



Сегодня Гран-при в Монте-Карло, завтра — заезд в бельгийском Спа, а послезавтра — легендарная французская трасса «Ле-Ман». Это не плотное расписание пилота «Формулы-1», а обычные рабочие будни Павла Федянина. Липецкий блогер и симрейсер уже больше восьми лет стирает резину на самых знаменитых мировых треках не выходя из дома.

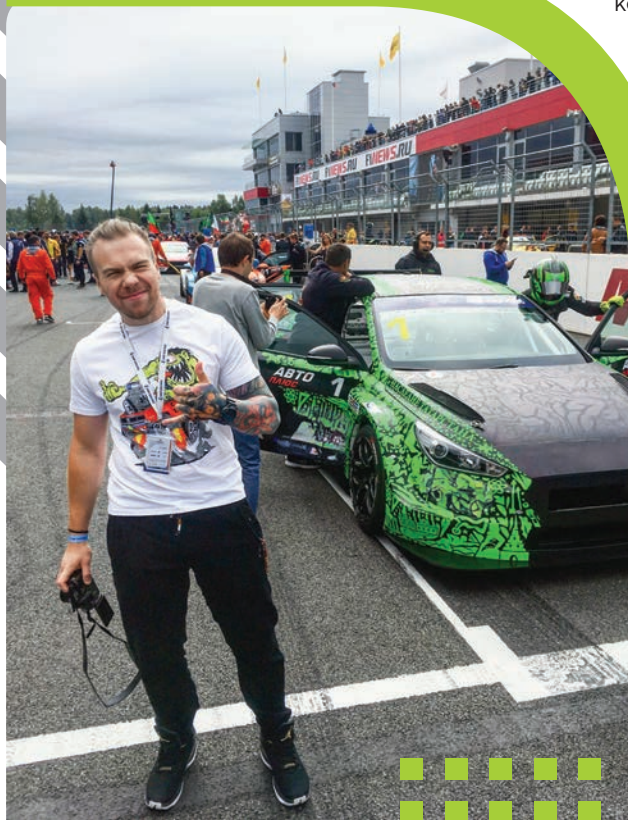
# ПИЛОТ виртуальных ТРАСС



Профильные издания называют Павла одним из самых известных и авторитетных симрейсеров России. Его трансляции и ролики ежедневно смотрят тысячи людей. Обзоры на оборудование для виртуальных гонок, участие в картинг-заездах и рейсерских шоу — деятельность блогера процветает не только в Сети, но и за её пределами. А начиналось всё с обычного хобби.

## НЕРЕАЛЬНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ

За виртуальной баранкой Павел провёл тысячи заездов, а на реальный трек попал совсем недавно — по приглашению в Москву проехаться



на настоящей гоночной машине. Блогер без проблем прошёл дистанцию, не помешала даже плохая погода — симрейсерский опыт дал о себе знать.

— Покатался на авто, двигатель которых под 500 с лишним лошадиных сил, — рассказывает Павел.

— И вроде бы дождь, извилистая трасса, но я прошёл её без проблем. Даже не почувствовал никаких новых ощущений. На своём оборудовании дома я ощущаю себя так же, как в гоночной машине. Единственное, что добавилось в реальности, так это страх убить чужой дорогой автомобиль.

Симрейсинг — виртуальные гонки в играх-симуляторах — давно уже не просто развлечение для любителей автомобильной тематики. Это целая киберспортивная сфера, заезды в которой настолько приближены к реальности, что при помощи симуляторов тренируются всемирно известные гонщики.

— Сильное развитие симрейсинг получил в 2020 году, — объясняет Павел. — Когда началась пандемия коронавируса, пилоты «Формулы-1» временно ушли в виртуальные гонки. Многие игроки тогда были приятно удивлены — можно посоревноваться с людьми, которые в реальности гоняют на болидах. Звёзды автоспорта привлекли множество людей в симрейсинг, показав, что это не просто развлечение.

## СПРАЗУ НЕ ВЪЕХАТЬ

То, что симрейсинг непрост, становится понятно сразу. Поиграть в гоночные симуляторы не выйдет без специального оборудования — обычной клавиатуры и мышки попросту недостаточно.

— Здесь необходимо максимально чувствовать автомобиль, всё приближено к реальным условиям, — рассказывает Павел. — И из-за этого очень сложно. На клавиатуре играть безумно тяжело, на джойстике — невозможно. Управление очень точное, надо плавно прожимать газ и тормоз. Поэтому для начала нужно купить руль и базу под него, выбрать удобное кресло. А дальше уже всё будет зависеть

от того, как вас затянет в этот автомобильный мир.

Самый бюджетный вариант кокпита — гоночного «командирского мостика» — обойдётся в 10-15 тысяч рублей, а стоимость самого дорогого может превысить несколько сотен тысяч. Педали, ручник, специальная экипировка, дополнительные мониторы — вариантов комплектации существуют десятки, и в этом техническом многообразии очень легко запутаться и быстро остыть к симрейсингу.

— Я часто записываю обзоры на рули, даю полезные советы новичкам. — перечисляет Павел. — Всегда повторяю одну важную мысль: начинайте с самого простого, если не уверены в себе. Если вы почувствуете желание этим заниматься, то и от недорогого оборудования получите удовольствие. Знаю человека, который начинал с дешёвого руля, поставленного на гладильную доску — сейчас у него прекрасный кокпит и достойные навыки езды в симрейсинге. Но многие всё же опускают руки после первых неудач. Кому-то не хватает усидчивости, а кто-то не хочет разбираться во всех тонкостях — это со стороны всё кажется простым.

Хотя гонки в симуляторе виртуальные, усталость после них самая что ни на есть реальная. Павел подтверждает: даже после многих лет нагрузка до сих пор даёт ему нелегко.

Поиграть в гоночные симуляторы не выйдет без специального оборудования: педали, ручник, специальная экипировка, дополнительные мониторы — вариантов комплектации существуют десятки



Симрейсинг — виртуальные гонки в играх-симуляторах — давно уже не просто развлечение для любителей автомобильной тематики. Это целая киберспортивная сфера, заезды в которой настолько приближены к реальности, что при помощи симуляторов тренируются всемирно известные гонщики

изучения наткнулся на видео, где люди катаются, параллельно снимая себя. Подумал тогда, а почему бы мне не попробовать?

Павел быстро набрал постоянных зрителей. И когда в комментариях посыпались настоячивые предложения вести не просто записи, а живые трансляции, он запустил свой первый прямой эфир.

Поскольку в России симрейсинг тогда был ещё мало развит,

— Тогда пришло человек 15–20, — вспоминает Павел. — Я подумал: «Всё, больше не буду этим

— Педаль здесь тугая, а тормоз нельзя просто вжать — нужно постоянно его придерживать, так что ноги затекают от напряжения, — объясняет он. — У руля очень сильная отдача, чтобы точнее чувствовать автомобиль. После долгих гонок я вылезаю из кокпита насквозь мокрым от пота.

## ПОДТОЛКНУЛИ — И ЗАВЁЛСЯ

Павел с детства любил гонки, но аркадные — те, что попроще, где хватает клавиатуры или джойстика, чтобы почувствовать себя Михаэлем Шумахером.

— Я как-то случайно узнал об игре-симуляторе про ралли, — вспоминает Павел. — Меня это зацепило, и я начал потихоньку вникать в детали, читать обучающие статьи, смотреть ролики. В процессе



заниматься, кому это вообще нужно?» Но решил попробовать ещё раз. И ещё.

Сейчас его аудитория выросла до 800–1000 постоянных зрителей в день. Когда он гоняет в популярных симуляторах, заездами одновременно следят до 1500 человек. А личный рекорд Павла — 5000 зрителей на одной трансляции.

При этом он не гонится за цифрами. Часто выбирает игры, которые интересны ему самому, и постоянно их чередует — так и зрителям не надоедает, и сам не выгорает.

— Прямые трансляции бывают очень утомительными, многое тут зависит от сложности трассы, машины и выбора симулятора. Где-то легко, как в заездах на овальных трассах NASCAR, а вот на гиперкарах на трассе Сарта, где проходит знаменитая гонка на выносливость

«24 часа Ле-Мана», нужно попотеть — объясняет Павел. — Постоянно приходится отвечать на одни и те же вопросы. Я как попугай: новые зрители приходят, а вопросы старые. От этого никуда не деться. Кроме того, чтобы удерживать внимание, мне приходится безостановочно говорить — комментировать каждый свой шаг. Я не играю роль, остаюсь собой, но вынужден быть гораздо энергичнее обычного. Иногда после эфиров я по несколько часов просто молчу — восстанавливаюсь.

Личный рекорд  
Павла  
**5000**  
зрителей  
на одной трансляции

Несмотря на десятки тысяч подписчиков, Павел не считает себя знаменитостью. Сообщество симрейсеров в России нельзя назвать огромным, поэтому в родном Липецке его узнают редко — за несколько месяцев всего пару раз. В городах покрупнее у Федянина фанатов побольше.

— Я чувствую себя какой-то звездой только на фестивалях, куда меня приглашают, — делится Павел. — Понимаю, что что-то значу, когда вижу, как люди выстраиваются в очередь, чтобы сфотографироваться со мной, взять автограф. Помню, как заметил, что у некоторых дрожат руки, и подумал: «Неужели это из-за меня?»

К своей блогерской деятельности Павел относится философски:

— Сегодня ты интересен зрителю, а завтра можешь надоесть. Так что старая работа для меня — как подушка безопасности в машине.



Недавно получил предложение делать обзоры оборудования для авиасимуляторов. А там, кто знает, — быть может, когда-нибудь Павел всё же поднимется в небо над Липецкой областью

Аудитория выросла до

**1000**  
постоянных зрителей в день



Прямые трансляции бывают очень утомительными. Чтобы удержать внимание, мне приходится безостановочно комментировать каждый свой шаг. Иногда после эфиров я по несколько часов просто молчу — восстанавливаюсь

Но почувствовать габариты машины можно только в реальности.

В автопарке Павла, помимо иномарки, есть и легендарный УАЗ-450 «буханка». На нём он вместе с семьёй летом ездит на дачу или путешествует по Липецкой области.

— Часто гоняем с палатками, места у нас очень красивые, — говорит Павел. — Мне нравится жить в Липецке. Здесь я вырос, здесь все мои друзья, родители. И с точки зрения комфорта меня всё устраивает. Бываю в Москве и Питере, но меня утомляет там бесконечное количество машин и людей. Эти вечные пробки... Не понимаю, зачем в таких городах вообще нужна собственная машина, если большую часть времени ты просто стоишь на дороге.

На будущее Павел загадывать не любит. Хочет продолжать снимать ролики, вести трансляции. Недавно получил предложение делать обзоры оборудования для авиасимуляторов — эта тема его всегда привлекала. Он даже хотел стать лётчиком, но помешала боязнь высоты. За новое дело блогер взялся с энтузиазмом. Так что липецкий виртуальный гонщик может стать и авторитетным авиасимером. А там, кто знает, — быть может, когда-нибудь он всё же поднимется в небо над Липецкой областью, но уже за штурвалом настоящего спортивного самолёта. Его история напоминает: иногда детские мечты находят неожиданное воплощение, стоит только быть открытым новым возможностям.

Текст **Ярослав ПОПОВ**  
Фото **Анастасия ПЧЕЛОВА**,  
архив **Павла ФЕДЯНИНА**

## «БУХАНКА»

### ДЛЯ ДУШИ

Права на машину Павел получил задолго до того, как начал заниматься блогингом. В 20 лет впервые сел за руль. Машина, правда, была совсем не гоночная.

— Мой первый автомобиль — это ВАЗ-2101, «копейка», — вспоминает Федянин. — Помню, поначалу мне было очень страшно на ней кататься. Я через весь город ездил в институт на Новолипецке и парковался, изрядно вспотев от стресса. Но эта машина меня закалила, после неё я уже ничего не боялся на дороге.

Сейчас у Павла машина считается что гоночная, но разгоняться до безумных скоростей, как

в симуляторах, он не любит — чётко разделяет реальность и виртуальное пространство.

— Симрейсинг — это гоночные игры, с ездой по городу они слабо связаны, — объясняет Павел. — Навыки гонщика бесполезны в обычных дорожных условиях с ограничением скорости и плотным потоком. На треке — другое дело: там ощущения почти как в реальной гонке. А по городским улицам я езжу спокойно, и у меня с этим никогда не было проблем.

Заменить автошколу симрейсинг не способен. Симуляторы могут послужить лишь подспорьем, которое позволит отточить общие водительские навыки — реакцию или стрессоустойчивость.