

Езда за пределами трека стала для меня просто передвижением из точки А в точку Б. На дороге не ощутить даже десятой доли того, что получаешь на гоночной трассе.

“



КРУГ ВОЗВРАЩЕНИЯ

НА УЛИЦЕ ЖАРА 40 ГРАДУСОВ. В САЛОНЕ ГОНОЧНОЙ «КАЛИНЫ» РАБОТАЕТ ПЕЧКА, ВЕНТИЛЯТОР ВКЛЮЧЕН НА МАКСИМАЛЬНЫЕ ОБОРОТЫ, ЧТОБЫ НЕ ПЕРЕГРЕЛСЯ ДВИГАТЕЛЬ. ПИЛОТ ОДЕТ В НЕСГОРАЕМОЕ БЕЛЬЕ И КОМБИНЕЗОН. НУЖНО УПРАВЛЯТЬ МАШИНОЙ, ПРОДЕЛЫВАЯ ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО ФИЗИЧЕСКОЙ РАБОТЫ. ОЩУЩЕНИЕ, БУДТО ПРИШЕЛ В ПАРИЛКУ В ШУБЕ И КОЛЕШЬ ТАМ ДРОВА.

ОКНА? ЛУЧШЕ ПРИКРЫТЬ, ЧТОБЫ НЕ СТРАДАЛА АЭРОДИНАМИКА.

КОГДА ТЕРПЕНИЕ УЖЕ НА ИСХОДЕ, ВДРУГ СТАНОВИТСЯ НЕСТЕРПИМО ХОЛОДНО. ГОНЩИК СЛИВАЕТСЯ В ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ С АВТОМОБИЛЕМ, КОНТРОЛИРУЕТ КАЖДЫЙ САНТИМЕТР ТРАССЫ. ФИНИШНЫЙ ФЛАГ – МОЖНО ВЫДОХНУТЬ! И ТУТ НАСТУПАЕТ САМЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ МОМЕНТ – КРУГ ВОЗВРАЩЕНИЯ. УЖЕ МОЖНО ОТКРЫТЬ ОКНА И ОТСТЕГНУТЬ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ, НО БЕЗ ТОЛКУ: ГОЛОВА И РУКИ НЕ ХОТЯТ СЛУШАТЬСЯ. СЕКУНДУ НАЗАД ПИЛОТ БЫЛ МАКСИМАЛЬНО СОСРЕДОТОЧЕН, А ТЕПЕРЬ ОРГАНИЗМ ВЫДОХНУЛ, И ПРОСТО ДОЕХАТЬ ДО БОКСОВ – УЖЕ СВЕРХЗАДАЧА. ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ, ВТОРОЙ СВЕРХУ КЛАСС «ТУРИНГ-ЛАЙТ» – НЕ ИГРУШКИ.

текст: Антон Будилин

фото: Олег Токмаков

+ архив Александра Сальникова

С детства Александр Сальников интересовался гонками. Окончил университет, поработал начальником, основал свой бизнес. И как-то поймал себя на мысли: «Дальше откладывать уже нельзя: если начинать, то сейчас».

– Свой первый гоночный опыт я получил в ралли, – рассказывает он. – Прилетел в Тольятти, чтобы пройти двухдневный курс обучения на ледовом овале. Задача была – познакомиться с боевым автомобилем «Лада Калина». За руль сел бывший заводской пилот АвтоВАЗа Сергей Нуждин, меня пристегнули к пассажирскому креслу. Через 3 круга я попросился выйти, бормотал что-то типа: «Автоспорт – это не мое» и собрался улетать обратно. Когда первые эмоции схлынули, все-таки сел за руль и практически сразу у меня стало получаться.

С самого начала Александр решил для себя, что не хочет просто вливаться в профессиональную команду в роли пилота. Купить машину и встать на обслуживание в спортивную команду – слишком просто, дорого и неинтересно. Хотелось принимать решения, влиять на техническую политику, строить команду с нуля. Точно так же он рискнул вместе с Андреем Медведевым, когда в 2005 году они ушли из ОАО «Автодизель» и основали свою компанию – «Промышленные силовые машины». Предприниматели нащупали свободную рыночную нишу, рискнули и выиграли. История с гоночной командой повторяется точь-в-точь. В 2009 году о российском кольцевом чемпионате знали только

фанаты, а с трассами была просто беда. Четыре года прошло, и трассы выросли как на дрожжах, впитав в себя миллионные инвестиции. Сальников и его команда играют в Высшей лиге.

– Начиная я в классическом ралли, но на своем опыте быстро уяснил: нельзя ехать, не обращая внимания на состояние трассы, – рассказывает Александр. – Нужно беречь машину, объезжать ямы, находить баланс между скоростью и сохранностью техники. На автомобилях мирового уровня можно пролетать по нашим дорогам, не задумываясь. В более слабом классе выигрывает тот, кто умудряется сохранить машину. Я понимаю, что пилоты с большим опытом способны справиться с российскими трассами даже на относительно слабой технике. Но у меня был выбор, и я

– Мы решили построить машину, которая сможет бороться на равных с иномарками, – рассказывает Александр. – В прошлом году наша «Приора» под управлением Сергея Нуждина не радовала надежностью. Мы взрывались, горели, перегревался мотор, подводила турбина. Это неизбежный процесс создания серьезного спортивного автомобиля. Но к концу сезона все-таки смогли добиться от автомобиля надежности. В этом году работали над управляемостью и уже попали на подиум, в следующем – планируем побеждать. Решение участвовать в зачете «Туринг» стало очень серьезным вызовом всей команде.

Сам Александр ездит в «Туринг-лайт» на машине попроще – 180-сильной «Калине». Ну, как попроще...



перешел в кольцевые гонки – туда, где спортивная составляющая максимальна. К лету 2009-го раллийную «Калину» мы перестроили под начальный уровень российского кольца – класс «Национальный». Чемпионат тогда только набирал обороты, а все соревнования проходили либо в Прибалтике, либо на городских автодромах. Мой первый этап – городская гонка в центре Курска. Не Монако, конечно, но ощущения похожие. Тогда я приехал третьим в своем классе, несмотря на 2 весомых столкновения с бетонным ограждением. В этом и заключается преимущество кольцевых гонок: есть возможность контактной борьбы – в рамках жестких спортивных правил, разумеется.



От команды «ПСМ-Team80» в чемпионате участвуют 3 автомобиля: 2 «Калины» в «Туринг-лайт» и «Приора» в топовом классе «Туринг». Как правило, гоночную технику такого уровня в России не строят: балом правят Seat, BMW, Opel и Audi.

– В классе выступают небольшие автомобили Ford Fiesta, VW Polo, Citroen Saxo или C2, – рассказывает пилот. – На недавних тестах в Казани мы оказались на одном треке с любителями погонять на гражданских автомобилях. Я удивился, что 180-сильной «Калине» пришлось постоянно распугивать Nissan GT-R, Porsche 911 (обе далеко за 500 л.с.) и прочих дорожных монстров. На прямых участках гражданские машины немного отрывались, но в поворотах я вновь утыкался в дорожные бамперы. Наравне мы ехали только с топовой Ferrari. Но когда на трек выходят автомобили класса «Туринг», у «гражданских» просто не остается ни единого шанса. В тот момент я подумал, что выступать на «Калине» гораздо интереснее, чем пытаться что-то показать за рулем серийной машины.

В мирной жизни Александр Сальников передвигается на кроссовере Mazda CX-7.

– Раньше мечтал приобрести что-нибудь быстрое и азартное на каждый день, но езда за пределами трека стала для меня просто передвижением из точки А в точку Б. На дороге не ощутить даже



десятой доли того, что получаешь на гоночной трассе. Большой плюс – гоночные навыки помогают предвидеть аварийные ситуации.

Кстати, про аварии. О чем думает пилот, когда его автомобиль на полном ходу вылетает с трассы?

– Моя первая авария случилась еще в ралли, где многое зависит от штурмана. Он читает стенограмму, заранее предупреждая о предстоящих поворотах. В тот раз мне слишком поздно сообщили о приближающейся шпильке – остановились мы уже на крыше, – вспоминает Сальников. – Что чувствуешь? До последнего момента пытаешься удержать машину. Когда понимаешь, что вылет неизбежен, ищешь вариант, при котором техника пострадает минимально. Убираешь руки с руля, чтобы не повредить пальцы, и смотришь на происходящее, будто в телевизор. Тело пристегнуто ремнями безопасности, так что инерции практически

Многие приходят просто развлечься и поиграть. Но в автоспорте, если ты играешь, получишь 28-е, последнее место. Начинаешь задумываться, что неплохо хотя бы 20-м приехать. Проходишь эти 8 ступеней, оглядываешься и понимаешь, какой путь был проделан. Обратно уже не вырвешься.



190 л/с – средняя мощность двигателя в классе «Туринг-лайт»

7 кг теряет пилот за один этап

700-800 тыс. рублей стоит базовый автомобиль для участия в классе «Национальный». Бюджет одного этапа – порядка 100 тысяч.

30 млн. рублей и больше тратят за сезон команды-лидеры в зачете «Туринг».

нет. Как только машина останавливается, обесточиваешь бортовую сеть, во избежание возгорания. Все.

С каждым годом требования к технике и форме пилота ужесточаются, и случаев серьезного травматизма на гоночных трассах становится все меньше. Но гонки – по-прежнему серьезный риск. Летом прошлого года на соревнованиях в Смоленске, при невероятном стечении обстоятельств, погиб пилот Юрий Семенчев.



Каждый из восьми этапов чемпионата – это 4 полноценных дня. Телеметрия, анализ трассы, работа с настройками. Для участников время пролетает, как одно мгновение.

– Каждый день сотню раз проезжаю 3-километровую трассу, на десятые доли секунды улучшая результат. За время тренировок и квалификации достигается пик формы, а в гонке просто отодвигаешь на второй план все лишнее и удивляешься, что в борьбе

проезжаешь трассу еще быстрее, – рассказывает Александр.

В чемпионате участвуют совершенно разные люди. Начиная от мальчишек, которых приводят отцы, и заканчивая профи, для которых гонки – это дело всей жизни. Первые откатали несколько сезонов в картинге – им нужно развиваться дальше. Если парень умеет ездить быстро и лишен чувства страха, то имеет все шансы стать хорошим пилотом. Профессионалы, бывшие пилоты АвтоВАЗа всегда на полступеньки выше – у них свой подход, свое отношение. Именно эти люди определяют уровень чемпионата.

– Многие приходят просто попробовать, – говорит мой собеседник. – Как в пейнтбол или на платную рыбалку. Развлечешься и поиграть. Но в автоспорте, если ты играешь, получай 28-е, последнее место. В этот момент начинаешь задумываться, что неплохо хотя бы 20-м приехать. Проходишь эти 8 ступеней, оглядываешься и понимаешь, какой путь был проделан. Обратно уже не вырвешься.

В прошлом году команда «ПСМ-Team80» стала чемпионом страны в командном зачете «Туринг-лайт», Александр Сальников закончил сезон на 5 месте. По итогам сезона-2013 он стал 7-м среди 48 пилотов в категории «Туринг-лайт».

– Позиция на финише может определяться удачей, проблемами у соперников. Для меня главное – ощущение, что я сделал все возможное, боролся до конца, – рассказывает мой собеседник. – Был случай, когда я ехал четвертым, с приличным отставанием. За 2 круга до финиша стало ясно, что догнать лидеров не получится и нужно поберечь машину для следующей гонки. И на последнем круге у лидеров происходит авария. Не откажись я от борьбы, приехал бы на подиум.

На вопрос о том, как меняет человека это увлечение, Сальников отвечает:

– Я сильно изменился благодаря автоспорту. Раньше видел сильного пилота и пропускал его. Но как только начинаешь идти на, казалось бы, логичные компромиссы – считай, проиграл. Так и будешь уступать. Только драйв, адреналин и абсолютная бескомпромиссность. В жизни, знаете, тоже помогает. ☺