Горловский Медиа Портал
09.03.11 11:14

Лет двенадцать назад горловские автогонщики взяли меня с собой на соревнования: под Артемовском проходил очередной этап кубка Украины по автокроссу.

На старте я высматривала своих - горловчан Сергея Кузьмина (на "Волге") и Артура Пирумова (на "Жигулях").
Рычащие автомобили, вполне живые и азартные твари, казалось, имели в этом процессе свои собственные планы и не очень-то повиновались пилоту, зажатому в железных недрах. Они, завывая от возбуждения, стартовали нетерпеливым стадом, на первых метрах расталкивая друг друга и выбирая более удобную позицию. А потом рассыпались вереницей, помчались как кометы, распустив багровые пыльные хвосты. Они ныряли в рытвины и взлетали над взгорками, догоняли и теснили соперников, вылетали с трассы и кубарем катились по жухлой жесткой траве, потом вновь вставали на все четыре и бросались вдогонку за остальными. Рев, вскрики ошалевшей толпы, пылища, жара, а потом - сверкающие кубки, традиционные фонтаны шампанского и фото на память.
Все это разом вспомнилось, когда раздался неожиданный звонок мобилки: "Здравствуйте, это Пирумов, вы меня помните?"
При встрече оказалось, что он все такой же крепкий, уверенный в себе и улыбчивый. Прибавилось только седины на висках:
- *У нас есть интересные планы, и мы хотим, чтобы о них узнали все...*
"У нас", это у кого?
- *Знакомьтесь: Дмитрий Борзенко, мой пилот. А я - штурман. Мы теперь выступаем в ралли.*
И я заново знакомлюсь со старыми друзьями.
Артур Пирумов. 43 года, женат, трое детей. Автоспортом увлекается с детства. Начинал в Горловской СЮТ еще в 1982 году. Руководителем был Павел Бычик - удивительный человек: строгий, мудрый, очень ответственный, мастер на все руки, он привил любовь к автомобилю и к скорости на всю жизнь. С 1994 года Артур занимался автокроссом, выступал за Донецкий клуб "Циклон". Ездил на "ВАЗ" в 7-м классе (1300 куб. см) и в 8-м классе (1600 куб. см) Побед было много. Самая значимая - первое место в Международном кубке Европы и Азии (1999). Кандидат в мастера спорта.

Дмитрий Борзенко. 34 года, женат, двое детей. В автоспорте с 2004 года, представлял донецкий автоклуб "Циклон". Принимал участие в чемпионатах Украины, в соревнованиях на кубок Украины по автокроссу, занимал призовые места. Кандидат в мастера спорта. Старший сын занимается картингом: защищает честь Макеевки.

Почему Макеевки, Дмитрий?

- Потому что горловская станция юных техников сегодня уже не может растить чемпионов. Секция картинга там есть, но нет техники: сплошные руины. Вот парню и приходится заниматься любимым делом в другом городе.

Почему вы ушли из кросса?

- Кросс, конечно, сильная школа. Без него трудно стать настоящим гонщиком. Все мы в свое время гоняли в Виннице, в Черновцах, под Киевом… Лучшие трассы - в Харькове и в Артемовске: не "затыканные", ходовые, есть где разогнаться и обогнать. В кроссе гонщик в машине один, без штурмана, сам отвечает за гонку. А стартуют все вместе, толпой, в соответствие с результатами квалификационных заездов. В первых рядах те, кто показал лучший предварительный результат, а остальные - в хвосте. Но кросс сегодня на Украине в упадке. Нет движения и развития. Из года в год все одно и то же, все как во времена СССР…

Порывшись в Интернете, выясняю, что не все такого сурового мнения. Директор клуба "Циклон" Лариса Ядрышникова итогами 2010 года гордится: *"Как ни старались соперники, применяя даже неспортивные методы, наша команда победила на всех семи этапах чемпионата страны, опередив соперников на 391 очко. Это рекордный показатель"* .

И что же вас заставило вернуться в автоспорт?

- Любовь к гонке. Потому что автоспорт у меня в крови! В прошлом году пришёл Дмитрий и говорит: "Давай в ралли! Иди ко мне механиком". Так вот и вернулся…

...И создали экипаж. Пирумов - штурман, Борзенко - пилот. Экипаж - организм сложный: скорость принятия решений запредельная, потому что размышлять на трассе некогда. Должно быть высочайшее доверие и взаимопонимание с полуслова. А еще - бесстрашие, железные нервы и кураж на трассе. Тут обоим и пригодился опыт кросса.

Эксперимент оказался удачным. В 2010 году по итогам восьми этапов "Кубка Лиманов" горловчане Дмитрий Борзенко и Артур Пирумов заняли третье место в своём классе (А6) и восьмое место в абсолютном зачете. А в конце года в "Кубке Украины" по ралли в Тягинке (Херсонская область) они стали лучшими в своем классе и вторыми в абсолютном зачете.

Успех окрыляет и рождает желание новых побед: в 2011 году горловский экипаж будет участвовать в чемпионате Украины по ралли (восемь этапов начиная с апреля). Третий этап состоится в июне в Ялте и будет совмещен с одним из этапов "Кубка Европы". И, в связи с этим, автогонщикам очень хотелось бы найти спонсоров для размещения рекламы на автомобиле: это же престижно - видеть название своей фирмы на автомобиле-победителе!

Чем соревнования отличаются друг от друга?

- Оценка гонки начинается задолго до старта - рассказывает Артур, *- уже на стадии согласования регламента соревнования, дорожной книги и плана безопасности. Прежде всего, нужна хорошая организация и хорошо подготовленная трасса. Призы тут роли не играют. Это ведь самый дорогой вид спорта, очень затратный, никакие призы и "гонорары" за победу не перекрывают вложений, и потому на них никто не ориентируется. Один из лидеров украинского автоспорта Александр Салюк, который финишировал на международном Ралли Латвия (2010 г.) вторым в классе 4 и пятым в*

абсолютном зачете, очень точно высказался по этому поводу: "В тот момент, когда мы заезжали на подиум, меня одолела приятная гордость за украинский автоспорт: я очень рад, что нам удалось обратить на Украину такое внимание". В этих словах - настоящая философия украинского гонщика: все не только ради своей личной славы, но и ради славы Отечества тоже!

- *А нам интересно, чтобы на Украине и в мире звучала Горловка,* - улыбается Дмитрий, - *и потому мы решили, что нужно в Горловке создавать и развивать свой собственный клуб. И мы его уже в Горловке зарегистрировали. Называется он "GASK-DONBASSRACING". Одну задачу выполнили, а теперь вторая на очереди: построить собственную трассу и устраивать в Горловке на первых порах "Кубок Донбасса" под эгидой очень популярного "Кубка Лиманов"*

Но ведь вы сами говорили, что автоспорт - дорогое удовольствие. Найдутся ли желающие участвовать в этих соревнованиях?

- *Мы не сомневаемся, что найдутся. Уже в этом году в национальном регламенте появится новый класс - "4 стандарт". Эта категория рассчитана на спортсменов, которым не по карману дорогущие машины, подготовленные в соответствии с техрегламентом соответствующей группы. Требования к новому классу, разработанные украинскими специалистами, подразумевают минимальное вмешательство в конструкцию стандартного автомобиля: главное - оснастить машину всеми необходимыми средствами безопасности. Это даст раллистам сразу несколько существенных преимуществ. Во-первых, фактически, на машине "4 стандарт" можно запросто доехать из дому до места старта по дорогам общего пользования, на стандартном бензине. Во-вторых, с автомобилем "4 стандарт" гонщики могут обслуживаться на обычной СТО или в обычном гараже и не ждать доставки запасных частей и узлов, которых в магазине не купишь. В-третьих, стоимость, за которую можно будет подготовить машину, колеблется от 10 000 до 30 000 евро. Каждый может выбрать вариант по своему кошельку. Если человек проведет в этом классе сезон-два и поймет, что ралли для него является делом серьезным, то довести машину до следующей ступени будет уже гораздо легче. В общем, авторалли получает шанс превратиться из элитарного вида спорта в достаточно доступное развлечение по воскресеньям...*

- *Чтобы автоспорт развивался,* - продолжает Артур, - *нужно, чтобы было много гонщиков, много зрителей, много рекламы и много спонсоров. Нужно, чтобы все любители гонки могли получить удовольствие от самого процесса. Чтобы все было вовремя, соответствовало заранее объявленным условиям, правилам и графикам, чтобы было время для знакомства с трассой, чтобы можно было организовать нормальные бытовые условия и для участников, и для зрителей, и для прессы.*

Сложная задача для Горловки. Что необходимо для начала?

- *Необходимо согласовать наши планы с городским руководством. Нужно официально выделить место для трассы и получить все разрешения для ее строительства.*

Но ведь это, опять-таки, очень затратная идея…

- *Да, это очень затратно,* - соглашается Дмитрий. - *На самые первые нужды необходимо более 50 тысяч гривен, и каждый этап соревнований требует не менее 80 тысяч гривен вложений. Конечно, во время соревнований спортсмены за участие вносят*

оговоренную плату, но это примерно 5% от необходимой суммы. Надеемся, найдутся люди, которым это тоже будет интересно и которые тоже вложат часть своих средств. Хотелось бы, чтобы нашими планами заинтересовалось, например, новое руководство "Стирола", а также представители среднего бизнеса Горловки. Ведь трасса поможет ребрендингу города, поможет создать у нас более привлекательную инвестиционную среду, а это так важно для развития малого и среднего бизнеса.

Когда планируете начать работы?

- А вот весной и планируем. Место для трассы уже выбрали, Евгений Клеп, городской голова, принципиальное согласие дал. Он у нас тоже человек молодой и азартный, думаем, препятствий не будет. А осенью, глядишь, и первые гонки пройдут. Вот мы и хотим, чтобы все об этом знали: и возможные спонсоры, и гонщики.

…И они оба как-то одновременно, слаженно, с полным взаимопониманием и взаимоподдержкой улыбаются в святой уверенности, что, как и на трассе, справятся с любыми трудностями: а как же - экипаж!

Ирина Шевченко, "Донецкий Кряж" В людях, которые увлечены каким-либо интересным делом, есть особая прелесть. Проще всего было бы назвать таких одержимыми, сумасшедшими, странными и даже чудаковатыми. На самом деле именно эти люди - настоящая соль земли.

Именно они - двигатели общественного и технического прогресса. Именно они - залог здоровья, выживания и процветания народа и государства. Почему? Потому что не обращают внимания на то, кто и что о них думает. Их не останавливают сложности и препятствия, потому что увлечены - делают ДЕЛО!

Лет двенадцать назад горловские автогонщики взяли меня с собой на соревнования: под Артёмовском проходил очередной этап кубка Украины по автокроссу. Был чудесный летний воскресный день. Возле трассы (одной из лучших на Украине!) кипела совершенно неведомая мне жизнь. Каждая команда разбила свой лагерь, кто-то готовил еду, полуголые механики творили что-то таинственное в недрах пестрых от рекламы автомобилей, пилоты примеряли гоночные комбинезоны, жёны и подруги смотрели на своих героев влюблёнными глазами, организаторы автокросса что-то громко объявляли и на чём-то строго настаивали. Зрителей и журналистов было совсем немного, что показалось мне несправедливым: почему "Формулу-1" смотрят тысячи людей живьём и миллионы по телевизору, а украинские гонщики не удостаиваются такой чести?

На старте я высматривала своих - горловчан Сергея Кузьмина (на "Волге") и Артура Пирумова (на "Жигулях").

Рычащие автомобили, вполне живые и азартные твари, казалось, имели в этом процессе свои собственные планы и не очень-то повиновались пилоту, зажатому в железных недрах. Они, завывая от возбуждения, стартовали нетерпеливым стадом, на первых метрах расталкивая друг друга и выбирая более удобную позицию. А потом рассыпались вереницей, помчались как кометы, распустив багровые пыльные хвосты. Они ныряли в рытвины и взлетали над взгорками, догоняли и теснили соперников, вылетали с трассы

и кубарем катились по жухлой жёсткой траве, потом вновь вставали на все четыре и бросались вдогонку за остальными. Рёв, вскрики ошалевшей толпы, пылища, жара, а потом - сверкающие кубки, традиционные фонтаны шампанского и фото на память.

Всё это разом вспомнилось, когда раздался неожиданный звонок мобилки: "Здравствуйте, это Пирумов, вы меня помните?"

При встрече оказалось, что он всё такой же крепкий, уверенный в себе и улыбчивый. Прибавилось только седины на висках:

- У нас есть интересные планы, и мы хотим, чтобы о них узнали все...

- "У нас", это у кого?

- Знакомьтесь: Дмитрий Борзенко, мой пилот. А я - штурман. Мы теперь выступаем в ралли.

И я заново знакомлюсь со старыми друзьями.

Артур Пирумов. 43 года, женат, трое детей. Автоспортом увлекается с детства. Начинал в Горловской СЮТ еще в 1982 году. Руководителем был Павел Бычик - удивительный человек: строгий, мудрый, очень ответственный, мастер на все руки, он привил любовь к автомобилю и к скорости на всю жизнь. С 1994 года Артур занимался автокроссом, выступал за Донецкий клуб "Циклон". Ездил на "ВАЗ" в 7-м классе (1300 куб. см) и в 8-м классе (1600 куб. см) Побед было много. Самая значимая - первое место в Международном кубке Европы и Азии (1999). Кандидат в мастера спорта.

Дмитрий Борзенко. 34 года, женат, двое детей. В автоспорте с 2004 года, представлял донецкий автоклуб "Циклон". Принимал участие в чемпионатах Украины, в соревнованиях на кубок Украины по автокроссу, занимал призовые места. Кандидат в мастера спорта. Старший сын занимается картингом: защищает честь Макеевки.

- Почему Макеевки, Дмитрий?

- Потому что горловская станция юных техников сегодня уже не может растить чемпионов. Секция картинга там есть, но нет техники: сплошные руины. Вот парню и приходится заниматься любимым делом в другом городе.

- А почему вы не мастер спорта, а только кандидат?

- Потому что в автокроссе довольно странная система квалификации. Чтобы стать мастером спорта, мало стать чемпионом Украины, мало стать первым в своём классе, нужно ещё "объехать" четырёх мастеров! А если в гонке не принимают участие четыре мастера? Можешь десять лет подряд на всех этапах быть первым, но мастера так и не получишь! Но в ФАУ и не думают менять это правило.

- Поэтому вы ушли из кросса?

- Не только. Кросс, конечно, сильная школа. Без него трудно стать настоящим гонщиком. Все мы в своё время гоняли в Виннице, в Черновцах, под Киевом… Лучшие трассы - в Харькове и в Артёмовске: не "затыканные", ходовые, есть где разогнаться и обогнать. В кроссе гонщик в машине один, без штурмана, сам отвечает за гонку. А стартуют все вместе, толпой, в соответствие с результатами квалификационных заездов. В первых рядах те, кто показал лучший предварительный результат, а остальные - в хвосте. Но кросс сегодня на Украине в упадке. Нет движения и развития. Из года в год всё одно и то же, всё как во времена СССР…

Порывшись в Интернете, выясняю, что не все такого сурового мнения. Директор клуба "Циклон" Лариса Ядрышникова итогами 2010 года гордится: "Как ни старались соперники, применяя даже неспортивные методы, наша команда победила на всех семи этапах чемпионата страны, опередив соперников на 391 очко. Это рекордный показатель".

- А вы, Артур, почему кросс бросили?

- Потому что согласен с Дмитрием: нет развития в этом виде. Сами видите: только шесть мастеров за 10 лет. И условия такие же, как двадцать лет назад. Жаль было, конечно, но стало просто скучно. К тому же клуб своих спортсменов, за небольшим исключением, не финансировал, а автоспорт - это очень затратное дело. Я бросил кросс в 2001 году, время было сложное, семью кормить нужно было. Кузьмину кое-что от клуба перепадало на техническую подготовку машины, а тем, кто тогда ездил на "Жигулях", ничего не доставалось, потому что эти автомобили, согласно условиям клуба, не финансировались, на них списать ничего нельзя было.

- И что же вас, Артур, заставило вернуться в автоспорт?

- Любовь к гонке. Потому что автоспорт у меня в крови! В прошлом году пришёл Дмитрий и говорит: "Давай в ралли! Иди ко мне механиком". Так вот и вернулся…

...И создали экипаж. Пирумов - штурман, Борзенко - пилот. Экипаж - организм сложный: скорость принятия решений запредельная, потому что размышлять на трассе некогда. Должно быть высочайшее доверие и взаимопонимание с полуслова. А ещё - бесстрашие, железные нервы и кураж на трассе. Тут обоим и пригодился опыт кросса.

Эксперимент оказался удачным. В 2010 году по итогам восьми этапов "Кубка Лиманов" горловчане Дмитрий Борзенко и Артур Пирумов заняли третье место в своём классе (А6) и восьмое место в абсолютном зачёте. А в конце года в "Кубке Украины" по ралли в Тягинке (Херсонская область) они стали лучшими в своём классе и вторыми в абсолютном зачёте.

Успех окрыляет и рождает желание новых побед: в 2011 году горловский экипаж будет участвовать в чемпионате Украины по ралли (восемь этапов начиная с апреля). Третий

этап состоится в июне в Ялте и будет совмещён с одним из этапов "Кубка Европы". И, в связи с этим, автогонщикам очень хотелось бы найти спонсоров для размещения рекламы на автомобиле: это же престижно - видеть название своей фирмы на автомобиле-победителе!

- Чем соревнования отличаются друг от друга?

- Оценка гонки начинается задолго до старта - рассказывает Артур, - уже на стадии согласования регламента соревнования, дорожной книги и плана безопасности. Прежде всего, нужна хорошая организация и хорошо подготовленная трасса. Призы тут роли не играют. Это ведь самый дорогой вид спорта, очень затратный, никакие призы и "гонорары" за победу не перекрывают вложений, и потому на них никто не ориентируется. Один из лидеров украинского автоспорта Александр Салюк, который финишировал на международном Ралли Латвия (2010 г.) вторым в классе № 4 и пятым в асболютном зачете, очень точно высказался по этому поводу: "В тот момент, когда мы заезжали на подиум, меня одолела приятная гордость за украинский автоспорт: я очень рад, что нам удалось обратить на Украину такое внимание". В этих словах - настоящая философия украинского гонщика: всё не только ради своей личной славы, но и ради славы Отечества тоже!

- А нам интересно, чтобы на Украине и в мире звучала Горловка, - улыбается Дмитрий, - и потому мы решили, что нужно в Горловке создавать и развивать свой собственный клуб. И мы его уже в Горловке зарегистрировали. Называется он "GASK-DONBASSRACING". Одну задачу выполнили, а теперь вторая на очереди: построить собственную трассу и устраивать в Горловке на первых порах "Кубок Донбасса" под эгидой очень популярного "Кубка Лиманов"

- Но ведь вы сами говорили, что автоспорт - дорогое удовольствие. Найдуться ли желающие участвовать в этих соревнованиях?

- Мы не сомневаемся, что найдутся. Уже в этом году в национальном регламенте появится новый класс - "№ 4 стандарт". Эта категория рассчитана на спортсменов, которым не по карману дорогущие машины, подготовленные в соответствии с техрегламентом соответствующей группы. Требования к новому классу, разработанные украинскими специалистами, подразумевают минимальное вмешательство в конструкцию стандартного автомобиля: главное - оснастить машину всеми необходимыми средствами безопасности. Это даст раллистам сразу несколько существенных преимуществ. Во-первых, фактически, на машине "№ 4 стандарт" можно запросто доехать из дому до места старта по дорогам общего пользования, на стандартном бензине. Во-вторых, с автомобилем "№ 4 стандарт" гонщики могут обслуживаться на обычной СТО или в обычном гараже и не ждать доставки запасных частей и узлов, которых в магазине не купишь. В-третьих, стоимость, за которую можно будет подготовить машину, колеблется от 10 000 до 30 000 евро. Каждый может выбрать вариант по своему кошельку. Если человек проведет в этом классе сезон-два и поймет, что ралли для него является делом серьезным, то довести машину до следующей ступени будет уже гораздо легче. В общем, авторалли получает шанс

превратиться из элитарного вида спорта в достаточно доступное развлечение по воскресеньям...

- Чтобы автоспорт развивался, - продолжает Артур, - нужно, чтобы было много гонщиков, много зрителей, много рекламы и много спонсоров. Нужно, чтобы все любители гонки могли получить удовольствие от самого процесса. Чтобы всё было вовремя, соответствовало заранее объявленным условиям, правилам и графикам, чтобы было время для знакомства с трассой, чтобы можно было организовать нормальные бытовые условия и для участников, и для зрителей, и для прессы.

- Сложная задача для Горловки. Что необходимо для начала?

- Необходимо согласовать наши планы с городским руководством. Нужно официально выделить место для трассы и получить все разрешения для её строительства.

- Но ведь это, опять-таки, очень затратная идея…

- Да, это очень затратно, - соглашается Дмитрий. - На самые первые нужды необходимо более 50 тысяч гривен, и каждый этап соревнований требует не менее 80 тысяч гривен вложений. Конечно, во время соревнований спортсмены за участие вносят оговоренную плату, но это примерно 5% от необходимой суммы. Надеемся, найдутся люди, которым это тоже будет интересно и которые тоже вложат часть своих средств. Хотелось бы, чтобы нашими планами заинтересовалось, например, новое руководство "Стирола", а также представители среднего бизнеса Горловки. Ведь трасса поможет ребрендингу города, поможет создать у нас более привлекательную инвестиционную среду, а это так важно для развития малого и среднего бизнеса.

- Когда планируете начать работы?

- А вот весной и планируем. Место для трассы уже выбрали, Евгений Клеп, городской голова, принципиальное согласие дал. Он у нас тоже человек молодой и азартный, думаем, препятствий не будет. А осенью, глядишь, и первые гонки пройдут. Вот мы и хотим, чтобы все об этом знали: и возможные спонсоры, и гонщики.

…И они оба как-то одновременно, слаженно, с полным взаимопониманем и взаимоподдержкой улыбаются в святой уверенности, что, как и на трассе, справятся с любыми трудностями: а как же - экипаж!