

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, Жульеном 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 Жульен 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 Жульен 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	ЖУЛЬЕН 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