

РЕФОРМАТОР КОЛЬЦА

Олег Петриков – о российских кольцевых автогонках,

недоступности Урала и бесплатных билетах на этапы

Текст: Дмитрий Маслов / Фото: Евгений Пахоль

В 2014 году чемпионат страны по кольцевым автогонкам, объединяющий четыре класса – «Туринг», «Туринг-Лайт», «Супер-Продакшн» и «Национальный», – пережил небольшую революцию. Он сменил название – и теперь именуется Российской серией кольцевых гонок, – промоутера и формат. Главой серии стал завершивший карьеру гонщика Олег Петриков. В интервью «Большому спорту» он рассказал о стоящих перед ним задачах и способах их достижения, оценил общую ситуацию в отечественном автоспорте, а также приоткрыл некоторые финансовые секреты.

ДОСЬЕ

РОДИЛСЯ 30 СЕНТЯБРЯ
1984 ГОДА В МЫТИЩАХ
СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЕР
ЧЕМПИОНАТА РОССИИ
ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
В КЛАССЕ «ТУРИНГ»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
АВТОДРОМА «СМОЛЕНСКОЕ
КОЛЬЦО»
РУКОВОДИТЕЛЬ
РОССИЙСКОЙ СЕРИИ
КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОК (РСКГ)





— Почему вы решили завершить карьеру пилота в 29-летнем возрасте?

Компания SMP Racing подписала промоутерское соглашение с Российской автомобильной федерацией (РАФ) и сделала мне предложение о сотрудничестве. У меня есть четырехлетний опыт организации этапа чемпионата Европы по гонкам на грузовиках Truck Battle Russia на автодроме «Смоленское кольцо», который я возглавляю. В качестве гонщика выступал за рубежом, видел, как там все устроено, и хочу использовать наработанный опыт в России. Попытаемся сделать так, чтобы все участники и зрители соревнований получили удовольствие. Совмещать организационную работу с обязанностями пилота не смогу как из-за нехватки времени, так и по причинам этического

«**ВХОД НА ЭТАПЫ PCKГ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ. КОГДА ЗРИТЕЛЬ ПОЙДЕТ, НАЧНЕМ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ. СЕЙЧАС ЖЕ РАДИ ПОВЫШЕНИЯ ПОСЕЩАЕМОСТИ НЕ СТАНЕМ СОЗДАВАТЬ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ**»

характера. Не хочется разговоров о том, что ты побеждаешь благодаря административному ресурсу. В то же время могу погоняться в других сериях. К примеру, приглашают на этап Кубка Татарстана, это соревнование не входит в PCKГ.

— Вы будете заниматься поиском финансирования или задача в первую очередь в том, чтобы правильно использовать существующий бюджет?

У нас уже имеется определенный бюджет, но будем расширять пул партнеров. В текущем сезоне это по объективным причинам проблематично, так что постараемся поработать на имидж, чтобы в дальнейшем спонсоры к нам пришли. Надо не растерять имеющийся пул пилотов, убедить их в том, что ситуация меняется к лучшему.

Некоторые российские пилоты выступают за рубежом. Вы попытаетесь вернуть их в российские соревнования или же цель PCKГ – подготовка гонщиков для более крупных серий?

Хотим помочь отечественным спортсменам выйти на новый уровень. Когда я впервые приехал на соревнования в Европу, отчетливо понял, что не готов к ним. В России тогда просто не было трасс необходимого уровня. Сейчас ситуация улучшилась: в стране уже четыре качественных автодрома. По сравнению с Европой и Северной Америкой, конечно, очень мало, но уже что-то. Эталоном считаю США, где на трибунах собираются по 70 тысяч зрителей, соревнования активно освещаются в СМИ.

— Но ведь там и уровень конкуренции другой...

Что правда, то правда. В середине 2000-х в России был бум автоспорта, в паддоке собиралось по 150 пилотов, а в классе «Национальный» выступали свыше 45 автомобилей. Хотим вернуть тот интерес, создать привлекательные условия для пилотов.

Во сколько обойдется участие в PCKГ в низшем классе?

Заявочный взнос в PCKГ – 15 тысяч рублей, стартовый на этап – еще столько же. Прибавьте к этому покупку шин, бензина, доставку автомобиля на трассу, текущие расходы... В результате на один старт придется потратить 150–200 тысяч.

— Сколько автомобилей будет участвовать в самом престижном классе «Туринг»?

Не менее 12, в минувшем сезоне их было 10. Надеюсь, в российское первенство вернуться некоторые выступающие в Европе пилоты. Но для этого нужно создать хорошие условия: внимание СМИ, идеально работающий судейский корпус.

— В 2014 году в чемпионате запланировано 8 этапов. Это оптимальное их количество?

Я бы сказал, максимальное. В предыдущие сезоны их было по 6–7, при этом при определении победителя один худший результат не учитывался. Подобная практика пошла с тех времен, когда проводились соревнования в Красноярске, куда многие просто не могли добраться. Сейчас мы пытаемся убрать такой пункт из правил, должны учитываться все гонки. В минувшем году я как пилот принял участие в семи гонках, а в зачет пошли 6 результатов. Считаю это несправедливым.

— Планируется, что первенство завершится в Сочи. Успех подготовит трассу в столице Олимпийских игр?

Ее должны открыть в августе, а наши соревнования состоят-

«**ЗАЯВОЧНЫЙ ВЗНОС В PCKГ – 15 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ, СТАРТОВЫЙ НА ЭТАП – ЕЩЕ СТОЛЬКО ЖЕ. ПРИБАВЬТЕ К ЭТОМУ ПОКУПКУ ШИН, БЕНЗИНА, ДОСТАВКУ АВТОМОБИЛЯ НА ТРАССУ, ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ... В РЕЗУЛЬТАТЕ НА ОДИН СТАРТ ПРИДЕТСЯ ПОТРАТИТЬ 150–200 ТЫСЯЧ**»

ся в конце сентября, так что проблем не вижу.

— Сколько стоят билеты на этапы PCKГ?

Вход будет бесплатным. Когда зритель пойдет, начнем продавать билеты. Сейчас же ради повышения посещаемости не станем создавать препятствий для болельщиков. Правда, подобная практика не распространится на московский этап, который совмещен с соревнованиями мирового первенства World Touring Car Championship (WTCC). В данном случае наши старты станут гонкой поддержки для более престижных.

— Почему соревнования PCKГ не проводятся на востоке страны?

За исключением красноярского «Красного кольца», и дальневосточного «Приморского кольца», за Уралом нет автодромов. Там более популярен дрег-рэйсинг. Многие наши участники ездят на соревнования своим ходом, и перспектива добираться на такие

расстояния по не самым лучшим дорогам их не вдохновляет. К тому же это накладно.

— Вы являетесь главой автодрома «Смоленское кольцо». Он дотируется из бюджета?

Изначально это был социальный проект, на момент старта строительства в России имелась лишь одна более-менее нормальная трасса – в Мячкове. Мы создали около 300 рабочих мест. В 2010 году автодром был открыт, сейчас вышел на самоокупаемость: проводим платные мероприятия. Средств от государства не получаем, но и серьезной прибыли нет. Ведущие автодромы в Италии и Испании функционируют 300 дней в году, у нас же сезон длится от силы 5–6 месяцев. Зимой погода непостоянная, по причине чего проводим мало мероприятий. Цены на аренду у нас относительно невелики, прежде всего из-за значительной удаленности от Москвы. Однако те, кто все же добирается, начинают приезжать чаще: красивая природа, лес, доброжелательное отношение персонала.

— «Смоленскому кольцу» хватает загрузки?

У нас проходят два этапа чемпионата России, в минувшем году состоялись два, а ныне запланированы три этапа Кубка Белоруссии (в этой стране нет хороших автодромов), планируем принимать соревнования других серий (Russian Hot Hatch Club Championship – RHCC) и мероприятия частных клиентов.

— Какое количество профессиональных автодромов вы считаете оптимальным для России?

Буду только рад, если в каждой области появится по кольцу, подобному смоленскому. Как минимум нужно восемь в центральной части России. При этом необходимо реально оценивать свои силы. Помню, лет шесть назад все, начинающие строить автодромы в нашей стране, заявляли, что планируют организовывать там гонки «Формулы-1». Однако люди не осознавали необходимости создания сопутствующей инфраструктуры: автобусных и автомобильных стоянок, отелей... За исключением Казани, Сочи и Москвы, требованиям Международной автомобильной федерации (FIA) в этом плане не соответствует ни один российский город. Автодром может пройти омологацию FIA, но без инфраструктуры никакой «Формулы-1» он не получит. В ряде европейских стран государство помогает автодромам принять крупные соревнования, чтобы помочь региону, привлечь в него туристов. У нас же, как правило, хотят денег здесь и сейчас.

— Будут ли гонки PCKГ транслироваться по телевидению?

О прямом эфире речи не идет, планируем создание на федеральном канале специальной программы, каждый выпуск которой будет рассказывать об определенном этапе. К сожалению, у многих болельщиков нет четкого представления о том, по каким правилам проходят соревнования. Чтобы восполнить пробел, планируем кампанию в прессе: будем рассказывать о классах, в которых проводятся гонки, объяснять, по каким правилам начисляются очки... В общем, вести просветительскую работу.

— Для повышения посещаемости неплохо бы организовать развлекательную программу, пригласить артистов...

В планах это есть. Если удастся их реализовать, внимание к гонкам повысится, в том числе и со стороны прессы. ●

Календарь PCKГ на 2014 год

- 1 этап 23–25 мая «Смоленское кольцо»
- 2 этап 06–08 июня Moscow Raceway (совместно с WTCC)
- 3 этап 20–22 июня «Нижегородское кольцо»
- 4 этап 04–06 июля Kazanring
- 5 этап 01–03 августа Kazanring
- 6 этап 22–24 августа «Смоленское кольцо»
- 7 этап 05–07 сентября «Нижегородское кольцо»
- 8 этап 26–28 сентября Сочи*

*Окончательное решение будет принято по готовности трассы.

Запасная дата проведения - 19.09–21.09 Смоленское кольцо.