

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Спортивный босс: Александр Сальников («Промышленные силовые машины»)

НБГ рассказывает о том, как предприниматели WWW поддерживают себя в форме. На этой неделе — автогонки с производством дизельных электростанций.

Александр Сальников — сооснователь ярославского предприятия «Промышленные силовые машины», которое производит дизельные электростанции и насосное оборудование. Несколько лет назад Сальников увлекся автоспортом, начал участвовать в кузовных гонках и интересоваться возможностями спорткаров. Его увлечение сыграло на пользу бизнесу: в структуре ПСМ появилось подразделение, специализирующееся на разработке и выпуске спортивных автомобилей и комплектующих. Автогонки, на которых Александр выступает в гонках, продвигают его компанию.

О спорте

В шесть лет я начал заниматься плаванием, потом заинтересовался баскетболом, позже — рукопашным боем, различными видами карате. В автоспорте, несмотря на то что это сезонное занятие, надо поддерживать форму круглый год. Годится любые виды физической активности, направленные на развитие выносливости и концентрации — два самых важных качества для гонщика. Лыжи и бассейн зимой, летом — велосипед и пробочки. Тренировка, связанная непосредственно с гонками, проходит лишь несколько раз в году. В основном это тестовые заезды — две сессии по два дня перед началом сезона, а также серия пробных гонок между первой и второй половиной сезона. В остальное время года просто стараюсь поддерживать себя в форме.

О гонках

Пять лет назад мой товарищ-гонщик усадил меня справа от себя на тестовом заезде, он тогда готовился к участию в ралли-марафоне. Тренировка проходила зимой, на ледяном андроме. Через пару минут после старта я умолял оставить машину и выпустить меня. Было страшно и тяжело. Может, из-за того, что не я был за рулем — когда находишься в пассажирском сиденье, всё представляется намного драматичней. Мы въезжали в крутые виражи, вставали на два колеса, автомобиль грохотал на каждом повороте, а я, висевший в сиденье, хотел только одного — сбегать. После того, как всё закончилось, вместо облегчения испытал желание повторить заезд, только уже в качестве гонщика.

Когда человек попадает в автоспорт, вырваться очень сложно. Это даже нельзя назвать хобби. Гонки — часть моей жизни, настолько же важная, как и работа, семья. У меня же бывает отпуск. Максимум несколько выходных на Новый год и майские праздники. После участия в гонках, которые обычно длятся три-четыре дня, у меня ещё долго сохраняется ощущение, что я две недели провёл в полноценном отпуске.

Раньше, до начала занятий автоспортом, я иногда нарушал правила дорожного движения. Мог запросто превышать скорость. Сейчас в обычной жизни я воку автомобиль, как пенсионер. Водители дают на газ ради острого ощущения, адреналина. Мне его хватает на трассе. Все гонщики скажут вам то же самое, кстати. Хочешь быстрой езды — попробуй прокатиться несколько кругов в спортивном автомобиле.

◀ 1/4 ▶



О мотивации

Лучший стимул для тренировок — вызов, когда ты понимаешь, что не получаешь, потому что ты слабее кого-то. Крайне важно иметь конкурентноспособную машину и осознавать, что проблема в тебе. Невозможно сохранять хладнокровие, прекратить думать об этом — работа и проблемы отойдет на второй план.

О питании

За один заезд пилот теряет примерно три килограмма. Также во время гонки идёт расход топлива. Всё это мы обязаны учитывать. Минимальный вес автомобиля с пилотом в классе «Туринг-лайт» — 1 100 кг. Если после финиша недоквес составляет хотя бы один килограмм, результат аннулируется, такие случаи были.

Когда заканчивается гонка, все автомобили направляются в закрытый парк для проведения технической инспекции, к ним никто не может прикасаться. Только после завершения машины с пилотом и других проверок можно выпить воды. Такие жесткие требования заставляют пересмотреть свой рацион. На время гонок — только здоровая пища: овощи, мясо на пару. Вообще, я сладкоежка. Если бы не контроль со стороны жены, пизгался бы широкоюзом. Она, кстати, категорически запрещает мне пить колу, во время заездов это ограничение снимается. Кола действует на меня как энергетик. В остальное время никакой специальной диеты я не придерживаюсь. Просто стараюсь есть умеренно.

Об автомобилях

Чем сложнее машина, тем более непредсказуемые вещи она выкидывает.

У гонщиков есть только одно суверен, которое работает в 100% случаев: ударит машину в предыдущем заезде — она отомстит тебе в следующем. Мой кореец (Kia — Prus, NRG), например, обиделся на меня за то, что я сильно разбил его на прошлом этапе, поэтому устраивает мне мелкие пакости: то колесо лопнет, то что-нибудь заклинит. В такие моменты понимаешь, что к автомобилю надо относиться с уважением.

Вопрос, что важнее — хорошая машина или хороший пилот — такой же странный, как «ты кого больше любишь — маму или папу?». Это два взаимосвязанных фактора. Когда ты понимаешь, что автомобиль слабый, начинаешь списывать свои промахи на него, интуитивно лениться — проблема удаляется. Когда автомобиль отличный, хочешь не хочешь, ты должен ему соответствовать. Эффект синергетический.

Автоспорт — дорогое удовольствие, в отличие, скажем, от бега, где всё что нужно — только пара кроссовок и форма. Входная ставка довольно высокая. Если ны берёшь национальный класс, средний спортивный автомобиль стоит около 1 млн рублей, дальняя категория в зависимости от целей возрастает соответственно. Кто-то едет с одним механизмом, экономит на резине. В мировом туринге один автомобиль стоит порядка 15–17 млн рублей, сезон обходится в несколько миллионов евро. Кузовные автогонки, в которых я принимаю участие, привлекают зрителя тем, что машины, на которых мы соревнуемся, внешне выглядят точно так же, как те, что едет по дорогам.

◀ 1/10 ▶



О связи спорта с бизнесом

Первое время, пока не было результатов, я старался не ассоциировать своё увлечение с бизнесом. Сейчас, благодаря у нас в стране получается брать призовые места, начал стали интересоваться ещё до старта. «ПСМ-спорт» — единственная компания в России, которая занимается инжинирингом спортивных автомобилей. Все наши конкуренты собирают машины под заказ за границей. Мы сразу отказались от этой идеи. Когда ты не можешь контролировать процесс сборки, на выезде получаешь коту в нос.

Для того чтобы создать спортивный автомобиль, необходим коллектив инженеров минимум с двадцатилетним опытом работы в коллективе. Профессиональный инженер — как узкоспециализированный врач, поэтому за создание оборудования ПСМ и точечной техники команды отвечают разные люди.

Технические требования к спортивному автомобилю даже самой простой категории состоят из сотен страниц, где прописано всё, включая допустимые материалы и термобработку отдельных деталей. Именно поэтому у нас в стране так мало профессиональных гоночных коллективов.

Чтобы сделать спортивный автомобиль, соответствующий международным стандартам, необходимы профессионалы, далекие от ветреного представления об автоспорте. Инженеры ПСМ по крупицам собирают информацию об иностранных новинках в автоспорте, сутками перебирают электронику. Создание автомобиля требует больших инвестиций в техническое оснащение и долгой работы над каждым новым элементом. Последующие на трассе в рамках жестких технических требований стоят миллионы рублей. Только предсерийные стендовые испытания двигателя «съели» вероятно, желтопорошковую шкатулку 98-го бензина и сотни литров масла.

Для наших партнеров по бизнесу, которых мы всегда приглашаем на гонки, каждый автомобиль под логотипом ПСМ — наглядная демонстрация того, что мы умеем. Сложно дать точную оценку количеству сделок, совершаемых благодаря автоспорту, но корреляция, безусловно, есть. Спорт как идея положительно воспринимается партнерами. Команда под эгидой ПСМ заметно повышает лояльность к компании.