

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. БЛАГОДАРИ НАШЕМО 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