



G-DRIVE RACING

— Да, наши автомобили заправляются топливом G-Drive во время тестов, тренировок и подготовки машины к чемпионату. Мы собираем информацию и можем анализировать эксплуатационные характеристики, которыми обладает это топливо, и как оно влияет на динамические характеристики двигателя. Таким образом, мы поддерживаем развитие G-Drive-95 и на основе информации с тестов разработали и вывели на рынок G-Drive-98.

**— Проводите тесты только во время гонок?**

— Нет, конечно. Топливо регулярно проходит и независимые испытания в европейских лабораториях, которые подтверждают заявленное качество. Кроме того, все наши спонсорские и кобрендинговые проекты с автопроизводителями (например, только месяц назад мы подписали соглашение с компанией Jaguar Land Rover Russia) нацелены в первую очередь на тестирование топлива в различных условиях — бездорожья или городской среды, для того чтобы совершенствовать продукт, посмотреть, как он себя ведет в тех или иных ситуациях.

**— Можно ли оценить эффективность участия в гонках? Ведь G-Drive Racing не приносит прибыли напрямую?**

— Кроме тестирования топлива G-Drive в гоночных условиях мы, конечно, ставили целью продвижение нашего премиального бренда. И это оказалось достаточно эффективным: сейчас каждый третий клиент наших АЗС выбирает G-Drive. Так что мы на собственном опыте можем сказать, что автоспорт может быть эффективным инструментом маркетинга.

Как я уже говорил, автоспорт — прекрасная площадка для продвижения продуктов, которая позволяет использовать абсолютно разные инструменты. Например, мы создали телевизионное реалити-шоу «Гонщики». Дебютировавший в 2014 проект собрал на гоночной трассе 12 талантливых ребят со всей России. Пройдя многоступенчатый отбор, эти вчерашние зрители G-Drive Show, масштабного автоспортивного праздника, который проходил в крупнейших городах страны, получили возможность реализовать свою мечту — стать пилотом команды G-Drive Racing и проехать в реальной гонке на Нюрбургринге с Романом Русиновым в качестве его напарника. Это был настоящий успех: мы получили намного больше заявок, чем ожидали. Сейчас мы думаем о втором сезоне «Гонщиков».

**— Как организовано управление командой?**

— Как руководитель проекта G-Drive Racing я занимаюсь общими принципиальными вопросами, касающимися деятельности команды. Моя основная работа — продажи нефтепродуктов в компании «Газпром нефть», и я занимаюсь широким кругом вопросов, связанных с этим бизнесом. Хотя, признаюсь, автогонки — мой любимый проект и я стараюсь уделять ему как можно больше времени. В прошлом году из восьми этапов я был на трех — в Ле-Мане, Спа и Сильверстоуне. Никогда не пропускаю Ле-Ман. За спортивный результат и успешное взаимодействие пилотов, инженеров и механиков отвечает Роман Русинов.

**— Возможна ли дальнейшая «русификация» команды?**

— Мы не стараемся продвигать именно французов или русских пилотов. Для нас в первую очередь важен спортивный результат, ведь он позволяет успешно продвигать продукт. Раньше у нас в команде были и британец, и австралиец. В этом году под номером 26 едет экипаж Роман Русинов (Россия) и Жюльен Каналь (Франция), которые уже были напарниками в 2014 году, а также Сэм Берд (Великобритания). Силен и экипаж второго болида под номером 28: Луис Фелипе Дерани (Бразилия), Густаво Якаман (Колумбия), Рикардо Гонзалес (Мексика).

**— Задумывались над созданием собственного прототипа?**

— Мы занимаемся продажей нефтепродуктов, создание автомобилей — это не наша сфера деятельности. Теоретически можно было бы попробовать создать в России прототип автомобиля. Однако, во-первых, уже обнародован новый регламент FIA WEC, согласно которому официальными поставщиками шасси для чемпионата станут всего четыре компании, и российских среди них, увы, нет. Во-вторых, начинать с чистого листа — не всегда оправданный вызов. Существуют разработки, которые можно увидеть в деле еще до того, как было принято решение инвестировать в них внушительные суммы.

**— Кроме пилотов для команды нужны технические специалисты. Легко ли их найти, в частности, в России? Много ли от них зависит?**

— Грамотные технические специалисты, обладающие большим опытом, с хорошей репутацией, как и в любой

иной области, просто на вес золота. В автоспорте не существует детали, которую можно назвать «не очень важной». Даже перегоревшая лампочка подсветки номера болида стоимостью пару евро способна лишить команду нескольких минут в гонке: их придется потратить на устранение дефекта. Теперь представьте себе значение каждого механика в команде! Скорость и четкость действий, точность выполнения работы всегда влияют на исход гонки для команды. Иногда победа буквально находится у них в руках.

Для техников высокого уровня необходима соответствующая школа: и образование, и, главное, практика. Наши партнеры — французы, я не могу оценить российский рынок механиков и инженеров. Уверен, у нас найдется немало талантливых специалистов. Но им необходимо поле для применения своих знаний и поддержки квалификации. Это звенья одной цепи: чем активнее будет развиваться автоспорт, тем более востребованными будут эти специальности.

**СТРЕМЛЕНИЕ К ЗОЛОТУ**

**— Случаются ли проблемы, которые можно связать с изменением отношения некоторых стран к России? Или мир автоспорта принципиально далек от политики?**

— Нет, я не могу сказать, что нас когда-то «засуживали» по политическим соображениям. Автоспорт хорош тем, что успехи или поражения всем очевидны. Если ваша команда пришла к финишу первой, то это свершившийся факт, нравится это кому-то или нет. Однако о досадных дисквалификациях и штрафах не стоит забывать. Но я не думаю, что они как-то связаны с цветами флага на карбоновых корпусах болидов.

**— Нынешний сезон складывается для G-Racing неплохо. Вы удовлетворены результатами?**

— Этап в британском Сильверстоуне стал блестящим открытием сезона для G-Drive Racing. Впервые в истории чемпионата FIA WEC победный дубль достался российской команде. Болельщики видели наших пилотов одновременно на первой и второй ступенях пьедестала в стартовой гонке 2015 года. После второго этапа на бельгийском треке Спа-Франкоршам G-Drive Racing укрепила свои позиции в турнирной таблице и существенно увеличила отрыв от ближайших соперников. Решение прини-

мать участие в чемпионате мира по гонкам на выносливость сразу с двумя болидами себя оправдывает, и начало сезона стало очень обнадеживающим.

В Ле-Мане пилотам удалось буквально вырвать итоговое место на подиуме у обстоятельств. Пожар, столкновение — и тем не менее российский флаг на подиуме, а также важные в общем зачете двойные очки, которые присуждаются в Ле-Мане, позволяют рассчитывать на победу в сезоне. Учитывая стабильно улучшающиеся результаты команды, могу с уверенностью сказать, что у нас есть все шансы на победу и в чемпионате FIA WEC. Дебют в 2012 году принес нам полезный опыт, бронза 2013-го показала, что мы движемся в верном направлении, серебро 2014-го сделало G-Drive Racing заметным и сильным игроком в LMP2.

**— Что можно назвать самым серьезным достижением команды? Чего еще хотелось бы добиться?**

— На сегодняшний день команде G-Drive Racing принадлежит рекорд по числу побед и полу-позиций в чемпионате. Выиграть самую известную гонку в мире «24 часа Ле-Мана» — мечта каждого пилота, и, вероятно, выбирая между титулом по итогам чемпионата мира или победой на кольце Сартэ, многие, не задумываясь, предпочтут подиум в Ле-Мане. В 2015 году россияне впервые финишировали на подиуме в Ле-Мане, и это можно считать серьезным достижением для российского автоспорта и команды. Однако Ле-Ман для нас по-прежнему не до конца покоренная вершина, которую мы намерены штурмовать и в следующем году. Шансы на победу в сезоне-2015, как я уже говорил, велики. Будем стремиться к золоту по итогам FIA WEC.

Интервью взял ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ

**МЫ СОЗДАЛИ ТЕЛЕВИЗИОННОЕ РЕАЛИТИ-ШОУ «ГОНЩИКИ»: 12 ТАЛАНТЛИВЫХ РЕБЯТ СО ВСЕЙ РОССИИ ПОЛУЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ РЕАЛИЗОВАТЬ СВОЮ МЕЧТУ — ПРОЕХАТЬ В РЕАЛЬНОЙ ГОНКЕ**

