



→ 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 родственных 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.

Достойны 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»