



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 Боровягина — 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

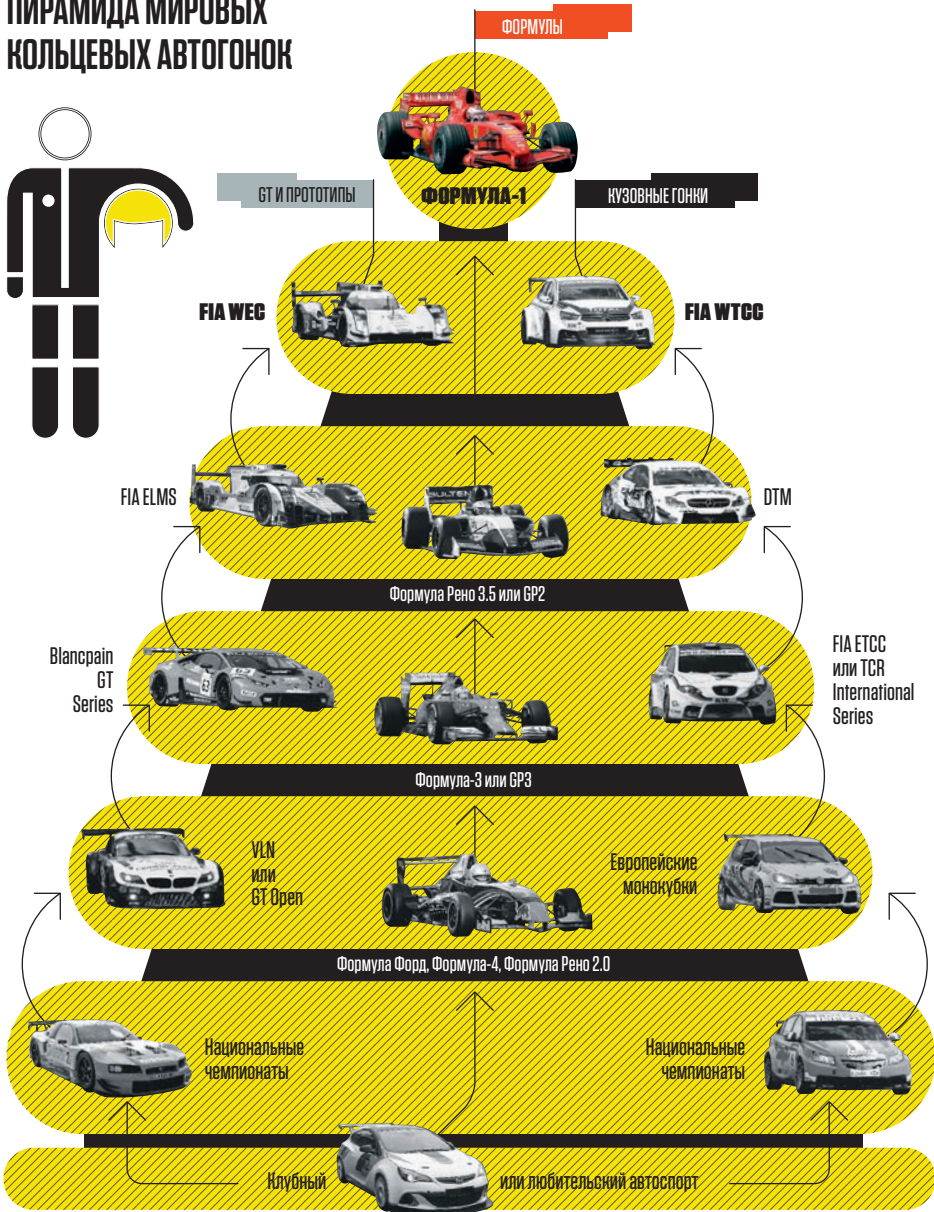
WEC, NASCAR, ELMS, DTM, Ф1 — КАК СОРИЕНТИРОВАТЬСЯ В БЕСКОНЕЧНОМ РАЗНООБРАЗИИ ГОНОК? СКОЛЬКО СТОИТ УЧАСТИЕ В НИХ? В КАКИХ ЧЕМПИОНАТАХ МОЖНО И НУЖНО БОЛЕТЬ ЗА РОССИЮ? ЭТОТ ЛИКБЕЗ ПО МИРОВЫМ КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ БУДЕТ НЕБЕЗРАЗЛИЧЕН КАК НАЧИНАЮЩИМ ЛЮБИТЕЛЯМ АВТОСПОРТА, ТАК И БОЛЕЛЬЩИКАМ СО СТАЖЕМ.

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