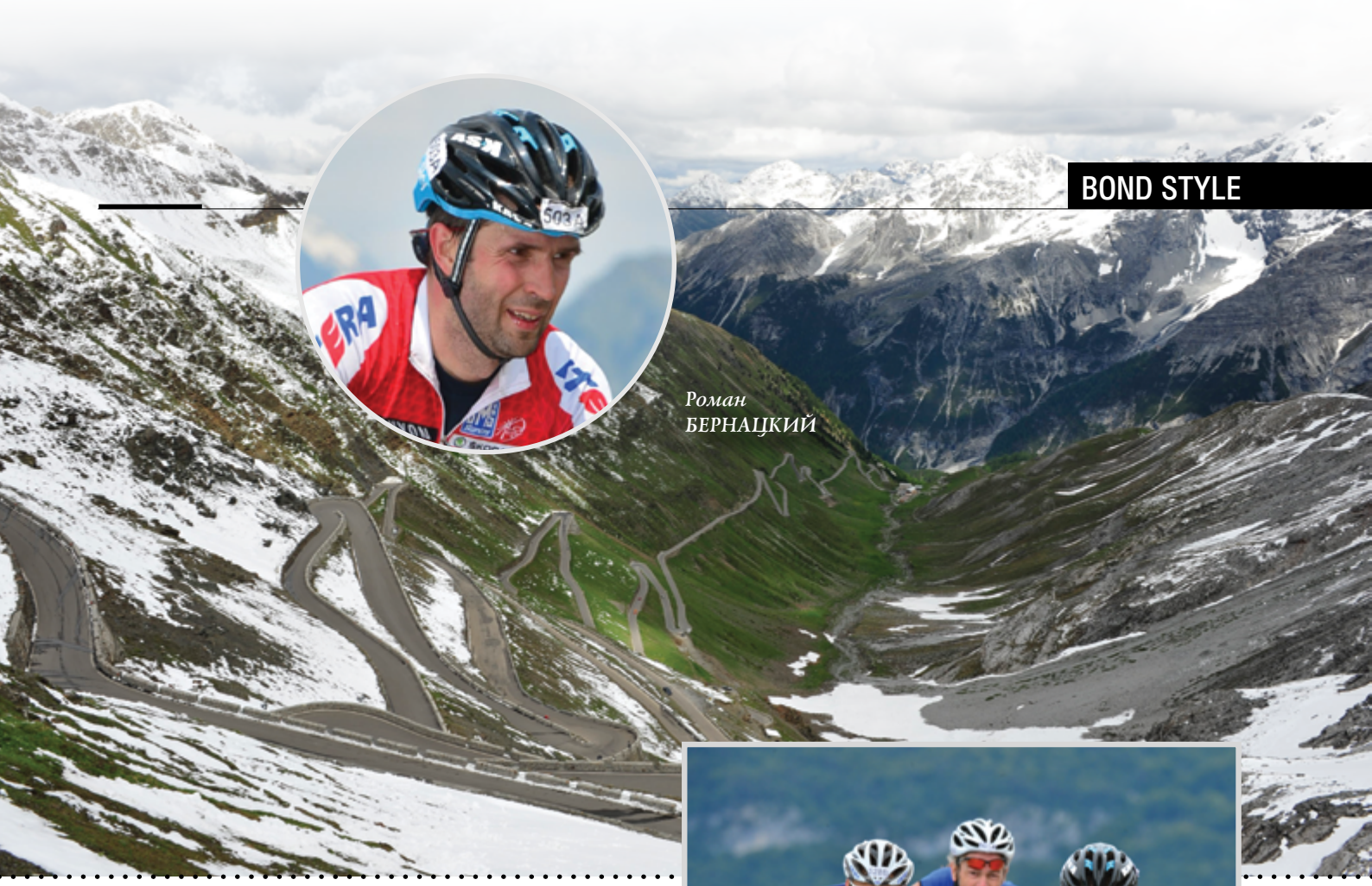
Роман **БЕРНАЦКИЙ,**
начальник отдела
торговли облигациями,
ФГ БКС

Илья **ВУЛЬФСОН,**
трейдер, РОСБАНК

Станислав **МИНСКИЙ,**
руководитель дирекции
по операциям с
ценными бумагами и
РЕПО, Банк Москвы

Спортивный интерес

Трейдинг – занятие для сильных духом. По крайней мере, к такому выводу приходишь, когда пообщаешься с одними из лучших представителей этой профессии – начальником отдела торговли облигациями ФГ БКС **Романом Бернацким**, трейдером РОСБАНКА **Ильей Вульфсоном** и руководителем дирекции по операциям с ценными бумагами и РЕПО Банка Москвы **Станиславом Минским.** Дело в том, что на сей раз речь пойдет вовсе не о профессиональных успехах, а об их общей страсти — к спорту. Cbonds Review попросил каждого из героев рассказать о том, что им приходится преодолевать, ради чего этим стоит заниматься, как это удается совмещать с любимой работой.



Роман
БЕРНАЦКИЙ

«Велоспорт — это шахматы на колесах»

Я пришел в велосипедную секцию в 12 лет, потому что там разрешали брать спортивные велосипеды домой после занятий, и… остался в велоспорте на всю жизнь.

Каждый спортсмен считает свой спорт самым лучшим, самым тяжелым и самым интересным. Вот и я не исключение. Как говорил мой первый тренер: «Велоспорт — это шахматы на колесах». Надо быть не просто сильным, но еще и всегда думать и смотреть по сторонам. Падать на скорости 100 км/ч никому не хочется.

Сегодня спорт у меня занимает явно не первое место в жизни. Есть семья, работа, потом велосипед. Но тренировки каждый день, два–три часа в будни и по 4–6 часов в выходные. Жизнь велогонщика проста: проснулся, поел, тренировка (гонка), поел, поспал, вторая тренировка, поел, поспал… утро. Именно так было в молодости, когда я занимался только велоспортом, так проходит время на спортивных сборах или на гонках. Сейчас, конечно, все по–другому…

Я никогда не задумывался о том, чтобы поддерживать себя в форме, у меня всегда это получалось само собой.

А куда без адреналина: когда едешь на финиш, или летишь с горы, или просто встретил старых друзей, которых не видел много лет.

Велоспорт — это командный вид спорта, поэтому команда работает на лидера, и он уже выигрывает. Если что–то не получается, тогда уже на втором плане идет личный зачет участников. Я участвовал в гонках любого ранга, от простых клубных до чемпионатов мира, разве только не был на Олимпиаде и Tour de France. Были победы, призы, проигрыши — это жизнь. Я дорожу, пожалуй, всеми победами, потому что они просто так не даются никогда. В 16 лет я получил звание мастера спорта, а дальше и выше как–то не задалось. Были перспективы, но жизнь распорядилась по–своему.

Конечно, все мы готовы разодрать друг друга на гоночной трассе, а потом обнимаемся и вместе пьем пиво после финиша. Люди в велоспорте самые разные: кто–то вообще безработный, кто–то работает охранником, у кого–то свой бизнес, кто–то тренер, а я вот — трейдер.

На работе я торгую, а на тренировках — занимаюсь. Это просто две разные жизни. Шизофрения — раздвоение личности. ☺

Была пара сотрясений мозга и по мелочи — ободранные руки, ноги… В общем, нет живого места, все до мяса и костей… Асфальт — он нежностей не дарит.

Конечно, бывают моменты, когда хочется все бросить. Мне вот 80% тренировок вообще не хочется заканчивать, но я заканчиваю. На каждой гонке бывает минуты, когда ты говоришь себе: «Зачем тебе это все? Бросай!» Но все равно едешь и терпишь, потому что мы — мужчины, такова наша судьба! Я уже не представляю себе беззаботной жизни, когда не к чему стремиться, когда нет трудностей и негде переступить через свое «не могу».

В июле в Москве проходил чемпионат России по велоспорту, в категории Masters. Это любители и ветераны велоспорта. Я выиграл две гонки (гонку на время и групповую гонку) и стал абсолютным чемпионом России.

Меня вдохновляет семья, мой тренер и коллеги по работе. Все поддерживают, но бывают, конечно, и недопонимания — это жизнь, это спорт.

Три года назад я решил организовать шоссейную велогонку в память о своем отце. В этом году мемориал Александра Бернацкого будет проходить уже в третий раз и состоится 1 сентября. Обычно гонка собирает не меньше ста участников. Нынешние соревнования даже приедут поддержать действующие спортсмены. Всей организацией я занимаюсь сам, мне это нравится. В принципе, организация гонки — не такой уж сложный процесс. Было бы желание, время и деньги. А цель у нее понятная и простая — популяризация велоспорта и выявление лучших спортсменов.

«Мне чаще приходилось видеть в горах не соперничество, а сотрудничество между альпинистами»

В горах я с пяти лет. Папа возил нас с братом в горы на два месяца каждый год. Он был бесконечно влюблен в горы и передал это чувство нам. Мой младший брат, например, отметил свое пятилетие на высоте 4200 метров над уровнем моря.

Кроме альпинизма я очень люблю мотоспорт, горный велосипед и сноуборд, правда, последние два тоже подразумевают горы. Наверное, это тяга к высоте, тишине и красоте одновременно. А самое главное, далеко не везде в горах доступна мобильная связь!

Будничная жизнь спортсмена-альпиниста — постоянные тренировки в межсезонье и спортивные сборы два–три раза в год. Бег, велосипед, беговые лыжи зимой — все это очень хорошо развивает и адаптирует легкие к холодному воздуху и нагрузке при низкой температуре.

Альпинизм — отдых для глаз, головы и души. Лучший отдых — смена рода деятельности, а не бездействие. Ну и конечно, для меня — это возможность погонять себя, иногда в удовольствие, иногда на износ. Это в фитнесе: надо–ело — ушел, а на ледовой или скальной стене придется пролезть до конца, иначе зачем и начинать было.

Конечно, для занятия альпинизмом нужна особая подготовка: например, сертификат ФСФР 1.0 желательно иметь *(смеется)*. А в целом, конечно, стандартная разрядная сетка от «значка» до МСМК.

У меня было два учителя: естественно, папа и мой ближайший друг и напарник по связке, замечательный альпинист Сергей Баранов.

Илья
ВУЛЬФСОН

У каждого свои предпочтения в экипировке и снаряжении, но если все обобщить, то экипировка, как правило, обойдется вам в $5–6 тыс., минимальный набор «железа» — в $3 тыс.

В Москве ледовые склоны почему-то не возводили уже пару лет. А естественного рельефа у нас много зимой на Кавказе (Домбай, Баксанское ущелье, Северная Осетия). Собственно, все, что нужно, — это водопад, желательно чуть меньше Ниагарского и минус 15 градусов по Цельсию.

В России ледолазанье как отдельная дисциплина существует пока на любительском уровне. Надеюсь, что с появлением искусственного ледодрома в Москве буду участвовать в сборах и первенстве.

Всякое, наверное, случается в горах, но мне чаще приходилось видеть не соперничество, а сотрудничество между альпинистами.

Трейдинг учит взвешивать свои силы и разумно рисковать, это полезные навыки для гор в целом и для альпинизма в частности.

Спорт и горы бросать не хотелось никогда, это неотъемлемая часть моей жизни.

Очень хочу полазать зимой во Франции и Италии, там невероятно красиво и много водопадов. Есть задумка поехать в Патагонию, в Торрес-дель-Пайне.

Станислав
МИНСКИЙ

«Чтобы ехать быстро, нужно побороть страх, поверить в себя и в автомобиль»

Первые тренировки я начал весной 2011 года на Ходынском поле в Москве — там тогда базировалась школа контраварийного вождения Driving Art. Кстати, машинами интересовался с детства: одним из первых слов, как утверждают родители, было «отобус»… Но собственно идея заняться автоспортом пришла в голову в конце 2010 года. Один из брокеров пригласил нас на тест-драйв в Испанию, где помимо традиционной программы, в которой каждый может попробовать себя за рулем мощных спорткаров, нам удалось побывать пассажирами в «гоночном такси». Профессиональный пилот показал нам, что такое настоящие «боевые» пару кругов! Впечатление было настолько сильным, что я решил и сам попробовать научиться чему-то подобному.

Автоспорт для меня — это динамика и возможность рассчитывать только на свои собственные силы. Во-первых, я по натуре достаточно сильный индивидуалист, и поэтому командные виды спорта меня не слишком привлекают. Во-вторых, люблю, когда есть некое сконцентрированное действие и динамика, поэтому шахматы, например, — это тоже не моя стихия.

Сейчас автоспорт занимает почти все мои летние выходные. В основном занимаюсь кольцевыми гонками по асфальтовым трассам, а тут сезон достаточно короткий — с мая по сентябрь включительно. Стандартный гоночный сезон состоит из 7–8 гоночных выходных, они обычно начинаются в пятницу — это чисто тренировочный день, в субботу — еще небольшая тренировка плюс квалификационный заезд. В воскресенье — две гонки по полчаса каждая. Гонки проходят на нескольких автодромах — все они, как правило, находятся достаточно близко от Москвы: Moscow Raceway под Волоколамском, Смоленское кольцо, Нижнегородское кольцо и самое удаленное от Москвы — обычно это Kazan Ring в Татарстане.

Большая часть времени для гонщика — это ожидание заезда, настоящая жизнь — это те несколько десятков минут от зеленого светофора до взмаха финишным флагом.

Для меня это прежде всего интересное и увлекательное хобби. В то же время оно дает возможность увидеть некие измеримые результаты, движение вперед. В этом смысле — это реализация амбиций. К тому же можно выпустить достаточно адреналина. И конечно, чтобы ехать быстро, нужно побороть страх, поверить в себя и в автомобиль. Тогда приходят по-настоящему хорошие результаты.

Откровенно говоря, автоспорт — не самое дешевое удовольствие. Но вот что хочу отметить: когда я посчитал, во сколько в среднем обходится в год содержание не самого дорого «гражданского» спорткара в Москве, с учетом падения в цене (амортизации), страховки, транспортного налога и запчастей, то с удивлением обнаружил, что суммы оказались вполне сопо-

ставимыми. Но одно дело — выезжать на обычной (пусть красивой и мощной) машине по воскресеньям на пустое Садовое кольцо ради удовольствия, другое — целый гоночный сезон. При прочих равных, я выбрал второе.

В 2013 году еду на автомобиле Seat Leon Super Copa класса Touring. Это специально подготовленная прямо на заводе в Испании гоночная модификация обычного «леона», несмотря на не «космическую» мощность в 305 л. с., достаточно быстрая, чтобы не уступать 500 сильным монстрам вроде Nissan GTR или Porsche 911 Turbo на большинстве трасс. Считаю, что Leon — довольно разумная машина по соотношению цена–скорость. В своем классе ей немного трудновато соперничать с BMW, но для начинающего гонщика это идеальный вариант, с учетом того, что цена более чем в два раза ниже, а впечатлений никак не меньше.

Тяжело бороться со стереотипом, что гонщик не может ездить спокойно даже в городе. На практике все как раз наоборот: во–первых, выпустив адреналин на гонках, перестаешь искать его в городе и уж тем более пытаться самоутвердиться, обогнав или, не дай бог, подрезав кого–то. Во–вторых, прекрасно понимаешь последствия нарушения скоростного режима. Конечно, порой ругаешь про себя нерасторопных или спящих водителей — но это, к сожалению, «неизбежное зло».

Я спокойно переношу московские пробки, потому что у меня стальные нервы. Шутка. Конечно, в пробках непросто. Но я стараюсь быть рациональным — например, никогда не езжу в аэропорты и обратно на машине или такси, если только речь не идет о глубокой ночи.

В этом году еду в профессиональном чемпионате впервые, поэтому пока рано говорить о каких–то сверхдостижениях. С другой стороны, автоспорт — это технический вид спорта, и здесь важно не только бодро стартовать и быстро ехать, но и финишировать. Пока лучший мой результат — первое место среди Seat'ов и седьмое в абсолютном зачете. Но я уверен, что это только начало пути.

Традиционно в автоспорте участвуют и профессионалы, и любители — причем зачастую в одном заезде, в общем зачете. Конечно, с профессионалами соперничать непросто — это все же их работа, но должен сказать, что многие любители показывают неплохой уровень. Среди любителей публика довольно разношерстная, большинство — владельцы среднего размера бизнесов, хотя есть и более экзотические профессии. Например, мне встречались адвокат и даже один бывший мэр.

Спросите лучше, как мне удается совмещать автоспорт со всей остальной жизнью... Но работа — это святое. Приходится «нарезать» отпуск на несколько гоночных пятниц — ну и недели полторы остается на отдых с семьей.

Аварии в моей биографии были — одна довольно серьезная. Но отделался легким испугом и, надеюсь, извлек определенные уроки из этой ситуации.

Я начинающий спортсмен-любитель. Так что большинство высот — пока мечта. Хотелось бы сначала достичь определенных успехов в традиционных коротких спринт–гонках. Скажем, призовое место в чемпионате России. Ну а дальше — традиционные «гонки на выносливость» в Европе: пожалуй, самая захватывающая — это «24 часа Нюрбургринга»[1]. Призовое место в такой гонке в своем классе — серьезная вершина для многих профи, а уж для любителя — тем более!

[1] «24 часа Нюрбургринга» — гонка на выносливость, проводимая на Северной петле Нюрбургринга с 1970 г. под эгидой ADAC (Всеобщего немецкого автомобильного клуба).