДА РАБОТАЕТ ТОЛЬКО НА ПОБЕДУ



ОДИН НА ОДИН



важным рынком для спонсоров. К тому же «Формула-1» — очень технически сложный чемпионат, а я попал в него слишком рано. Вообще Россия и автомобильный спорт в те времена были двумя разными планетами.

МАТЕМАТИКА НА СТОРОНЕ WEC

BG: В вашем тоне угадывается сожаление...

Р. Р.: Совсе нет! Я не жалею, что тогда у меня не сложилось с «Формулой-1».

BG: Видимо, потому, что потом прекрасно сложилось в World Endurance Championship?

Р. Р.: Я считаю, что WEC — лучший чемпионат! Вот смотрите: «Формула-1» по сути превратилась в битву технологий. Когда ты раньше приезжал в Монте-Карло на этап Гран-при, это было круто, а сейчас приятнее слушать рассказы и наблюдать за борьбой в молодежной серии GP2, сопровождающей этап. Даже Фернандо Алонсо (двукратный чемпион «Формулы-1»). — **BG**) недавно сказал, что World Endurance Championship всем дает фору.

BG: Не слишком смелое заявление?

Р. Р.: Это мнение многих болельщиков и спортсменов. Длинные гонки вообще появились раньше «Формулы-1». Помимо этого именно они дали миру многие технологии, которые используются на серийных автомобилях. Например, антиблокировочную систему, технологии, позволяющие уменьшить массу машин. Ведь все это создавалось именно для «Ле-Мана». Правда, и в WEC сейчас идет борьба технологий. Посмотрите, чего добились Porsche, Audi и Toyota с гибридными технологиями! Это правда впечатляет. При этом в нашем классе LMP2 у всех одинаковые автомобили, одинаковые двигатели. И это тоже очень интересно! Наконец-то все зависит не только от машины, как в первой «Формуле», но и от тебя самого.

BG: Но популярность «Формулы-1»...

Р. Р.: Уже не так зашкаливает. А вот на старт «24 часов Ле-Мана» в следующем году выйдут 58 (!) автомобилей. Вот это интерес! Только в LMP2 будет более 20 автомобилей, каждый из которых реально может претендовать на победу. А что в «Формуле-1»? Заранее уже приблизительно понятно, кто выиграет. А в WEC другая ситуация. У всех, за исключением LMP1, примерно одинаковая техника, поэтому шансы есть у каждого.

BG: Заезды World Endurance Championship занимают много времени. Зачем зрителям на трассе и перед телевизорами пялиться на гонки продолжительностью шесть и более часов?

Р. Р.: Затем, что количество событий, которые происходят за шесть часов на этапах нашего чемпионата, эквивалентно тому, что случается за несколько Гран-при «Формулы-1»! В World Endurance Championship огромное количество классов, обгоны происходят на каждом круге, и это зрелищно. «Ле-Ман» вообще отдельная история. Насколько зрителям может быть интересна даже не шестичасовая гонка, а заезд продолжительностью в сутки? В этом случае работает простая математика. Гран-при «Формулы-1» собирает 150–170 тыс. зрителей, а «Ле-Ман» — 300–350 тыс.! Плюс ко всему WEC



ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING



ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING

предлагает выбор: есть те, кто смотрит гонки полностью, и те, кто предпочитает посмотреть только самые яркие моменты заезда.

«БЕСКОМПРОМИССНАЯ БОРЬБА — НАШ КОНЕК»

BG: В 2015 году вашими напарниками по 26-му экипажу G-Drive Racing были Жюльен Каналь и Сэм Берд. Все вы выступаете на одной машине и добиваетесь одного результата. Как выстраиваются отношения с напарниками?

Р. Р.: Так же, как в футболе, хоккее и любом другом виде спорта. Победа — это всегда сплоченная работа всего коллектива. При этом все пилоты разные — каждый любит настраивать автомобиль исходя из своих предпочтений. Мне, например, некомфортно, когда у машины избыточная поворачиваемость на входе в поворот, а моему напарнику это, наоборот, может прийти по вкусу. И именно в этой области нужно найти компромисс, чтобы машина была быстрой и удобной для каждого из нас и все члены экипажа могли справиться с поставленными задачами на сто процентов. И в этом году мы смогли добиться нужного результата.

Это говорит о многом. В первую очередь о том, что мы создали лучшую команду чемпионата. Каждый год мы выбираем лучшее, что есть на рынке: лучший автомобиль, лучших пилотов...

BG: При этом прошлый сезон вы завершили на втором месте!

Р. Р.: Времена бывают разными — простыми и сложными. Мы должны были выиграть чемпионат: у нас была быстрая машина, но вместе с ней у нас были постоянные сходы и поломки. И тем не менее если посмотреть на наши результаты 2014-го, то было всего два варианта: либо мы на подиуме, на первой ступени пьедестала, либо мы торчим в стене. Бескомпромиссная борьба — это наш конек, и это круто. Мне нравится стиль Айртон Санны, нравится, как он боролся с Аленом Простом. Все было без ума от их сражений, когда на карту было поставлено все. И сейчас с G-Drive мы делаем нечто похожее. Я считаю, что это правильно.

BG: Что и доказал сезон-2015.

Р. Р.: Да! Ведь для нашего руководителя директора дирекции региональных продаж «Газпромнефти» Александра Владимировича Крылова просто не существует второго места. Второе место, по его мнению, — это пустое место, к нему с таким результатом лучше не подходить. И я такой подход полностью разделяю. Благодаря тому что у нас есть такой лидер, как Крылов, вся команда работает только на победу. Поэтому первый фактор успеха гоночной команды — это правильный руководитель, второй — правильный менеджмент, третий — работа команды, ну а четвертый — работа гонщиков. Причем пилотов я ставлю на последнее место, потому что без первых трех пунктов их бы просто не было.



«В ТЕЧЕНИЕ ГОДА ПРОИЗОШЛО МНОГО ЯРКИХ СОБЫТИЙ: НЕВЕРОЯТНЫЕ ПО НАКАЛУ СТРАСТЕЙ ЭТАПЫ ПО ВСЕМУ МИРУ, ЗАВОЕВАНИЕ И ЗАКРЕПЛЕНИЕ ЛИДЕРСТВА, РОССИЙСКИЙ ФЛАГ НАД ПОДИУМОМ И ПОБЕДНЫЕ КУБКИ! ЭТОТ СЕЗОН ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ НЕ БЫЛ ЛЕГКИМ, НО ИМЕННО НАШЕ УПОРСТВО ПРИНЕСЛО ПОБЕДУ».

Александр Крылов, руководитель проекта G-DRIVE RACING, директор по региональным продажам «ГАЗПРОМ НЕФТИ»



«МЫ ИХ СЛОМАЛИ!»

BG: Однако даже этот триумфальный сезон шел далеко не гладко.

Р. Р.: Но тем интереснее! Борьба за титул с командой KCMG шла до самого последнего круга финального этапа WEC.

BG: Но какой-то момент все-таки можно считать переломным?

Р. Р.: То, что случилось до «Ле-Мана», в Бельгии, в «Ле-Мане» и сразу после него. Мы должны были выиграть гонку в Спа и приехать во Францию с большим преимуществом, но в Бельгии у нас сломался двигатель. В итоге мы приехали на марафон в позиции догоняющих. На «Ле-Мане», к сожалению, у нас опять не все получилось. Мы немного потеряли форму. Но Александр Крылов поставил нам предельно четкую задачу, не оставив выбора: все или ничего. И мы смогли перестроиться. Уже в Америке мы всем доказали, что способны выиграть этот чемпионат. Япония, Бахрейн, другие гонки лишь подтвердили наши намерения.

BG: Не комфортнее ли побеждать с ощутимым преимуществом, не испытывая нервы в столь плотной борьбе?

Р. Р.: Победа без сверхусилий — это скучно. Другое дело, когда тебе нечего терять и ты атакуешь без оглядки на очки и положение в турнирной таблице. То, что произошло в этом году, наша борьба с KCMG, — это и есть настоящий спорт, это суть: постоянный накал страстей. Наше сражение в Японии — его фирменная подпись. Помню момент, когда я пропустил Брэдли, который чуть в меня не врезался.

ся. Дальше у меня была определенная тактика, которую я смог правильно реализовать и совершить обгон. После этого KCMG была простой добычей. Они стали допускать ошибки, и мы их сломали. Стратегия и воля к победе — вот в чем наша сила.

BG: Однако в целом гонки становятся менее острыми, слишком безопасными...

Р. Р.: Гонки не могут быть слишком безопасными. Совсем недавно на «24 часах Ле-Мана» была серьезная авария, в которой погиб Аллан Симонсен. Такие случаи ведут к ужесточению регламента, усилению мер безопасности на трассе. И да, автомобили стали безопаснее, но я против искусственных гонок, против систем, облегчающих обгоны. Самое лучшее — это сражение колеса в колесо. Именно оно для настоящих мужчин!

BG: Россия теперь в этой борьбе котируется куда выше, чем во времена, когда вы начинали?

Р. Р.: Автомобильный спорт развивается у нас бодрым темпом. Появились достойные команды, появились хорошие пилоты, поэтому все идет вверх, а команда G-Drive Racing задает стандарты. Я рад, что мы являемся послом страны, выигрываем гонки чемпионата мира. Плюс ко всему в России появился свой чемпионат по гонкам на выносливость. Я надеюсь, что он будет очень популярен, потому что в нем будет несколько классов. Болельщикам следить за такой борьбой будет, уверяю, интересно. ■

Беседовал МИХАИЛ АНОХИН

В СЕКЦИИ ДВОРЦА ПИОНЕРОВ С КАРТИНГОМ У МЕНЯ НЕ СЛОЖИЛОСЬ. ПОРУЛИТЬ МАШИНОЙ ТАК И НЕ ДОВЕЛОСЬ: КАРТ БЫЛ ВСЕГО ОДИН, ЕГО НАДО БЫЛО ОЧЕНЬ ДОЛГО СОБИРАТЬ И ЗА РУЛЬ ВСЕГДА САЖАЛИ СТАРШИХ



ЛИЧНОЕ ДЕЛО РОМАН РУСИНОВ



Родился 21 октября 1981 года в Москве. Спортивную карьеру начал в 1997-м с выступлений в картинге во Франции. Через два года там же, во Франции, стал участником молодежной гоночной серии «Формула-Campus». Потом выступал в других формульных сериях, в число которых вошли «Формула-3000», «Формула-Renault» и «Формула Palmer Audi». В 2003 году начал выступать в гонках на выносливость. В том же году выиграл гонку «1000 километров Ле-Мана». В 2004-м выиграл Международную серию Ле-Ман за рулем Ferrari 360. В 2006-м работал тест-пилотом команды Midland в «Формуле-1». В чемпионате мира по гонкам на выносливость Роман выступает с его основания — 2012 года. С 2013 года представляет российскую команду G-Drive Racing. На счету Русинова 12 побед на этапах WEC.

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

АВТОМОБИЛИ, ПОБЕЖДАЮЩИЕ В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ (WEC), — НАСТОЯЩИЕ МОНСТРЫ. ВЕДЬ ОНИ НЕ ТОЛЬКО ДОЛЖНЫ БЫТЬ БЫСТРЕЕ КОНКУРЕНТОВ, НО И НАДЕЖНЕЕ. ОНИ НЕ ТОЛЬКО ШТУРМУЮТ ВРЕМЯ, НО И УМЕЮТ ПРОТИВОСТОЯТЬ, СОПРОТИВЛЯТЬСЯ ЕМУ. ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ТАКОЕ ДИВО? СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ВАС ДЕТАЛЬНО РАЗБИРАЕМ ЧЕМПИОНСКИЙ БОЛИД G-DRIVE RACING. ЛЕОНИД АНДРЕЕВ

РУССКИЙ ГВАРДЕЕЦ НА MERCEDES

В начале XX века автомобильные гонки были чистой воды маркетинговым инструментом. В отсутствие телевидения с тысячами каналов и программ, радио с сотнями станций в каждом городе и широкополосного доступа в интернет автоспорт был для производителей лучшим способом добиться популярности и узнаваемости. Выиграл гонку — получил клиента, проиграл гонку — потерял время, деньги, репутацию.

Очевидно, именно по этой причине на старт заездов выходили автомобили, которые можно было увидеть на улицах городов. И поэтому чемпионат мира для спорткаров, который включал в себя легендарные гонки «Милле Милья», «Тарга Флорио» и «24 часа Ле-Мана», пользовался бешеной популярностью у автопроизводителей.

Участвовать в них стремились даже компании, которые собирали автомобили в гаражах, используя для этого молоток, рубанок и другие подручные средства. Да и фирмы, которые были крупными и известными уже тогда, никогда не гнушались участием в соревнованиях. Например, Bentley, Bugatti, Alfa Romeo, Chrysler и Mercedes-Benz. На автомобилях последней марки выступали и россияне.

В 1931 году в «24 часах Ле-Мана» принимал участие Борис Ивановский — бывший гвардейский офицер, а также самый титулованный российский гонщик первой половины XX века. В 1931-м в Ле-Мане Ивановский пилотировал Mercedes-Benz SSK — спортивную машину, спроектированную для Mercedes одним из лучших автомобильных инженеров в истории — Фердинандом Порше!

В послевоенные годы в длинных гонках продолжали выступать автомобили, похожие на дорожные аналоги, но уже к концу 1960-х машины начали принимать более привычный для современной гоночной техники вид, попутно становясь все быстрее и быстрее. Тогда же организаторы гонок начали затягивать гайки: лимитировать рабочий объем двигателей, запрещать доработки и придумливать другую головную боль для конструкторов и инженеров.

Известный факт: в автомобильном спорте работают прекрасные технические специалисты. Поэтому, несмотря на ужесточение старых и появление новых требований, инженеры все равно умудрялись делать автомобили быстрыми и эффективными. Как с точки зрения аэродинамики, так и с точки зрения расхода топлива — ключевого показателя для гонок на выносливость.

Судите сами, протяженность кольца Сарте (арены проведения «24 часов Ле-Мана») почти не менялась с середины 1950-х, а победитель гонки 2015 года практически повторил рекордное достижение по пройденной дистанции, установленное совсем недавно: в 2010-м экипаж команды Audi проехал по 13-километровой трассе 397 раз за сутки, преодолев в общей сложности 5,4 тыс. км! В 2015 году для повторения этого достижения быстрейшему автомобилю не хватило двух кругов.

В 1931 ГОДУ В «24 ЧАСАХ ЛЕ-МАНА» ПРИНИМАЛ УЧАСТИЕ БОРИС ИВАНОВСКИЙ — БЫВШИЙ ГВАРДЕЙСКИЙ ОФИЦЕР, А ТАКЖЕ САМЫЙ ТИТУЛОВАННЫЙ РОССИЙСКИЙ ГОНЩИК ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА. ТОГДА ВО ФРАНЦИИ ИВАНОВСКИЙ ПИЛОТИРОВАЛ MERCEDES-BENZ SSK



Поэтому можно смело говорить о том, что мы живем в эпоху самых эффективных автомобилей, когда-либо выступавших в гонках на выносливость. Это, естественно, касается и шасси Ligier JS P2, на котором российская команда G-Drive Racing выиграла чемпионат WEC в категории LMP2.

ПО ЛЕКАЛАМ ЛУЧШИХ САМОЛЕТОВ

Спортпрототип Ligier JS P2, как и любой спортивный автомобиль, построен вокруг карбонового монокока. Именно к этой углепластиковой «капсуле жизни», в которой пилоты проводят по несколько часов во время гоночного уикенда, крепятся все основные узлы и элементы машины: аэродинамическое оперение, силовая установка, подвеска.

Машины класса LMP2 — одни из самых совершенных в мире с точки зрения аэродинамической эффективности. Элементы, ответственные за создание прижимной силы, для JS P2 проектировали с применением методов вычислительной гидродинамики, которая позволяет определить характеристики потоковых процессов. Проще говоря, то, как поток набегающего воздуха

будет влиять на автомобиль, движущийся со скоростью под 300 км/ч. Аналогичные методы применяются, например, при проектировании самолетов и болидов «Формулы-1».

Причем при создании аэродинамического обвеса автомобиля в G-Drive Racing пользовались не только компьютерами: модель, размер которой составлял 40% от оригинала, продували в аэродинамической трубе компании RUAG. Клиентами этой конструкторской фирмы являются крупнейшие мировые производители самолетов Boeing и Airbus.

Это может показаться странным, но огромное количество закрылков, крылышек и антикрыльев, конечно, участвует в создании прижимной силы, однако основная ответственность в этом вопросе лежит на днище. Если грубо, то его форма представляет собой перевернутое самолетное крыло. Поэтому чем быстрее едет машина, тем больше ее прижимает к земле.

Есть у G-Drive Racing и специальное оперение для «24 часов Ле-Мана». Кольцо Сарте известно своими длинными прямыми, на которых машины достигают невероятных скоростей. Поэтому большая прижимная сила тут ни к че-

му, так как в данном случае она работает во вред, мешая автомобилю приближаться к пределам скорости из-за сильного лобового сопротивления.

Кстати, крепятся аэродинамические элементы к кокпиту таким образом, чтобы их можно было быстро снять и заменить на пит-стопе. Более того, в машине есть ключ, при помощи которого попавший в аварию пилот может выйти из кокпита, самостоятельно открутить сломанную деталь и доехать без нее до гаражей. Движение с поврежденными элементами может не только еще больше повредить технике, но и привести к наказанию.

€80 ТЫС. ЗА 450 «ЛОШАДЕЙ»

Не менее важная часть гоночного автомобиля, а может быть, и самая важная — силовой агрегат. Согласно техрегламенту, на автомобили категории LMP2, в которой успешно выступает G-Drive Racing, могут быть установлены либо атмосферные моторы, рабочий объем которых ограничен 5 л, а максимальное количество цилиндров не должно превышать восьми, либо турбированные двигатели. Объем таких агрегатов не должен превышать 3,2 л, а число цилиндров — шести.



ТЕХОСМОТР



ПРЕСС-СПИШКА G-DRIVE RACING

Для Ligier предлагают три варианта моторов: два атмосферных и один турбированный. Первые представлены компаниями Judd и Nissan, а единственный наддувный агрегат можно взять у Honda. Твин-турбо двигатель заметно тяжелее безнаддувных аналогов, поэтому в G-Drive остановили свой выбор на атмосферном восьмицилиндровом моторе Nissan серии VK45, отдача которого составляет 450 лошадиных сил и 570 Нм крутящего момента.

Максимально разрешенное количество двигателей для автомобилей категории LMP2 составляет три штуки. При условии что коллектив явится на все тестовые сессии и примет участие во всех гонках сезона чемпионата мира. В противном случае придется довольствоваться двумя агрегатами.

На автомобиле G-Drive Racing двигатель Nissan сочетается с шестиступенчатой секвентальной коробкой передач от компании XTrac. Смена ступеней осуществляется при помощи подрулевых лепестков. За охлаждение трансмиссии отвечает масляный радиатор. У коробки, как и у аэродинамического оперения, есть особая модификация для гонки в Ле-Мане. Она предполагает наличие длинных передач, позволяющих развить большую скорость на прямых.

Не менее важный компонент — тормоза. Ligier комплектуется шестипоршневыми суппортами спереди и сзади, а также карбоновыми тормозными дисками диаметром 380 мм. За сцепление с асфальтом отвечают покрышки британской фирмы Dunlop, надетые на 18-дюймовые диски. Ширина передних колес составляет 12,5 дюйма (почти 32 см), а задних — 13 дюймов (33 см).

«ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ ВСЕГО ПРОЕКТА — ПОСТОЯННАЯ ПРОВЕРКА ТОПЛИВА G-DRIVE В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ПОДГОТОВКИ К ГОНКАМ НА ВЫЖИВАНИЕ. ПОЛУЧЕННАЯ УНИКАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДАЕТ НАМ ВОЗМОЖНОСТЬ РЕГУЛЯРНО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТОПЛИВО G-DRIVE».

Александр Крылов, руководитель проекта G-Drive Racing, директор по региональным продажам «Газпром нефти»



Все автомобили в LMP2 заправляют одинаковым топливом — смесью этанола с бензином. Объем топливного бака для машин категории, в которой выступает G-Drive Racing, ограничен 75 л.

Стоимость машин тоже регламентирована FIA. Цена автомобиля с закрытым кокпитом, как у Ligier JS P2, составляет €450 тыс. Мотор в эту сумму не включен. За аренду одного двигателя на сезон (в гонках распространена аренда агрегата с последующим возвратом его производителю) придется отдать чуть больше €80 тыс. Спортпрототипы без крыши стоят дешевле — €370 тыс. Но, как показал сезон 2015 года, в борьбу за титул на них лучше не ввязываться.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР Тем не менее сезон 2014 года команда G-Drive Racing начинала на открытом прототипе Morgan, а самая первая машина G-Drive Racing, на которой команда выступала в 2013-м, была создана французской фирмой ORECA. Конструктивно этот автомобиль, именуемый ORECA 03, очень напоминает и Ligier, и Morgan. В основе тут тоже лежит карбоновый монокок, к нему также крепятся аэродинамическое оперение и силовой агрегат (любой на выбор клиента), тормоза тоже карбоновые. Крыши тут нет. Кстати, именно на ORECA, но не 03, а 05 (с крышей), в 2015 году выступали главные оппоненты G-Drive Racing в борьбе за титул — гонконгский коллектив KCMG. Мало того, что обе претендующие на титул машины были построены вокруг закрытых кокпитов, так и двигатель

был одинаковый — восьмицилиндровый агрегат производства Nissan, выдающий 450 лошадиных сил. Поэтому первое место G-Drive Racing в чемпионате 2015 года кажется еще более значимым: победа над коллективом, выступающим на практически идентичной технике, — одно из самых желаемых достижений для профессиональных пилотов. Ведь в «Формуле-1», например, человеческий фактор во многом нивелирован: бывает, ты априори не можешь конкурировать с более слабым пилотом просто потому, что его машина намного лучше.

В прошедшем сезоне в LMP2 выступали шесть вариантов прототипов. Помимо победоносного Ligier JS P2 команды G-Drive Racing и ORECA 05 коллектива KCMG на старт выходили болид HPD ARX-03b, спроектированный гоночным подразделением компании Honda, шасси ORECA 03, с которого свой путь в чемпионате начинал российский коллектив, Gibson 015S, также известный как Zytec Z11 SN, и Alpine A450d. Последний по большому счету является несколько видоизмененной (в основном за счет раскраски) копией ORECA 03.

Кстати, сезон 2016 года станет последним для всех этих машин. С 2017 года Международная автомобильная федерация меняет технические требования к автомобилям класса LMP2. Предполагается, что машины станут быстрее, дешевле в эксплуатации и, что немаловажно, безопаснее. Помимо прочего на всех болидах будут использоваться одинаковые двигатели. ■



ПРЕСС-СПИШКА G-DRIVE RACING

БЕРЕГИСЬ АВТОМОБИЛЯ

АВТОСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ — НЕСКОНЧАЕМЫЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ СЕРИАЛ, БИТВА НЕ НА ЖИЗНЬ, А НА СМЕРТЬ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ВСЕ УЖЕ ПРЕДУСМОТРЕНО! НО АВТОМОБИЛЬ ПРОДОЛЖАЕТ НАПОМИНАТЬ, ЧТО ОН ОБЪЕКТ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ, ЗАДАВАЯ ВСЕ НОВЫЕ ЗАДАЧИ СПОРТИВНЫМ ФУНКЦИОНЕРАМ.

ОЛЕГ КОНОНОВ



УЖАС ЛЕ-МАНА Июнь 1955 года. Команды и пилоты прибыли на 23-й по счету 24-часовой марафон во французский Ле-Ман. Гонка, которая традиционно вызывала огромный интерес, и в этот раз собрала внушительную толпу — 250 тыс. зрителей, пришедших посмотреть на борьбу лучших пилотов и машин. И зрелище обещало быть захватывающим.

Со своими автомобилями в Ле-Ман приехали Aston Martin, Jaguar, Ferrari, Porsche, Mercedes-Benz. Состав пилотов впечатляет еще больше: Майк Хоторн, Поль Фрер, Стирлинг Мосс, Хуан Мануэль Фанхио, Тони Брукс, Фил Хилл, Пьер Леверг. На французский автоспортивный праздник собрались лучшие представители мира гонок. Борьба обещала быть захватывающей.

Старт! Пилоты бегут к своим автомобилям, прыгают за руль и отправляются на 24 часа в мир сражений, высоких скоростей и огромного риска. Но гонка еще не дошла до экватора, когда произошли события, от которых до сих пор в жилах стынет кровь и которые вряд ли когда-нибудь забудут.

Пьер Леверг на Mercedes-Benz преследовал Майка Хоторна на Jaguar. На подъезде к пит-лейн эта пара догнала Лэнса Маклина, который пилотировал Austin-Healey, проигрывавший в скорости и Mercedes, и Jaguar оппонентов. В этот же момент команда просигнализировала Хоторну о необходимости заехать на пит-стоп. Британец, едва опередив Маклина, рванул ему наперерез и начал резко замедляться, чтобы не пролететь мимо своей команды.

Пилот Austin-Healey дернул рулевое колесо в сторону, чтобы избежать столкновения, но в это время его начал обгонять ехавший позади Леверг. Mercedes француза врезался в автомобиль оппонента, взмыл в воздух и, превра-

тившись в безумно вращающийся огненный шар, упал на толпу зрителей. Леверг, который находился в развалившейся за несколько мгновений машине, погиб на месте.

Тяжелые детали автомобиля — двигатель, колеса, кузовные элементы — с огромной скоростью разлетелись по толпе. В этой мясорубке мгновенно погибли 83 человека, не считая самого Леверга. Еще 120 зрителей получили травмы, по большей части тяжелые. Маклин, в машину которого врезался Пьер, чудом остался жив, отделавшись испугом.

В это трудно и даже практически невозможно поверить, но, несмотря на то что в считанные секунды погибли несколько десятков человек, а еще сотня нуждалась в оказании медицинской помощи, организаторы приняли решение не останавливать гонку. Пока одни пытались убрать разбитые машины, а другие — помочь пострадавшим, заезд продолжался. В итоге первым к финишу «24 часов Ле-Мана» 1955 года приехал человек, который и спровоцировал трагический инцидент, приведший к гибели людей, — Майк Хоторн.

Глядя на современные автомобильные гонки, трудно себе представить, что автомобиль может взлететь в воздух из-за столкновения с другой машиной, упасть на забитые зрителями трибуны и унести десятки жизней. Но и на заре автомобильного спорта, и даже в 1950-х о безопасности фанатов и пилотов почти не заботились.

У пилотов не было ни защитных комбинезонов, ни специальной обуви. В лучшем случае гонщики надевали очки, чтобы хоть что-то видеть сквозь пыль. Правда, к Ле-Ману 1955 года уже был изобретен первый шлем для автомобильных гонок. Сделала его американская компания Bell. Поэтому на Сарте многие гонщики, судя по фотографиям,

11 ИЮНЯ 1955 ГОДА. ЛЕ-МАН. ТЕЛО ПОГИБШЕГО ПЬЕРА ЛЕВЕРГА НА ФОНЕ ЕГО ПЫЛАЮЩЕГО «МЕРСЕДЕСА»

уже выступали в шлемах. Но они все равно рисковали жизнью каждую секунду пребывания на трассе. И это не самая большая проблема. Из-за борьбы на трассе опасности подвергались жизни тех, без кого автоспорт потерял бы всякий смысл, — болельщиков.

Между трассой и трибунами на гонках в 1950-х, например на том трагическом «Ле-Мане», располагались стога сена, которые мало того, что не оберегали зрителей от машин, едущих со скоростью за 200 км/ч, но и машины от зрителей. В интернете опубликовано огромное количество кадров хроники, на которых запечатлено, как люди выходят на трассу или смотрят гонку, расположившись фактически в верхней точке поворота в считанных метрах от гоночных болидов!

К сожалению, автоспортивные чиновники поняли, чем чревато наплевательское отношение к безопасности, только после случившегося в Ле-Мане в 1955 году. И даже после трагедии ценность человеческой жизни в автомобильном спорте увеличилась небыстро и неслишком. Результатом аварии, унесшей жизни 84 человек, стало расширение зоны обслуживания автомобилей и перемещение зрителей чуть дальше от трассы. Все!

«А СКОРАЯ НЕ ЗНАЛА, ГДЕ БОЛЬНИЦА...» Один из главных борцов за повышение уровня безопасности в автомобильных гонках — трехкратный чемпион мира «Формулы-1» шотландец Джеки Стюарт. В 1966 году Стюарт попал в аварию, вероятность которой сейчас исключена полностью.



ПОСЛЕ СВОЕЙ АВАРИИ В 1966 ГОДУ ДЖЕКИ СТЮАРТ ПОСВЯТИЛ ЖИЗНЬ БОРЬБЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОГОНКАХ

Во время дождевой гонки на бельгийском этапе первенства Стюарт потерял управление автомобилем, вылетел с трассы и врезался столб, стоявший на обочине. От удара машину смяло, а Джеки оказался зажат между стенками кокпита и рулем. Ситуацию усложняло то, что в результате столкновения Стюарт пробил топливный бак своего автомобиля, из-за чего горячее заливалось в кокпит и могло загореться в любой момент.

«Рядом не было ни marshals, ни группы, которая должна была эвакуировать гонщика. Тем гонщикам, которые вытаскивали меня из болида, пришлось идти к машине одного из зрителей, чтобы взять гаечный ключ и снять руль. Позже приехала машина скорой помощи, которая должна была доставить меня в госпиталь. Сначала водитель машины потерял сопровождающий нас автомобиль полиции, а после выяснилось, что он вообще не знает, как ехать в больницу», — рассказывает Стюарт об аварии 1966 года. Своим спасением Джеки обязан двум другим пилотам «Формулы-1» — легенде автоспорта Грэмму Хиллу и американцу Роберту Бондюрану. По словам Стюарта, случившееся в Бельгии полностью изменило его отношение к безопасности в гонках. Поэтому с тех пор Стюарт борется за улучшение условий для гонщиков. И результаты его борьбы очевидны: появление машин скорой помощи на трассе и медицинских центров, защитные барьеры и прочие меры, обеспечивающие защиту пилотов и зрителей.

«Если у меня и есть что оставить автомобильному спорту, то все это находится в области безопасности. По-



ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

тому что когда я только пришел в гонки Гран-при, то, что в то время называли безопасностью, было на ужасном уровне», — рассказывает Стюарт.

ДОЛГИЙ ПУТЬ К HANS В 1960-х и 1970-х гонщики были настолько влюблены в свою работу, что путешествовали по всему миру и гонялись на чем угодно. Пилоты «Формулы-1» приходили в чемпионат мира спорткаров, чтобы проехать одну гонку, и наоборот. Поэтому и меры безопасности, за которые сражался Стюарт, кочевали из одного чемпионата в другой. Плюс ко всему многие гонки проводились на одних и тех же автодромах. Но, несмотря на старания Джеки, пилоты продолжали погибать в гонках.

В 1968 году в аварии погиб чемпион «Формулы-1» Джим Кларк, а в 1973 году, сражаясь в квалификации американского этапа, в фатальную аварию попал Франсуа Север. Гибли пилоты и в гонках спорткаров. На гонке «1000 километров Буэнос-Айреса» 1971 года погиб Иньяцио Джунти, а годом спустя в Ле-Мане после аварии ушел из жизни один из гонщиков, боровшихся за повышение безопасности в автомобильном спорте, Йоаким Боннье. Возможно, всех их можно было спасти, если бы уровень защиты пилотов тогда был выше.

Сейчас к безопасности автомобильных гонок придраться трудно. Максимально возможный уровень безопасности обеспечен как пилотам, так и зрителям. Между трибунами и полотном трассы располагаются огромные отбойники и барьер, к которым предъявляются самые жесткие требования, а места болельщиков находятся не в метре от трассы. И даже не в двух.

Главных создателей шоу под названием «автомобильные гонки» — пилотов — тоже оберегают всеми возможными способами. Помимо несгораемого комбинезона, перчаток, специального белья и обуви, для которых у Международной автомобильной федерации существует отдельный свод правил, спортсмены получили практически совершенные шлемы.



34-ЛЕТНИЙ ДАТЧАНИН АЛАН СИМОНСЕН (СЛЕВА) ЗА СУТКИ ДО СВОЕЙ ГИБЕЛИ НА ТРЕКЕ ЛЕ-МАНА 22 ИЮНЯ 2013 ГОДА

Средства защиты головы теперь мало напоминают каски пожарных или шапки регбистов, как это было в 1950-х. Теперь это произведения инженерного искусства. Их делают из карбона, выпекая в особых автоклавах, а тестируют в самых жестких условиях. Например, шлемы топового стандарта 8860 подвергают огромному количеству тестов. Их бьют спереди, сбоку и сзади, кидают с высоты, бросают на них специальные болванки. Использование таких шлемов стало обязательным в топовых чемпионатах, проводимых под эгидой Междуна-

родной автомобильной федерации (FIA), с 2004 года, а их разработка началась после фатальной аварии Айртон-на Сенны в Имоле в 1994-м.

Вдобавок к этому все гонщики используют HANS — систему защиты шеи и головы. Оно представляет собой что-то вроде подковы с подголовником, которую пилот крепит к шлему. Устройство помогает при резком замедлении, когда голова спортсмена по инерции двигается вперед, а тело, притянутое к креслу ремнями, остается на месте. Благодаря HANS пилотам, попадающим в аварии, удается избежать серьезных травм шеи.

Кстати, HANS еще один пример того, как медленно и неохотно автоспорт принимает новые меры безопасности.

Устройство сделали еще в 1980-х, но обязательным для гонок под эгидой FIA оно стало лишь в конце первого десятилетия XXI века.

БИТВА ЗА ЖИЗНЬ Несмотря на то, что между гонками в 1950-х и современными заездами лежит пропасть, автоспорт продолжает быть опасным. И, к сожалению, забирает жизни людей — как пилотов, так и болельщиков.

В 2013 году на «24 часах Ле-Мана» погиб гонщик Aston Martin Аллан Симонсен. 34-летний датчанин попал в страшную аварию в самом начале гонки. В ходовом повороте Tertre Rouge спортсмен ошибся, потерял управление и на высокой скорости врезался в отбойник. От столкновения машина буквально разлетелась на части. Пилота доставили в медицинский центр трассы, где врачи констатировали его смерть от полученных травм.

В 2014 году в не менее страшную аварию попал пилот «Формулы-1» Жюль Бьянки. На Гран-при Японии молодой француз врезался в трактор, эвакуировавший разбитый автомобиль другого спортсмена. Жюля в этом случае не спас бы ни шлем, ни HANS: пилот ударился головой о нижнюю кромку кузова трактора на скорости свыше 100 км/ч. Бьянки несколько месяцев пролежал, не приходя в сознание, а летом 2015 года скончался в госпитале в Ницце. Ему было 25 лет.

Продолжают гибнуть, к сожалению, и зрители. Весной 2015-го на Нюрбургринге Nissan GT-R британца Яна Марденборо во время гонки серии VLN взлетел над трассой и улетел в забор, за которым находились зрители. Тяжелая машина пробила ограждение и упала на болельщиков. Один человек погиб, несколько получили травмы. После этого на немецком автодроме ввели ограничение скорости.

Так и продолжается эта вечная гонка за безопасность. Возникают все новые задачи, когда становятся очевидными те или иные недоработки конструкторов или организаторов гонок. Радует, что таких ситуаций все меньше: битву за сохранность человеческих жизней автоспорт выигрывает. ■



29 АПРЕЛЯ 1994 ГОДА. СТРАШНАЯ АВАРИЯ «ДЖОРДАНА» БРАЗИЛЬЦА РУБЕНСА БАРИКЕЛЛО В КВАЛИФИКАЦИИ НА ТРАССЕ В ИМОЛЕ НА СКОРОСТИ 225 КМ/Ч ОТКРЫЛА «ЧЕРНЫЙ» УИК-ЭНД, В КОТОРЫЙ ПОГИБЛИ АВСТРИЕЦ РОЛАНД РАТЦЕНБЕРГЕР И БРАЗИЛЕЦ АЙРТОН СЕННА



1 МАЯ 1994 ГОДА. СТЮАРДЫ НЕСУТСЯ К РАЗБИТОМУ «УИЛЬЯМСУ» АЙРТОНА СЕННЫ. НО БРАЗИЛЕЦ УЖЕ МЕРТВ



5 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА. МАШИНА «СКОРОЙ ПОМОЩИ» УВОЗИТ С ТРАССЫ ГРАН-ПРИ ЯПОНИИ ПИЛОТА РОССИЙСКОЙ «МАРУСИ» ЖЮЛЯ БЬЯНКИ. В СОЗНАНИЕ 25-ЛЕТНИЙ ФРАНЦУЗ ТАК И НЕ ПРИШЕЛ

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

ДОРОГА В 66

ШЕСТИЧАСОВЫЕ ГОНКИ В СИЛЬВЕРСТОУНЕ, СПА, ШАНХАЕ И НА НЮРБУРГРИНГЕ, В США, ЯПОНИИ И БАХРЕЙНЕ ПЛЮС ЛЕГЕНДАРНЫЙ 24-ЧАСОВОЙ МАРАФОН ВО ФРАНЦУЗСКОМ ЛЕ-МАНЕ — ЭТО 66 ЗАХВАТЫВАЮЩИХ ЧАСОВ, КОТОРЫЕ ПОДАРИЛ НАМ WEC В СЕЗОНЕ-2015. СЕЗОНЕ, КОТОРЫЙ СТАЛ ЗОЛОТЫМ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ КОМАНДЫ G-DRIVE RACING. И КОТОРЫЙ МЫ ЧАСТО БУДЕМ ВСПОМИНАТЬ. НАЧНЕМ УЖЕ СЕЙЧАС.

ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING



DPR/AP



ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING



DPR/AP

«ПОСЛЕ ПРОИГРЫША ЛЕ-МАНА И НЮРБУРГРИНГА МЫ ОКАЗАЛИСЬ В СЛОЖНЕЙШЕЙ ТУРНИРНОЙ СИТУАЦИИ, НО СМОГЛИ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬСЯ И ЗА СЧЕТ УСИЛИЙ ВСЕЙ КОМАНДЫ ВЫРВАЛИ ПОБЕДУ В ЧЕМПИОНАТЕ».

Александр Крылов, руководитель проекта G-DRIVE RACING, директор по региональным продажам «ГАЗПРОМ НЕФТИ»



ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING



ПРЕСС-СЛУЖБА G-DRIVE RACING



DPR/AP

НОВОЕ

прочтение
Коммерсанта

новостное приложение
«Коммерсантъ»
под Android вошло в
**ТОП ЛУЧШИХ
ЗА 2014 ГОД**
по версии редакторов
Google Play



16+

реклама

Получайте ещё больше
новостей в режиме
реального времени

Читайте все материалы
газеты «Коммерсантъ»,
журналов «Власть»,
«Деньги», «Огонёк»,
«Автопилот», Weekend
и «Наука»

Смотрите рейтинги
материалов

Слушайте прямой
эфир радиостанции
«Коммерсантъ FM»

Используйте настройку
на свой регион, сервис
интеграции с социальными
сетями

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС