

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

SMP RACING



SMP RACING В ЛЕ-МАНЕ

АЛЬБЕРТ ГИЛЬФАНОВ:
ТУРИНГ ПО-МУЖСКИ

БЛИЦ: ПИЛОТЫ СМП РСКГ
РАССКАЗЫВАЮТ ПРО
ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ СЕЗОНА

4 ЭТАП
KAZAN
RING

#СМПРСКГ



МИХАИЛ
ГРАЧЕВ

АЛЕКСАНДР
МАРУШКО

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Александр занимается автогонками?
С 2014 года (с 2014 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?
Да, триатлон (Триатлон)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?
Lada (Volkswagen Golf)

Его первое место работы?
Развозил газеты по Йошкар-Оле (Администратор торговой сети)

Что больше нравится, квалификация или гонка?
Гонка (Гонка)

Есть ли у него какое-то хобби?
Автоспорт (Раньше автогонки, сейчас занимаюсь садом)

С какого года Михаил занимается автогонками?
~~С 2006 года~~ (с 1995 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?
Ходит в зал (Хоккей)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?
Hyundai (Lada)

Его первое место работы?
Механик (Инструктор в прокатном картинге)

Что больше нравится, квалификация или гонка?
Гонка (Гонка)

Есть ли у него какое-то хобби?
Фотографироваться (Люблю учиться всему новому)

СО СЧЕТОМ 3:1 В ДУЭЛИ ПОБЕЖДАЕТ МИХАИЛ ГРАЧЕВ,
ОБА ГОНЩИКА ЕЗДЯТ НА «ЛАДАХ», НО ПОКА ТОЛЬКО ЭТО ИХ И ОБЪЕДИНЯЕТ

СМП РСКГ 2019

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ
ПОСЛЕ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА

ТУРИНГ

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап		2-й этап		3-й этап		Очки
1	1	БРАГИН	Дмитрий	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Hyundai I30 TCR	11	25	11	20	9	20	96
2	3	ДУДУКАЛО	Алексей	Москва	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Audi RS3 LMS	9	21	7	26	20	10	93
3	11	ЛАДЫГИН	Кирилл	Тольятти	LADA Sport ROSNEFT	LADA Vesta Sport TCR	26	13	16	1	7	26	89
4	43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Королев	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Cupra Leon	16	7	13	10	27	0	73
5	14	ГАВРИЛОВ	Клим	Санкт-Петербург	VRC-Team	Audi RS3 LMS	13	4	27	0	16	11	71
6	62	ЛУКАШЕВИЧ	Иван	Москва	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Hyundai I30 TCR	4	8	20	11	8	13	64
7	17	НАЛЬМАНОВИЧ	Павел	Тольятти	ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	6	6	0	7	10	16	45
8	10	БАДЮЕВ	Антон	Москва	Академия ралли	Cupra Leon	7	10	0	8	11	8	44
9	27	ГРАЧЕВ	Михаил	Омск	LADA Sport ROSNEFT	LADA Vesta Sport TCR	20	16	0	0	0	3	39
10	91	БУРЛУЦНИЙ	Григорий	Санкт-Петербург	Carville Racing	Volkswagen Golf TCR	11	0	1	13	13	1	39
11	47	ТОЛКАЧЕВ	Лев	Москва	RUMOS Racing	Cupra Leon DSG	5	3	8	16	1	0	33
12	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	RUMOS Racing	Cupra Leon DSG	2	9	9	9	2	0	31
13	95	ЧУБАРОВ	Иван	Москва	AKHMAT Racing Team	Cupra Leon DSG	8	5	5	0	5	0	23
14	87	ШАРАПОВ	Марат	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	0	2	4	4	3	6	19
15	50	МАРУШНО	Александр	Йошкар-Ола	АМГ Моторспорт	LADA Vesta TCR	0	0	3	6	0	9	18
16	37	ЯШИН	Павел	Москва	Neva Motorsport	Cupra Leon	0	0	0	5	6	7	18
17	89	ШИГАБУТДИНОВ	Тимур	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	0	1	10	0	4	2	17
18	76	МИННАХМЕТОВ	Ирек	Казань	Чингисхан	Audi RS3 LMS	1	11	0	2	0	0	14
19	77	ГИЛЬФАНОВ	Альберт	Казань	Чингисхан	Volkswagen Golf TCR DSG	0	0	2	3	0	5	10
20	63	АХМАДОВ	Ибрагим	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Golf TCR	3	0	6	0	0	0	9
21	83	НЕМКИН	Антон	Краснодар	Neva Motorsport	Cupra Leon	0	0	0	0	0	4	4

СУПЕР ПРОДАКШН

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап		2-й этап		3-й этап		Очки
1	10	ПЕТУХОВ	Андрей	Санкт-Петербург	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta	20	26	20	26	20	16	128
2	50	НЕЗВАНКИН	Владислав	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta	27	20	9	16	26	20	118
3	78	АНТИПОВ	Вадим	Нижний Новгород	Soft Racing Team	Subaru BRZ	11	8	26	20	17	13	95
4	22	ЛЕБЕДЕВ	Дмитрий	Нижний Новгород	Soft Racing Team	Subaru BRZ	10	13	17	7	0	25	72
5	77	БОРИСЕНКО	Юрий	Краснодар	личный зачет	LADA Granta	16	9	8	13	0	9	55
6	54	ГАРМАШ	Александр	Москва	АЛАС	Volkswagen Scirocco	9	7	13	9	13	11	62
7	87	ПАСТУШКОВ	Павел	Чита	Soft Racing Team	Subaru BRZ	11	0	10	8	0	0	29
8	45	МЕЙТЕС	Евгений	Москва	Автопродукт Матч ТВ	LADA Granta	13	16	0	0	0	11	40
9	88	ВИХАНСКИЙ	Николай	пгт. Загорянский	АЛАС	Honda Civic	0	0	11	10	11	8	40
10	37	ЕМЕЛИН	Андрей	д. Житниково	личный зачет	Mazda 3	0	10	0	11	0	0	21

ТУРИНГ ЛАЙТ

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап		2-й этап		3-й этап		Очки
1	17	ЧЕРЕВАХЪ	Владимир	Орел	Академия ралли	Volkswagen Polo	27	26	25	20	13	13	124
2	5	ГОЛИНОВ	Роман	Москва	Академия ралли	LADA Granta	16	20	9	16	25	20	106
3	46	ГАНТМАХЕР	Ефим	Москва	RAVON Racing Team	Ravon Nexia R3	0	16	18	26	20	16	96
4	19	ШУШАНОВ	Родион	Санкт-Петербург	С-логистик Рейсинг	Peugeot 208	13	11	10	10	12	26	82
5	7	САЛЬНИКОВ	Александр	Владимир	личный зачет	Hyundai Solaris	10	10	11	11	16	11	69
6	29	УДАЛЕНКОВ	Владимир	Санкт-Петербург	С-логистик Рейсинг	Peugeot 208	11	13	20	0	0	0	44
7	48	НУРИЕВ	Айдар	Казань	RAVON Racing Team	Ravon Nexia R3	20	8	0	0	11	0	39
8	4	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	Казань	Suvar Motorsport	LADA Granta	0	0	13	13	0	0	26
9	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	0	9	0	0	0	0	9

S1600

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап		2-й этап		3-й этап		Очки
1	35	КУЗЬМИНОВ	Павел	Санкт-Петербург	AG Team	KIA Rio	14	11	26	26	13	11	101
2	5	ШУЛЬМЕЙСТЕР	Борис	Москва	Microbor AG Team	Hyundai Solaris	25	11	13	16	10	13	88
3	56	КОРАБЛЕВ	Василий	Казань	ПАРУС	KIA Rio	5	25	11	20	11	9	81
4	18	ДЖОНСОН	Томас	Флорида	AG Team	KIA Rio	20	20	2	10	9	10	71
5	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Granta	0	0	20	0	21	26	67
6	44	НАЗИКОВ	Руслан	Казань	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	11	4	16	0	16	16	63
7	19	ШЕШЕНИН	Владимир	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Granta	0	0	1	11	26	20	58
8	84	ТУПОНОСОВ	Филипп	Москва	личный зачет	LADA Granta	10	8	9	2	7	8	44
9	15	ШУШАРИН	Роман	Санкт-Петербург	личный зачет	KIA Rio	16	13	8	0	6	0	43
10	21	ПЕРЕБОРСКИЙ	Антон	Москва	B-TUNING Pro Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	9	9	10	13	0	0	41
11	22	МЕЦКЕР	Евгений	Челябинск	Microbor AG Team	Hyundai Solaris	8	5	7	6	8	0	34
12	4	ЩЕГОЛЕВ	Сергей	Нижний Новгород	личный зачет	Hyundai Solaris	0	0	6	9	5	7	27
13	24	ВДОВИН	Алексей	Тверь	личный зачет	LADA Kalina	7	7	0	3	4	5	26
14	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	4	16	0	0	0	0	20
15	17	ГОРБАТСКИЙ	Илья	Москва	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	6	6	0	0	2	6	20
16	50	ЗАРГИРОВ	Айрат	Чебоксары	личный зачет	Hyundai Solaris	0	0	5	8	0	0	13
17	7	КУЛЬДЯЕВ	Михаил	Домодедово	LADA Sport Rosneft	LADA Granta	0	0	3	7	0	0	10
18	52	ДУДАРЕВ	Дмитрий	д.Фроловское	личный зачет	LADA Granta	0	0	4	5	0	0	9
19	14	ВАСИЛЬЕВ	Андрей	Чебоксары	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	0	0	1	4	0	0	5
20	61	КАДАНОВ	Максим	Москва	личный зачет	LADA Granta	0	0	0	0	3	0	3

S1600 ЮНИОР

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап		2-й этап		3-й этап		Очки
1	18	ФАХТУДИНОВ	Рустам	Казань	AG Team	Volkswagen Polo Sedan	27	26	27	26	13	106	
2	55	ПЛОТНИКОВ	Петр	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo Sedan	13	20	20	20	13	66	
3	22	ДОЩЕЧНИН	Илья	Москва	Гоночная академия А.Захарова - 2	Volkswagen Polo Sedan	20	6	16	16	20	62	
4	78	ФОКИН	Егор	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo Sedan	11	16	13	7	7	47	
5	33	ЛЯНИН	Артём	Санкт-Петербург	Гоночная академия А.Захарова	Volkswagen Polo Sedan	6	11	11	11	16	44	
6	19	ГАНИН	Егор	Москва	Гоночная академия А.Захарова	Volkswagen Polo Sedan	16	10	10	10	4	40	
7	95	ДАХКИЛЬГОВ	Харон	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	9	8	9	9	10	36	
8	4	БУЙЛОВ	Александр	Москва	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	8	9	7	7	11	35	
9	63	АХМАДОВ	Джабраил	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	10	13	4	5	5	32	
10	7	ГАЛИЦЫН	Дмитрий	Москва	Гоночная академия А.Захарова - 2	Volkswagen Polo Sedan	5	5	8	8	8	26	
11	11	ДУБИНИН	Нинита	Санкт-Петербург	AG Team	Volkswagen Polo Sedan	7	7	0	9	9	23	
12	77	ГОЛЬЦОВА	Вирсавия	Ижевск	Goltsova Racing	Volkswagen Polo Sedan	0	0	6	6	6	12	
13	88	ВЕЛЬМЯКИН	Данил	Артемовский	Goltsova Racing	Volkswagen Polo Sedan	0	0	5	0	0	5	

БЛИЦ



ЮРИЙ БОРИСЕНКО

АВТОПРОДУКТ «МАТЧ ТВ» SMP RACING

– В этом году я еду в СМП РСКГ, в классе «Супер-продакшн». Это первый опыт участия в гонках на переднеприводном автомобиле, и приходится многому учиться – к примеру, ездить на сликах. После ралли было тяжело привыкать к асфальту, а после полного привода – к переднему. Пришлось забыть все навыки и все делать, как в первый раз. «Лада Гранта», на которой я еду в этом сезоне, уступает более современной технике, но это очень комфортный автомобиль, чтобы учиться. У меня опытная команда, хорошие механики – много подсказывают, и Володя Шешенин, конечно, делает все, чтобы у меня получалось ехать быстро. Да, так выскакивают мелкие проблемы – на одном из этапов была трудность с машиной, однажды я не угадал с покрышками. Учимся. Думаю, во второй половине сезона станем навязывать борьбу. В кольце комфортнее получать удовольствие, чем в ралли. Пока главной неожиданностью от нового для меня чемпионата стала организация соревнований. Даже какие-то культовые раллийные гонки вроде карельских «Белых ночей» сильно отстают по уровню присутствия зрителей, медийности и картинки. Что для меня как раллиста немного обидно. Но я сам занимался организацией раллийных гонок и понимаю, насколько сложная работа стоит перед организаторами СМП РСКГ, чтобы создать этот праздник автоспорта.

РУСТАМ ФАТХУТДИНОВ

AG TEAM

– Первая часть сезона прошла для меня не так легко, как это могло показаться со стороны. У нас отличное взаимопонимание с механиком, мы понимаем друг друга с полуслова. Очень легко подбирались правильные настройки, что под мокрую трассу, что под сухую. В первых двух гонках порой была жесткая борьба на трассе, мне больше всего запомнилась вторая гонка в Нижнем Новгороде. В этот день было много обгонов, много контактной борьбы передо мной, и мне везло — я не попадал в эти заварушки, и мне понравились собственные прорывы с реверсивной решетки (улыбается). В дальнейшем, конечно, постараюсь показывать еще лучший результат, когда начинаешь планировать — всегда что-то идет не так. Будем работать на максимум.



ИВАН ЧУБАРОВ

АКНМАТ RACING TEAM

– Для меня это первый год в «Туринге». Тяжелее всего было перестроиться с заднего типа привода на передний, потому что рефлексy оставались прежними. Чтобы привыкнуть к массе и габаритам, хватило пары тестовых сессий. Если говорить про результаты на первых гонках, то я рассчитывал, что смогу бороться за победы. Но не ожидал такой разницы между машинами с роботизированной и секвентальной коробками передач. В прошлом году из-за разницы в весе по балансу производительности можно было бороться за первые места. Сейчас моя машина может весить 1210 кг, но на практике такого веса добиться нереально. Откручивать уже нечего. Моя цель на вторую половину сезона — показать максимально возможный результат. С учетом текущего положения это будет финиш в топ-10. Есть шанс, что повезет попасть в реверс и побороться за подиум, но это будет не тот подиум, которого я хотел бы добиться. Мне нужна борьба в равных условиях. Если говорить про ход гонок, то мне не очень понятна интерпретация правила, когда обгоняемый должен оставить сопернику место на трассе. В европейских гонках следят, чтобы его оставляли в начале поворота, а у нас наказывают за ситуации, когда ты совершил обгон и стал смещаться на идеальную траекторию, что мне кажется странным. От соперников я ждал более корректной борьбы. Иногда получается так, что перед тобой оказался медленный соперник, и он начинает «крыться» с самого начала гонки. В картинге я привык к ситуации, что, если ты медленнее – уступи и попробуй удержаться за более быстрым человеком. Из-за этого порой сложно обгонять, так как машина тяжелая. С секвентальной КПП у меня получалось бы лучше, я в этом уверен. Может, со временем повезет поехать на таком автомобиле.





ЕФИМ ГАНТМАХЕР

RAVON RACING TEAM

– У нас была стратегия доезжать до финиша, и мы ее придерживались. Главной неожиданностью первых гонок, конечно, стали проблемы с двигателем. Первый этап мы прошли великолепно, а потом началось, и мы до сих пор боремся с отливом масла. Несмотря на это, у нас получился автомобиль с отличной управляемостью, и это полностью перекрывает небольшой недостаток мощности. Хотя в Казани компенсационный вес окажется не на нашей стороне — машины соперников будут легче. Но что с этим сделать (улыбается)! Надеюсь, что мы победим проблемы с двигателями и в Казани станем бороться и за победы в командном зачете. Отдельно хочется сказать про команду: я думал, что лучше, чем коллектив «Открытия», в моей жизни ничего быть не может. Сейчас мы оказались в сложных условиях с неизвестным оружием, и этот вызов принимается всей командой – выигрываем или проигрываем мы вместе. Так что теперь у меня две любимые команды. Вторая половина сезона начнется в Мячково, я давно ждал этот этап. Моя первая гонка в большом автоспорте была на «Легендах» в Мячково в 2012 году на совместном этапе с RRC. С тех пор я жду повторения какого-то масштабного события на своей домашней трассе. Я не соглашусь с тем, что там негде обогнать. А после тренировки на этапе RHHCC могу сказать, что на машине уровня «Туринг-лайта» и S1600 трасса – феноменально удобная, и ехать по ней будет невероятно кайфово. Есть все предпосылки для долгой и интересной борьбы. Последние два этапа пройдут на Moscow Raceway и в Сочи. Подмосковный трек мне не совсем по душе, но у меня всегда там неплохие результаты. Я этому рад, люблю стоять на подиуме. Сочи же мне очень нравится, и я буду там ездить и получать удовольствие.

ЕВГЕНИЙ МЕЦКЕР

MICROBOR AG TEAM

– Этот сезон стал новым вызовом в «системном» кольце. До этого я ездил по гравии и по льду. За первые три этапа самым сложным стала сама очная гонка, когда ты должен смотреть не только за собой, машиной и траекторией, но и за остальными участниками. Это требует от меня высокой концентрации и серьезных усилий – держать в фокусе большое количество факторов. Но когда это получается — приносит огромное, ни с чем не сравнимое удовольствие. Говоря про машину — это только кажется, что она простая и «гражданская». В таком режиме эксплуатации она сложнее «Туринга». У меня была возможность проехать на «туринговом» автомобиле, и я завидую белой завистью. У нас в классе S1600 все происходит намного сложнее. На мой взгляд, в «Туринге» другие ощущения, все легче. В нашем классе слабые двигатели, а машина не прощает ни малейшей ошибки — ты сразу много теряешь. На вторую половину сезона у меня, конечно, есть задача, но я не могу выразить ее в конкретных вещах вроде количества подиумов. Моя главная цель — реализовать на высшем уровне то, что мне дает команда и тренер. Если сделаю – здорово, вне зависимости от того, как это будет выглядеть на фоне других участников.



МИХАИЛ МИТЯЕВ

RUMOS RACING И LADA SPORT ROSNEFT

– В этом сезоне я еду в двух классах: «Туринге» и S1600. В прошлом я несколько раз ездил на «туринговой» технике во время европейских тестов. Когда мне предложили выступить в этом году, речь шла про класс для машин с коробкой передач DSG, но он не состоялся, и мы теперь едем с остальными пилотами в одном зачете. Трасса первого этапа «Форт Грозный» хорошо подходила моей машине, и тогда получилось показать достойный результат. Чего не скажешь о трассах в Нижнем Новгороде и Смоленске. Может, когда-то повезет поехать на машине с обычной КПП. Так что заканчиваю сезон, работаю на командный зачет, помогаю Льву Толкачеву с настройками, открыл для себя какие-то нюансы и секреты в работе с «Турингом». Именно Толкачеву я обязан этим шагом в карьере, за что ему огромное спасибо! Этот шанс для меня много значит. Приятно оказаться в компании таких соперников и получать столько положительных эмоций. Также я благодарен руководству команды «Лада Спорт Роснефть» за то, что они не заблокировали для меня эту возможность, и я могу выступать в двух классах. К сожалению, мы потеряли результаты первого этапа в S1600, но не вешаем нос. Будем биться до конца сезона. Да и машина классная получилась. Мне нравится выступать в двух классах, я сажусь в авто уже готовый — знаю состояние трассы. Да и заезды разные. В «Туринге» это концерт — начиная от стартовой решетки и заканчивая гонкой.

ФОТОГАЛЕРЕЯ

Екатерина Шаропова Григорий Голышев Евгений Сафронов



ГОНОЧНОЕ ЖИВОТНОЕ



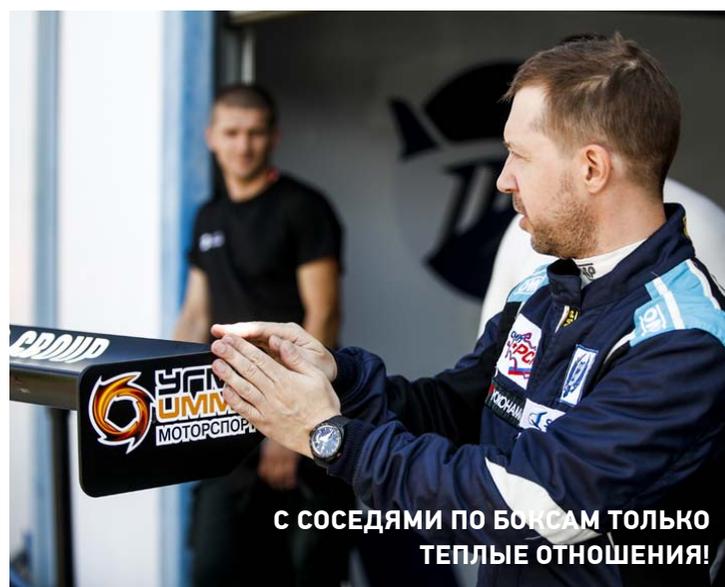
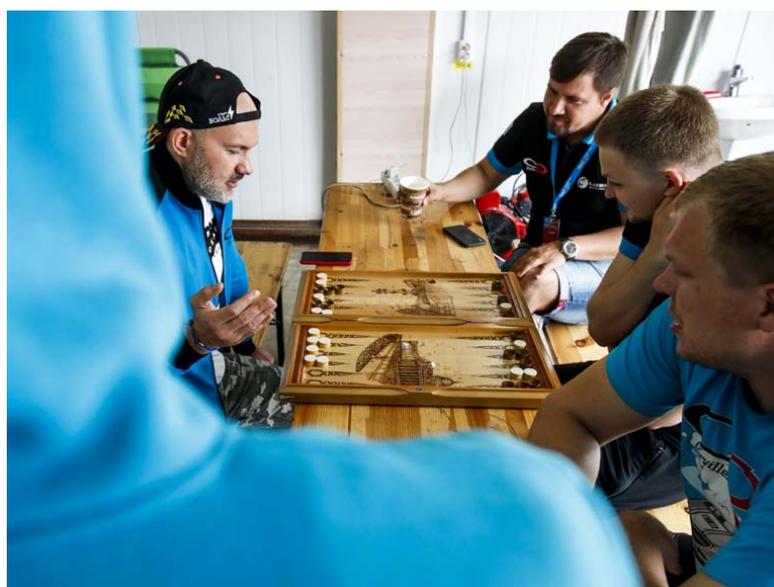
НАСТОЯЩИЙ ДРУГ НИКОГДА НЕ ОТКАЖЕТСЯ ПОДДЕРЖАТЬ ТВОЙ ШЛЕМ



ПОКА ЖДЕШЬ «ЗАКРЫТЫЙ ПАРК»,
МОЖНО И ОМОЛОГАЦИЮ ПОЧИТАТЬ



**МЕХАНИК ДЛЯ СВОЕГО ГОНЩИКА
ЧЕМ НЕ АНГЕЛ-ХРАНИТЕЛЬ?**



**С СОСЕДАМИ ПО БОКСАМ ТОЛЬКО
ТЕПЛЫЕ ОТНОШЕНИЯ!**



**ПЛОХ ТОТ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЕР, ЧТО БОИТСЯ
ВЗЯТЬ МОНТАЖКУ В РУКИ. В TCR ТАКИХ ЯВНО НЕТ!**



**- ПАРНИ, КАЖЕТСЯ ТАМ УЖЕ
СЕРЕДИНА СЕЗОНА!**



stilo

stilo

stilo

SEC

OMP

OMP

ADVANCED TECHNOLOGY
OMP

ADVANCED TECHNOLOGY
OMP

OMP

stila

АЛЬБЕРТ ГИЛЬФАНОВ

Казанец Альберт Гильфанов – человек-загадка. Не имея никакого гоночного бэкграунда, он сразу заявился в «Туринг», но не стал мальчишкой для битвы. Согласитесь, в таком насыщенном и быстром классе войти в топ-20 после первых трех этапов и занять седьмую строчку в зачете джентльмен-драйверов – очень неплохой дебют! О том, как Альберт попал в гонки, на чем ездит в обычной жизни, почему не покупает мотоцикл и зачем коллекционирует дипломы о высшем образовании, расскажет он сам.

Ирек Миннахметов умеет убеждать. Сейчас в «Туринге» едва ли не треть пилотов из Татарстана, тех же Тимура Шигабутдинова и Марата Шарапова тоже он привел. И вот полгода назад они меня окружили и спросили: поедешь? Мне было интересно, потому что многие друзья, с которыми учились и общаемся – например, Тимур Тимерзянов и Ильдар Рахматуллин, – связаны с автоспортом. Я все время был где-то рядом, но не было ни повода, ни возможности стартовать. И когда предложили, я сказал: почему нет, давай попробуем. Кстати, логотип «Белый кремль» на моей машине – в знак благодарности Иреку.

Меня тогда спросили: ты поедешь как все или как мужчина? Я, не чувствуя подвоха, ответил: «Как мужчина». И меня подписали на «Туринг». О чем я не пожалел, потому что класс приятный, на него все смотрят. Когда участвовал в зимних гонках на «Логанах», чтобы получить лицензию, такого внимания к его участникам не было. А зря – соревнования-то увлекательные.

Фанатом гонок я не был, даже «Формулу-1» не смотрел, а уж что такое «Туринг», и подавно не представлял. Общался с ребятами-картингистами из соседней секции, когда в школьные годы занимался самбо. Аделя Муллахметова тоже знаю с тех времен, а сейчас Аделя давал первые советы по гоночному вождению и познакомил с Анваром Тутаявым, который стал моим тренером.

Первый раз проехал на кольцевом автомобиле этой весной. Когда сел справа от Брагина, обалдел от перегрузок. Я не знаю, как он так едет, буквально по лезвию ножа. Очень страшно было. А после двух кругов пассажиром меня посадили за руль автомобиля TCR на трассе в Барселоне, когда я на спортивных машинах вообще не ездил!

Первое впечатление – держак. Я вообще не представлял, что машина может так управляться: как ни крути руль, она все равно будет поворачивать! И, если откровенно, поначалу болела задница. Я тормозил с усилием 50–60 кг, а Брагин постоянно под-

стегивал: давай, жми еще! Я десять раз назвал что есть силы, а потом весь день ходил полубоком.

Говорят, первая доза кайфа бесплатная, а, подсадив, из тебя начинают тянуть деньги. На самом деле это не так: даже первое знакомство было недешевым. В автоспорте вообще ничего бесплатного не бывает! Но гонки действительно затягивают, перерывы между ними становятся тягостными.

Сами гонки мне нравятся больше, чем подготовка. В гонках – адреналин: от кого-то обороняешься, кого-то догоняешь. Вот только обгонять пока не всегда получается, и установка сейчас – доезжать до финиша и учиться. А тренировки для меня слишком монотонны, вдобавок я оцениваю упущенную выгоду: гонки проходят по выходным, а вот тесты в будние дни конфликтуют с бизнесом.

Когда-то я гонял на квадроциклах, на снегоходах, но сейчас продал всю технику. У нас много детей, я не могу так рисковать. Горные лыжи, сноуборд – это все, что я могу себе позволить в качестве альтернативного источника адреналина. В кольцевых гонках есть зоны безопасности, скорости ограничены. А когда дубасишь на багги по пересеченной местности, это слишком опасно.

Осторожничать стал с появлением детей, у меня их трое, у младшего брата двое. Вообще, именно брат в нашей семье интересовался гонками, даже ездил в картинге. Его это занятие больше увлекало, но влип почему-то я.

Я всегда спокойно воспринимал автомобили. Мне нравятся машины, иногда читаю про новинки, но это скорее эстетическое удовольствие. Вот как с мотоциклом: я мечтаю о нем, и купить могу, но не покупаю. Потому что уверен: как только он появится, сразу желание пропадет. С автоспортом ситуация обратная. Я не мечтал о нем, а попал случайно, и пока получаю удовольствие. Посмотрим, чем закончится. Нужно откатать сезон, понять, что это такое и с чем его едят. И наслаждаться процессом. У нас

даже есть договор с Анваром, где написано, что основная цель – это получение удовольствия. Хотя на самом деле приходится пахать, как папа Карло.

Я считаю, что индивидуальный спорт – борьбу, гонки – роднит то, что ты ни на кого не можешь положиться. Понятно, здесь есть команды, техника. Но выехал на старт (или вышел на татами) – и остаешься один на один с ситуацией. Мы с Анваром часто говорим об этом. Все, что он изучал всю жизнь, он пытается впихнуть в меня за короткое время. А в конечном счете приходится надеяться на себя и ошибки тоже искать в себе.

В обычной жизни я езжу очень медленно, не нарушаю. На моей машине быстро и не поедешь: у меня ГАЗ-24 «Волга» 1972 года выпуска, темно-синяя, в идеальном состоянии. Я на ней по выходным выезжаю. А первой машиной был ВАЗ-2114.

Почему я выбрал Volkswagen Golf GTI TCR? Очень просто: у меня в семье все машины «фольксвагены» – Multivan, Touareg, Teramont. В них все сделано для людей, ничего лишнего, не то, что в каком-нибудь Mercedes-Benz. Ни у кого «мерседеса» нет, я же никого не обидел? Там ведь реально музыку замучаешься настраивать, стекло опустить проблема – и за это просят такие деньги!

У меня пять образований. Я поступил на строительный в Казани, а два года спустя стал параллельно учиться в Великобритании. Там ребята подбили поступить на заочный юридический. Там же, в Англии, закончил магистратуру. А уже вернувшись и проработав несколько лет, понял, что не хватает бизнес-образования, и получил MBA.

Я люблю учиться, люблю читать. И первое, с чего начал в автоспорте – стал искать материалы по гоночной теории. Я стараюсь максимально вытянуть из преподавателей знания, поэтому внимательно слушаю наставления тренера. А еще я упрямый, как осел, – вот Анвар не даст соврать.



ЭКИПАЖ SMP RACING – ЛУЧШИЙ В ГОНКЕ «24 ЧАСА ЛЕ-МАНА» СРЕДИ НЕГИБРИДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Во Франции завершился финальный этап суперсезона 2018-2019 года чемпионата мира по гонкам на выносливость – «24 часа Ле-Мана».

Экипаж российской команды SMP Racing в составе Михаила Алешина, Виталия Петрова и Стоффеля Вандорна на спортпрототипе BR1 российской компании BR Engineering стал бронзовым призером этого легендарного марафона и лучшим среди команд, выступающих на негибридных автомобилях.

Стартовав с пятой позиции, экипаж сразу смог прорваться на четвертое место, закрепившись там на ближайшие 16 часов. Утром в воскресенье коллектив вошел в тройку лидеров, уступая лишь гибридным автомобилям Toyota, и сохранил эту позицию до самого финиша. Пилоты SMP Racing завершили суточную гонку с отрывом в три круга от ближайшего преследователя – команды Rebellion.

За 24 часа коллектив преодолел 379 кругов дистанции.

По итогам гонки «24 часа Ле-Мана» экипаж SMP Racing под номером 11 на спортпрототипе BR1, разработанном российской компанией BR Engineering под руководством Бориса Ротенберга, стал лучшим среди негибридных автомобилей топовой категории LMP1.

«Впервые в истории на подиум самой престижной мировой гонки в высшем классе LMP1 поднялся экипаж российской команды, которая выступает на спортпрототипе российской разработки, – сказал основатель и руководитель программы SMP Racing и компании BR Engineering Борис Ротенберг. – Это знаковое событие для всего российского автоспорта. Победа в «24 часах Ле-Мана» означает, что мы способны не только бороться с самыми сильными соперниками со всего мира, но и строить собственные успешные

спортивные автомобили. Я хочу поблагодарить коллективы команды SMP Racing и компании BR Engineering, которые проделали огромную работу и добились такого важного для нас результата».

«Хочу поздравить весь коллектив SMP Racing с этим великолепным результатом, – поделился Михаил Алешин, экипаж №11. – Мы работали весь год, чтобы достичь этого результата – стать лучшими среди негибридных машин. Невероятно, насколько мы смогли ускорить наш российский спортпрототип за этот год – на 3,3 секунды! Спасибо всем болельщикам за то, что верили и переживали за нас. Без вас мы бы не справились, спасибо всем. И отдельная благодарность основателю и руководителю программы SMP Racing и компании BR Engineering Борису Ротенбергу. У нас получилась отличная машина, которой мы все сейчас гордимся!»

«Это была самая сложная гонка «24

часа Ле-Мана» в моей жизни, – признался Виталий Петров, экипаж №11. – Мы очень долго шли к этому важному финишу, на протяжении года готовили машину к такой долгой гонке. И сама она преподнесла много сюрпризов: состояние трассы, постоянный трафик, но мы старались стабильно проходить каждый круг. Как результат – третье место в гонке и первое среди негибридных автомобилей. Это отличный результат для нас и нашего автомобиля».

Другой экипаж российской команды, №17, в составе Егора Оруджева, Сергея Сироткина и Стефана Сарразана стартовал в суточном марафоне третьим, но в результате инцидента и вылета за пределы трассы досрочно выбыл из борьбы.

«Моя смена началась ночью, – рассказал Егор Оруджев, экипаж №17. – Мы держали достаточно стабильный отрыв от Rebellion Racing, но потом я допустил ошибку и вылетел в повороте Porsche. Повреждения у машины оказались сильными, вероятно, она бы не завелась. Конечно, я хотел вернуться на трассу и доехать до боксов. Но от превышения

перегрузок во время удара в машине сработало оповещение машины скорой помощи, и маршалы не разрешили мне продолжить гонку, хотя я очень настаивал, ведь чувствовал себя нормально. Если ты не выполняешь распоряжения маршалов, тебя тоже снимают, поэтому выбора не было. Я прошу прощения у механиков и инженеров, которые проделали огромную работу, особенно за последнюю неделю, у моих напарников Сергея и Стефана, проводивших отличную гонку, и всей команды SMP Racing».

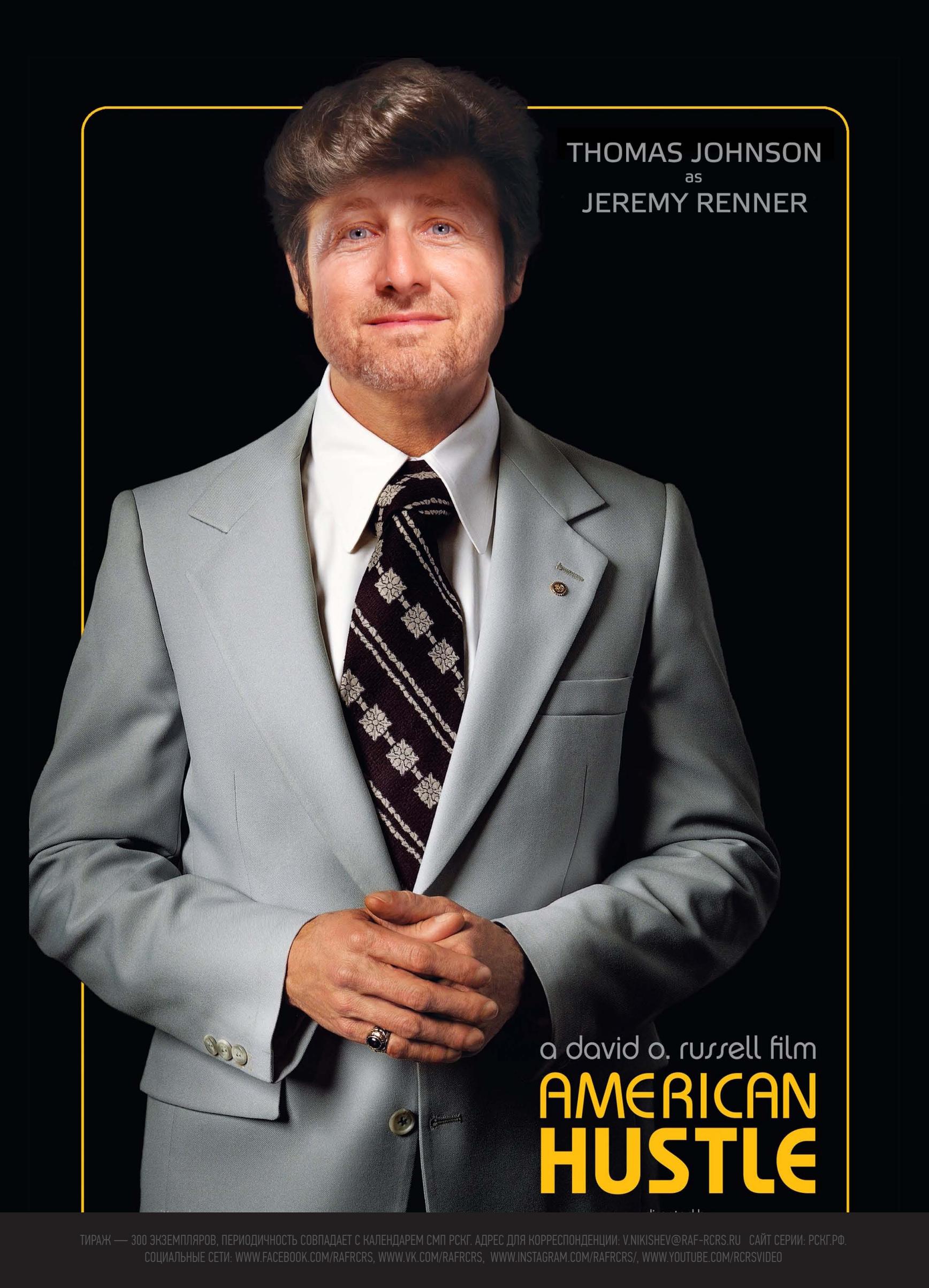
«Мы могли приехать двумя автомобилями на высоких позициях, но не сложилось, это гонки, – добавил Сергей Сироткин, экипаж №17. – С одной стороны, жаль, что нашему экипажу не удалось увидеть результат вложенных сил, но с другой, я понимаю, что команда отлично потрудились за год, так сильно улучшив машину. И в течение всей гонки «24 часа Ле-Мана» команда прекрасно работала, что позволило экипажу №11 подняться на подиум. Я хочу поздравить ребят и создателя и руководителя программы SMP Racing Бориса Ротенберга с этим выдающимся результатом и поблагодарить

их за все те силы, знания и душу, что они вложили в создание этого автомобиля и в команду. Я рад, что наконец мы смогли увидеть результаты этих трудов».

Также в гонке «24 часа Ле-Мана» участвовал партнерский экипаж команды SMP Racing – итальянский коллектив AF Corse в составе Алессандро Пьера Гуиди, Джеймса Каладо и Даниэля Серра (№51) на автомобиле Ferrari 488 GTE EVO, который стал лучшим в классе LMGTE Pro.

Суточный марафон «24 часа Ле-Мана» завершил суперсезон 2018-2019 чемпионата мира по гонкам на выносливость. В своем дебютном сезоне первый российский спортпрототип BR1 в классе LMP1 поднялся на подиум уже в третьей гонке: экипаж №17 стал третьим в гонке «6 часов Сильверстоуна» (Великобритания). Серию успешных финишей продолжил экипаж №11, который четыре раза поднимался на третью ступень пьедестала – на этапах в Китае, США, Бельгии и в финальной гонке «24 часа Ле-Мана». По итогам восьми этапов FIA WEC команда SMP Racing стала его бронзовым призером – как в классе LMP1, так и в абсолютном зачете.





THOMAS JOHNSON
as
JEREMY RENNER

a david o. russell film
**AMERICAN
HUSTLE**