



## Paddock LIVE

блог Олега Карпова о гонках

+ [добавить в ленту](#)

[лента блога](#)

[о блогах и авторах](#)

[добавить в ленту](#)

### лента блога

Это закрытый блог. Если вы хотите стать его автором, отправьте просьбу основателю блога. Он рассмотрит ваше письмо и возможно вы получите права автора.

[Отправить запрос](#)

28 мая 11:36 | автор: [Олег Карпов](#)



Михаил Алешин: «В «Формулу-1» никто не посадит бесплатно». Фото: [renault-sport.com/en](http://renault-sport.com/en)

### [Михаил Алешин: «Попадание в «Формулу-1» на 50 процентов зависит от таланта, и еще на 50 – от бюджета»](#)

**Михаил Алешин приехал в Турцию – проведет уик-энд в GP3 по просьбе босса своей команды в «Мировой серии» Тревоора Карлина. Это интервью – еще из предгоночного Монако. Там он финишировал вторым и сохранил лидерство в чемпионате. Так что – с тех пор мало что изменилось. Разве что Миша дочитал «Раковый корпус» Солженицына.**

**– Миш, блестящее начало сезона: две победы, лидерство в чемпионате. Сам ожидал, что старт получится настолько сильным?**

– Все время ожидаешь худшего, но надеешься на лучшее. Когда работаешь, особенно не думаешь о том, что получится. Мы очень много работали в межсезонье, и это дало результат. Да, старт получился хорошим, но я бы не сказал, что он был легким. Да, у меня больше опыта по сравнению с другими пилотами здесь – наверное, только у Дани Мове столько же сезонов в «Мировой серии», – но важнее всего количество не проведенных гонок, а тестов. Важно время, которое ты проводишь за рулем вне соревнований. И вот с этим временем у меня всегда были проблемы. На сей же раз, в этом плане все было чуть лучше, чем обычно.

**– Когда ты уходил в «Формулу-2» поговаривали, что я одна из причин была в том, что «Карлин» стал чуть слабее...**

– Нет, в «Формулу-2» мы перешли исключительно из соображений логики. Во-первых, как нам тогда представлялось, машина должна была быть чуть более удачной, чем она в результате получилась. Во-вторых, конечно, там вменяемый бюджет – это хорошо для спонсоров. И плюс – более плотная работа с прессой, лучше ситуация с телевидением. Если честно, то «Мировая серия» очень сильно проигрывает в этом отношении. Взять, к примеру, сайт. Он же неделями не обновляется!

**– Сейчас там итоги прошлого сезона еще висят...**

– В общем, непонятно, кто этим занимается... Конечно, в этом отношении «Мировая серия» уступает. Но в этом году, скажем, ее показывает «Евроспорт» – есть трансляции у нас в стране. И отчасти поэтому мы решили попытаться здесь счастье вновь. Я не считаю, что переход в «Формулу-2» был ошибкой. Единственное, от машины ожидал все-таки большего. Но в остальном – чего ждали, то и получили. Для меня это был очень важный сезон – я научился выжимать максимум из машины.

**– Давай поговорим про первые гонки сезона. Как вообще в таких условиях, какие были в Арагоне, можно что-то рассмотреть? С он-борда впечатление такое, что вы вообще гонялись под водой...**

– Увидеть что-то можно только в том случае, если едешь первым. Конечно, перед стартом я не знал, что дождь усилится – до начала все было более или менее нормально, – но в любом случае понимал, что даже при таком раскладе будет очень тяжело ехать вторым или третьим. И в том числе благодаря этому пониманию мне удалось обойти Даниэля Риккиардо на старте. Конечно, он пытался потом атаковать, но ему было уже намного сложнее, чем мне. Когда соперников нет – все нормально. Да, попадает вода под забралло. Да, стекло потеет. Но это мелочи. Ехать позади – совсем другое дело. В Спа у меня была такая ситуация. Не удалось нормально проехать квалификацию, стартовал девятым, и в гонке ориентировался только по белой полосе с краю. Сложно на торможениях: нажмешь на педаль чуть раньше – в тебя кто-нибудь приедет, позже – сам кого-нибудь догонишь. Есть трассы, где как в Спа повешены таблички с указанием количества метров до поворота. Но их все равно очень плохо видно. Увидел что-то такое мелькнуло – думаешь: «Да, наверное, табличка», – тормозишь. Не видно вообще ничего. Но при этом надо ехать. Причем не на дачу с друзьями, а под три сотни в час. И задача не просто не убраться и никого не убить, а еще и первым приехать по возможности.

**– В зеркалах реально что-то увидеть?**

– Вообще ничего. В Арагоне у меня была проблема – не работало еще и радио. Плюс боксы у нас были очень близко к первому повороту, и я не видел доску. Ее мне показывали очень близко к повороту, как раз на точке торможения. Ну не на доску же мне смотреть. Поэтому всю гонку не было вообще никакой информации – ни сколько еще ехать, ни нет ли кого сзади. И в зеркалах ничего не видно. Сложно.



– В Спа удивительная история случилась у Брендона Хартли, который преследовал тебя в той гонке, что ты выиграл. У него закончилось топливо кругов за восемь по-моему до финиша. У тебя такое когда-нибудь случалось?

– Конечно. Да, до сих пор случается. В том же Спа инженер что-то перепутал, залили топлива больше чем нужно во время одной из тренировок. И не могли понять, почему у нас пятое время. Вес очень сильно влияет. А у него вообще разница была – килограмм двадцать.

– Ты с ним не разговаривал после этого? Он понимал, что он как-то нереально быстр?

– А как ты можешь это понимать? Если у тебя все хорошо, ты просто начинаешь верить, что ты Шумахер. Естественно, он был не слишком доволен. Инженеры потом, кстати, не хотели признавать ошибку. Говорили – сломалось что-то.

– Сейчас у тебя две победы, ты лидер чемпионата. Уже задумываешься о том, что дальше? Понятно, что цель в этом году – титул. А потом куда? В GP2?

– Точно не в GP2. Какой смысл? Да, там машины побыстрее немножко. Но я там уже гонялся. Первым из наших соотечественников набрал очки. Не скажу что это какой-то принципиально другой класс. «Формула-2», например, медленнее «Мировой серии». «Мировая серия» чуть медленнее GP2. Но принцип один и тот же. Это большие машины с большими колесами, большим весом и большой мощностью. Все нацелено на то, чтобы готовить тебя к «Формуле-1». Лично для меня GP2 не представляет никакого интереса. А самое главное GP2 не представляет интереса для спонсоров. Это стоит колоссальных денег. При этом отдача – нулевая. Ее тоже показывают по «Евроспорту»...

– По-моему, даже нет.

– Разве? Ну, тем более. Факт в том, что машина практически такая же. И спонсорам объяснить, почему такая разница в цене, просто невозможно. Я и сам это не слишком хорошо понимаю. Там у тебя есть шесть дней тестов перед каждым сезоном – это еще если денег не на хватит – и полчаса тренировок перед каждой квалификацией. Одна квалификация, две гонки и все. Если посчитать суммарное количество времени, которое ты проводишь в машине – это вообще ничто. Ничему особенному там не учат.

– То есть фактически ты платишь за то, чтобы быть рядом с папком «Формулы-1»?

– Да, безусловно. За престиж. А я предпочитаю тратить деньги спонсоров не на престиж, а на достижение конечного результата.

– Но статистика свидетельствует – в «Формуле-1» сейчас половина пилотов из GP2...

– Это легко объяснимо. Так происходит не из-за какого-то там природного таланта тех или иных пилотов. Понимаешь, для того, чтобы гоняться в GP2, тебе нужен очень хороший спонсор. Ни для кого не секрет, что большинство спонсоров гонщиков в GP2 – это папы. Это семейные деньги. В «Мировой серии» ситуация иная. Тут таких примерно половина. Но остальные – это профессиональные гонщики, за выступления которых платят спонсоры. «Ред Булл», «Рено». Ты задумывался почему в GP2 сейчас нет гонщиков, которых поддерживают «Ред Булл» или «Рено»? Просто они понимают, что это безумные деньги, оно того не стоит. В GP2 хороший автомобиль, мне он очень нравится, но, если честно, принципиальных отличий от «Мировой серии» я не нашел.

– Но ведь за последние годы в «Формуле-1» из «Мировой серии» перешел только Феттель. Ну и еще Хайме потом...

– Опять же... Про Хайме. Если у тебя есть финансовые возможности, ты можешь попасть куда угодно и откуда угодно. Конечно, нужен талант. Никто с тобой и разговаривать не будет, если ты не будешь быстрым. Но в GP2 и «Мировой серии» медленных просто нет. Когда Хайме перешел в «Формулу-1», он занимал в нашем чемпионате одиннадцатое место. Так что, я думаю, абсолютно неважно, где ты едешь – в «Мировой серии» или GP2. В «Формуле-1» отсюда попал Кубица. Тот же Феттель. Достаточно серьезные люди, да? Смысл в том, что те, кто может позволить себе гоняться в GP2... Скажем так, у них больше возможностей найти средства и на «Формулу 1».



– Титул в этом сезоне поможет тебе найти бюджет на «Формулу-1»?

– Конечно, поможет. Но, в том числе и на своем опыте, я понял, что титул – это абсолютно не главное. Может быть, это главное для меня. Но, увы, не для команд «Формулы-1». Они хотят получить быстрого пилота, с которым могли бы зарабатывать постоянно хорошие очки, но им нужны и деньги. Я бы сказал, попадание в «Формулу-1» – это: 50 процентов – талант, и еще 50 – бюджет. Конечно, если ты супергонщик, цифры несколько другие. Но схема та же. Бесплатно тебя никто в «Формулу-1» не посадит. Шумахер за свою первую гонку тоже платил.

– Но есть разные виды спонсорства. Это либо папа, либо крупная компания, которая тебя поддерживает...

– Если ты приносишь деньги в мешке, ставишь их на стол, команду уже не интересует, откуда эти деньги – папа их тебе дал или не папа...

– Но есть ведь разница для самих гонщиков. Одни пилоты своими результатами добиваются того, что попадают в программу поддержки крупной компании, другие в 12 лет встречают Рона Денниса. А третьи так и приходят в «Формулу 1» с папой. Причем, зачастую они не менее талантливы...

– Можно встретить кого угодно и попасть в какую угодно программу поддержки. Но, поверь мне, не программа поддержки позволила Хайме Альгерсуари попасть в «Формулу-1». Это, я думаю, известно всем. Программа поддержки – это просто плюс к твоим собственным средствам. Только программа поддержки полностью твои выступления не обеспечит. Всем нужен бюджет извне. То есть, допустим, «Ред Булл» не обеспечит тебе 100 процентов попадания в «Формулу-1». Они никогда не посадят тебя абсолютно бесплатно. К сожалению, это так. И их тоже можно понять. Бюджеты в автомобильном

спорте огромные. Они просто не могут себе этого позволить. Так что, конечно, для меня в этом году основная задача – побеждать. Но так же важно искать финансовые возможности для того, чтобы перейти затем в «Формулу-1». Так уж получилось, что это очень важный фактор.

– **Долгое время тебя считали самым обеспеченным гонщиком России в финансовом плане...**

– Зря считали.

– **Тем не менее. У тебя на машине были логотипы двух крупных компаний. Что произошло перед началом этого сезона? Как ты, скажем, узнал, что программа «Ред Булл» сокращается, и тебе в ней больше нет места?**

– Я прекрасно знал, что программа будет сокращаться еще до того, как об этом было объявлено. Я вообще был удивлен, что они мне еще предложили кое-какой вариант. Он просто не совсем мне подошел, и я отказался. Мы решили – без всяких скандалов и ссор – пока разойтись. В принципе, я все понимаю – в программе было очень много пилотов. Единственное, для меня до сих пор загадка... Можно понять, почему им не понравилось мое выступление в «Формуле-2». Но вот почему они Роберту Уикенсу ничего не предложили? Я предполагал, что из тех, кто выступал в «Формуле-2» первым отсеют Мирко Бортोलотти – для меня это казалось естественно. Второго – меня. Уикенса, я думал, оставят – исходя из его результатов. А получилось, что сначала отсеяли именно его. Потом начали со мной вести переговоры, которые в итоге ни к чему не привели, а Бортोलотти посадили на тесты в «Формулу-1». Вот такая история... По логике – любой бы человек посадил в «Формулу-1» Уикенса. Но посадили того, кого посадили. Как это объяснить?

– **Видимо есть какое-то объяснение...**

– Да, видимо, есть. И заключается оно отнюдь не в спортивных результатах... И все же спонсоры очень важны. Я благодарен и «Ред Булл» и «Лукойлу» за их поддержку. Без них я бы не стал тем, кем я стал, не набрался бы такого опыта. Опять же никто не говорил, что это сотрудничество прекратилось навсегда.

– **Новых спонсоров быстро удалось найти?**

– Конечно, нет. Когда стала ясна ситуация, мы начали вести работу в этом направлении. И заключили контракты с двумя компаниями – это «Газпромбанк» и «Кордиант». Сейчас я участник новой программы поддержки молодых пилотов, которая создана при поддержке «Газпромбанка». «Наша формула» называется. В ней я и еще четыре пилота, которые пока гоняются в картинге – на самом высоком уровне в Европе. Со следующего года посадим кого-нибудь в младшую формулу. Будем помогать молодым.