



ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

РЕЙТИНГ
ПЕРВОГО ЭТАПА

ВСЕВОЛОД
ГАГЕН

БЛИЦ
ИНТЕРВЬЮ

КОЛОНКА ПАВЛА
ЯШИНА



2 ЭТАП
НИЖЕГОРОДСКОЕ
КОЛЬЦО



FIA WEC ДОРОГА В ЛЕ МАН

Помимо программы поддержки молодых пилотов, вторым важным проектом SMP Racing является участие команды в чемпионате мира по гонкам на выносливость FIA World Endurance Championship. Хотя на протяжении последних лет команда хорошо познакомилась со спецификой крайне популярного среди болельщиков чемпионата мира, в этом году программа приобрела особенную важность. SMP Racing участвует в гонках на автомобиле собственной разработки BR01. Автомобиль, сконструированный бывшим дизайнером заводской команды Peugeot Пауло Кантоне, уже прошел крещение марафонскими дистанциями по ходу прошлого сезона, 2015 года. Но участие в FIA WEC в новом сезоне ставит перед командой новые, амбициозные цели.

С первых гонок стало понятно, что у нового шасси есть неплохой потенциал. Российский гонщик Михаил Алёшин завоевал поул к легендарной гонке «24 часа Дайтоны» в сложных дождевых условиях. Но, несмотря на потенциал, в гонках чемпионата команда пока не может полностью раскрыть возможности машины. В чемпионате мира FIA WEC прошло два этапа,

в Сильверстоуне и Спа, и оба раза российских гонщиков преследовали неудачи, столкновения с соперниками и судейские штрафы.

Большую помощь в доводке автомобиля оказывает экс-пилот Ф1 Виталий Петров: «Что касается нашей команды, то, увы, нам не повезло с самого начала. На выходе из первого поворота один из соперников ударил меня в заднее правое колесо, в результате чего оказались повреждены выхлопная система и днище. Более десяти кругов машине пришлось провести в боксах. После выхода на трассу Виктора Шайтара снова удар – на этот раз соперник пытался обогнать его, но не рассчитал. Снова боксы, снова потеря времени. Несмотря ни на что, мы продолжили оставаться на трассе, работая над машиной, над ее настройками. Мы видим проблемы, видим главные причины, которые не позволяют нам подниматься на подиумы, – это нехватка скорости и деградация шин. Мы делаем все возможное для того, чтобы устранить их».

В середине лета чемпионат берет небольшой перерыв, чтобы участники могли подготовиться

к главной гонке сезона – «24 часам Ле Мана», где они могут набрать в два раза больше очков, чем на обычном этапе. По мнению Петрова, у команды есть шанс побороться за высокое место: «Перед гонкой в Ле-Мане у нас будут двухдневные тесты, которые мы также используем на то, чтобы разобраться с ситуацией. Самое важное, что наша машина надежная. В предстоящей гонке в Ле-Мане это может сыграть решающую роль. Надеемся, к этому времени нам удастся устранить все проблемы, и мы покажем тот результат, которого от нас ожидают все российские болельщики». Также стоит отметить, что BR01 нашел своих клиентов в двух чемпионатах. В европейском чемпионате European Le Mans Series команда участвует одним автомобилем, его экипаж целиком состоит из иностранных гонщиков. В европейской серии уровень конкуренции чуть ниже, и на этапе в Сильверстоуне экипаж в составе монегаска Стефано Колетти, колумбийца Хулиана Леала и немецкого пилота Андреаса Вирта смог подняться на третье место по итогам четырехчасовой гонки.

НИЖЕГОРОДСКОЕ КОЛЬЦО ПРЕВЬЮ ЭТАПА



«Нижегородское кольцо», где проходит второй этап Российской серии кольцевых гонок, – пожалуй, самая удобная трасса, если говорить о возможности наблюдать за гонками «живьем». Трибуны дают отличный вид на большую часть трехкилометрового кольца. С высоты последнего ряда весь трек виден как на ладони, и только первую «улитку» «Нринга» скрывает комплекс боксов и административных зданий.

Построенное по российскому проекту «Нижегородское кольцо» относится (в зависимости от класса автомобилей) к категории медленных или среднескоростных трасс. Здесь гонщики стараются использовать самую короткую главную пару из доступных с начала сезона. Этому также способствует скользкое полотно трека – мощность двигателя здесь не самое главное. Спортивный комплекс рядом с городом Бого-

родском часто принимает этапы весной, и участникам не привыкать к дождевым гонкам.

Обгонных мест на трассе несколько. Шансы опередить соперника появляются уже при торможении в первом повороте, продолжаются в медленной шпильке девятого поворота. Оба места завершают моторные, ходовые сектора трассы, и любая ошибка открывает возможности для атаки.

Последний шанс для обгона может возникнуть в 11-м вираже, чей широкий радиус дает возможность для экспериментов с траекториями прохождения и как вариант – для обгонов. Следующий за ним набор быстрых «эсок» – одно из ключевых мест для быстрого круга – правильный баланс и точка входа очень важны, иначе гонщик потеряет слишком много времени и проиграет разгон на стартовую прямую.

Первый этап получился полосатым, и амплитуда впечатлений была большая. График колебался сильно, но не вокруг нуля, а несколько выше.

Познакомиться с машиной я пытался за неделю до этапа СМП РСКГ, на чемпионате Республики Беларусь. Но «Seat» оказался с пробитой прокладкой. Машина отправилась в Санкт-Петербург, в техцентр «Аудитория», а я примерил на себя роль механика, инженера и еще, наверное, кого-то. В общем, важно ходил по стартовой решетке в наушниках и с ракетой, отправляя Александра Антонова в гонку. Интересный опыт!

Из-за этого тесты перед СМП РСКГ начал чуть раньше остальных, в среду. И это был позитивный день. Уже на третьей сессии удалось показать приличное время, на чем и завершили. Ну а потом настройки, тренировки, изучение данных AIM (кто это чудо назвал одним из лидеров, по мне так кошмар какой-то!). Но в целом результат квалификации разочаровал все равно – он был равен третьей сессии на новой машине на колесах б/у. Первая гонка первого этапа на новой машине... Было просто отлично, сначала борьба с идущим впереди Романом Голиковым, потом ошибка – и уже борьба с идущим позади Львом Толкачевым. Поборолись, потолкались, помахали друг другу после финиша: словом, сплошной позитив!

Вторая гонка: старт с поула. Стартовал отлично, отъехал, а потом – суп с котом. В конце гонки ехал со временем «Супер-продакшна». Тут уже позитива не наблюдалось, и график эмоций коснулся нуля. Правда, изучение данных, собранных чудом инженерной мысли AIM (система сбора данных), выявило неадекватное поведение блокировки дифференциала.

А в целом, в целом, все, я считаю, отлично. Наконец-то началось! Старые знакомые и новые эмоции! Ну да, машина чуть хандрила, но я знаю, что они так иногда поступают со сменой владельца. Думаю, она ко мне вот-вот привыкнет. Может, перестать ее называть ведерком и, не отрываясь от коллектива, дать ей красивое женское имя?

Гонки – это в любом случае эмоции всегда положительные (ну или почти всегда). Я вот приехал на этап с кашлем, насморком, болью в костях и прочими признаками какого-то вируса (перезаражал всю команду, кроме Альпа), но с каждой сессией вирус сдавал свои позиции. То есть гонки полезней, чем лук и чеснок!

Машина у меня красивая и быстрая! Эмоции дарит замечательные (туда бы еще звук высокооборотистого мотора и вой кулачка). Сезон будет интересным! Впереди еще шесть праздников для всех участников!



**ОТ ПЕРВОГО
ЛИЦА**
ПАВЕЛ ЯШИН

ФОТОГАЛЕРЕЯ

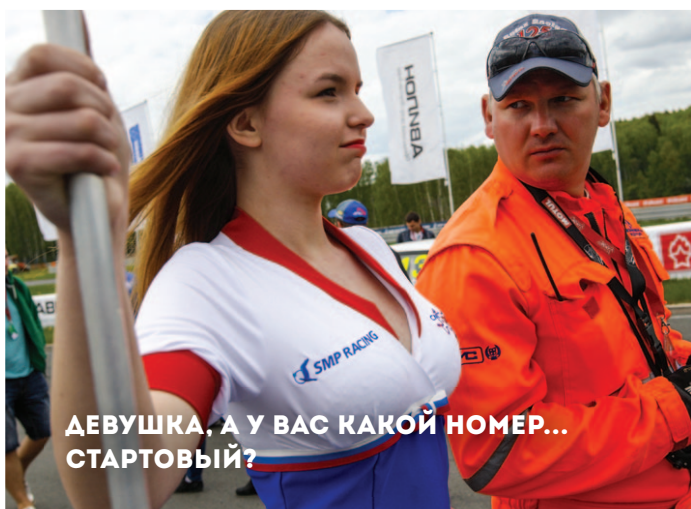
Марат Даминов

Григорий Голышев

Евгений Сафронов



МЕНЯЮ 200 Л.С. НА
ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕЧЬИХ.



ДЕВУШКА, А У ВАС КАКОЙ НОМЕР...
СТАРТОВЫЙ?



СТРАННО, НО ВО ВСЕХ РЕЖИМАХ
ВЕСЫ ПОКАЗЫВАЮТ 01.

**ЗАСТЕЖКА-ТО НЕ ПО УСТАВУ
ЗАСТЕГНУТА... НЕПОРЯДОК!**



**МОЛОДОЙ ЧЕЛОВЕК, НЕ ЖЕЛАЕТЕ
ПОМЕНИТЬСЯ? ШЛЯПУ НА ШЛЕМ?**





НОВИЧОК СЕРИИ

ВСЕВОЛОД ГАГЕН

Молодой пилот из Петербурга учится на строителя, болеет за российских лыжников и биатлонистов и мечтает стартовать в чемпионате мира на автомобиле марки «Лада».

Карьеру новичка Российской серии кольцевых гонок можно назвать типовой: передавшаяся от отца любовь к автоспорту, совместные просмотры трансляций с трасс «Формулы-1» (выступающий сейчас на красно-белой машине Всеволод и среди участников чемпионата мира болеет за «красных» – то есть за Ferrari), первая поездка на карте в шесть лет и первая гонка в семь... Наивысшие достижения – призовые места в первенствах России и на отдельных европейских гонках. Несколько лет назад, неплохо выступив на чемпионате Европы, петербуржец выполнил нормативы, позволяющие получить лицензию А и стартовать в чемпионате мира. Но и проблемы были типовыми для гонщика – прежде всего разница между желаниями и возможностями. В результате последние два года были посвящены учебе и тренировкам на прокатных картодромах. А на гоночные трассы после паузы Всеволодов вывел не формулу (как можно было предположить), а «Ладу-Калину» класса «Национальный».

– Когда я выступал в картинге, то пилоты из тольяттинской команды были моими соперниками, – вспоминает петербуржец. – К тому же в силу географии мы пересекались сравнительно редко и практически не были знакомы. Но когда речь зашла о выступлении на российском кольце, нам посоветовали

обратиться именно в Lada Sport – и команда сделала нам весьма привлекательное предложение.

Первая в карьере кузовная гонка сложилась для Всеволода неоднозначно: были и собственные ошибки (разворот на старте одного из заездов), и неприятные неисправности (одну из гонок в отсутствие третьей и четвертой передачи Гаген доезжал на второй и пятой). Однако в целом и пилот, и команда оценивают первый гоночный уик-энд сезона позитивно. Ведь после гонки на «Смоленском кольце» у новичка российского кольца поровну очков со знаменитой Натальей Гольцовой, и в турнирной таблице Всеволод, занимая седьмое место, уступает только гораздо более опытным спортсменам. Впрочем, для 20-летнего пилота не секрет, что ему еще многому предстоит научиться:

– Говорят, что главное при переходе с карта на машину класса «Национальный» – не разломать коробку. При работе с ней нужны мягкие, но решительные и точные движения. Само собой, крайне важно как можно быстрее научиться беречь колеса: полтора комплекта на два сравнительно длинных заезда – это немного, поэтому преимущество – на стороне рассудительного, расчетливого пилота, который не насилует резину зря. И, конечно, немаловажно найти оптимальный баланс автомобиля – чтобы он был быстр в разных типах поворотов и на прямой в скорости сильно не терял.

Учиться Всеволод планирует и у товарищей по

команде, и у соперников. Он еще застал времена, когда в картинге выступал Владимир Шешенин, и вспоминает, что именно пилотаж екатеринбуржца тогда ставили в пример молодежи. Сейчас питерского пилота, у которого на протяжении последних нескольких лет нет персонального тренера, натаскивает Михаил Митяев – гонщик Lada Sport Rosneft находит время, чтобы пройтись с младшим товарищем по трассе и объяснить ему те или иные нюансы. Немало впечатлен Всеволод и темпом Романа Агошкова – особенно тем, что 30 килограммов балласта не помешали тольяттинцу обогнать соперников и нагнать лидера заезда. Свои возможности петербуржец оценивает трезво, однако и мечтать о будущих успехах не стесняется.

– Если закончу сезон в первой шестерке, посчитаю это хорошим результатом. Если же говорить о перспективе, то хотел бы расти вместе с командой и дорасти до выступления в престижных кузовных турнирах. К примеру, через несколько лет стартовать на «Ладе» в чемпионате мира WTCC или в турнире TCR. Почему бы нет?

Пока же в свободное от гонок время Всеволод болеет за других спортсменов мирового уровня – за биатлониста Антона Шипулина и лыжника Александра Легкова. Кстати, и сам молодой гонщик зимой модным среди молодежи горным лыжам предпочитает беговые. Ведь даже по ходу сравнительно коротких заездов на российском кольце выносливость – отнюдь не лишнее качество.

СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ПЕРВОГО ЭТАПА



ТУРИНГ

1	ДУДУКАЛО Алексей (№1)	Туринг	96	102	198
2	БРАГИН Дмитрий (№4)	Туринг	104	92	196
3	КАРАМЫШЕВ Николай (№12)	Туринг	92	96	188
4	ГОЛИКОВ Роман (№2)	Туринг	88	80	168
5	МИННАХМЕТОВ Ирен (№76)	Туринг	78	88	166
6	ТОЛКАЧЕВ Лев (№25)	Туринг	80	84	164
7	ЯШИН Павел (№23)	Туринг	84	78	162
8	ЧЕРНЁВ Максим (№52)	Супер-продакшн	76	76	152
9	БАДОВЕВ Антон (№51)	Супер-продакшн	74	72	146
10	ЮШИН Андрей (№38)	Супер-продакшн	68	70	138
11	СИМОНОВ Максим (№63)	Супер-продакшн	70	68	138
12	ТУПИЦЫН Александр (№45)	Супер-продакшн	66	66	132
13	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	Супер-продакшн	62	64	126
14	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)	Супер-продакшн	н/к	74	74
15	ШАРАПОВ Марат (№87)	Туринг	72	н/к	72
16	ГАРМАШ Александр (№54)	Супер-продакшн	64	н/к	64
17	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	Супер-продакшн	н/к	62	62
18	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	Супер-продакшн	60	н/с	60
19	ЛОБОДА Михаил (№37)	Супер-продакшн	58	н/к	58
20	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	Супер-продакшн	н/с	н/к	0

СУПЕР ПРОДАКШН

1	ЧЕРНЁВ Максим (№52)	104	100	204
2	БАДОВЕВ Антон (№51)	96	92	188
3	СИМОНОВ Максим (№63)	92	84	176
4	ЮШИН Андрей (№38)	88	88	176
5	ТУПИЦЫН Александр (№45)	84	80	164
6	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	78	78	56
7	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)	н/к	98	98
8	ГАРМАШ Александр (№54)	80	н/к	80
9	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	н/к	76	76
10	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	76	н/с	76
11	ЛОБОДА Михаил (№37)	74	н/к	74
12	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	н/с	н/к	0

ТУРИНГ ЛАЙТ

1	БРАГИН Дмитрий (№1)	102	92	194
2	РАХМАТУЛЛИН Ильдар (№4)	88	96	184
3	БУЛАТОВ Денис (№22)	98	86	184
4	МИТЯЕВ Михаил (№3)	80	100	180
5	РАДОШНОВ Андрей (№27)	92	76	168
6	ЧЕРЕВАНЬ Владимир (№17)	70	88	158
7	НИКОЛАЕВ Андрей (№30)	78	80	158
8	БУРЛУЦКИЙ Григорий (№19)	84	70	154
9	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур (№2)	76	78	154
10	САМСОНОВ Игорь (№13)	74	74	148
11	ШУШАКОВ Родион (№10)	н/к	72	72
12	МАСЛЕННИКОВ Андрей (№43)	72	н/к	72

НАЦИОНАЛЬНЫЙ

1	АГОШКОВ Роман (№85)	104	98	202
2	ШЕШЕНИН Владимир (№19)	96	88	184
3	ПРИМАК Виталий (№17)	76	100	176
4	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	84	92	176
5	ПЕТУХОВ Андрей (№10)	92	84	176
6	ГОЛЬЦОВА Наталья (№37)	88	60	148
7	ГАГЕН Всеволод (№34)	78	70	148
8	ШИН Алексей (№38)	72	74	146
9	КОРАБЛЕВ Василий (№56)	62	80	142
10	МАЛИНИН Александр (№97) 9	74	66	140
11	ГОЛОВАНОВ Сергей (№80)	68	68	136
12	ДРЕБЕНЕЦ Сергей (№57)	70	64	134
13	АЛЕКСАНДРОВА Анна (№52)	66	62	128
14	СТРУКОВА Юлия (№99)	64	58	122
15	МАРУШКО Александр (№50)	80	н/к	80
16	КОСТЮКОВ Иван (№55)	0	78	78
17	КУЗНЕЦОВ Глеб (№25)	н/к	76	76
18	ГАВРИЛУШКИН Павел (№77)	н/с	72	72
19	ГОЛОВАНОВ Александр (№84)	60	н/к	60

РЕЙТИНГ ПИЛОТОВ

ГЕРОИ ГОНКИ



ДЕНИС БУЛАТОВ

Дебютант чемпионата произвел отличное впечатление своей дебютной гонкой в СМП РСКГ. Равная борьба с Дмитрием Брагиным в обеих гонках сулит интересное развитие событий в дальнейшем. Стоит только оценить то, как быстро Денис Булатов стал заметной фигурой в пелотоне российского чемпионата. А несколько мелких ошибок пока можно списать на «кузовную» неопытность.



ВИТАЛИЙ ПРИМАК

Согласитесь, победа Виталия Примака на первом этапе стала полным сюрпризом. Такой шанс выпадает совсем не часто! Виталий максимально воспользовался тем, что Роман Агошков очень долго оборонялся от своих соперников на первых кругах гонки. Но через пять лет этого никто и не вспомнит, как не вспомнят, что Макс Ферстаппен выиграл после прокола колеса у Даниэля Риккьярдо.



ВЛАДИМИР ШЕШЕНИН

Еще в пятницу утром Владимир был в пад-доке обычным зрителем. Но, найдя финансовую поддержку среди соперников-гонщиков, Шешенин не посрамил поддержавших его коллег. Подиум и второе место в личном зачете в гонке без права на ошибку. Очень надеемся, что екатеринбуржец сможет продолжить свое участие в СМП РСКГ 2016 года!

НЕУДАЧНИКИ



ВИТАЛИЙ ЛАРИОНОВ

Всего одна ошибка на торможении – и из претендентов на победу Виталий Ларионов перешел в антигерои гонки. Хорошо, что в чемпионате вернули практику вычитания худших этапов. Иначе невынужденное столкновение ставило бы крест на надеждах на высокий результат уже в начале гоночного сезона.



ГРИГОРИЙ БУРЛУЦКИЙ

После квалификации и третьего места мы ждали от Григория Бурлуцкого большего, чем пятое и одиннадцатое место в гонках и штраф за инцидент с Андреем Николаевым. Не говоря уже о том, что один вид помятых бортов «Пежо-208» заставляет любителей прекрасного заламывать руки и посыпать голову пеплом.



АЛЕКСАНДР ГОЛОВАНОВ

Говорят, что в одну и ту же воронку снаряд два раза не попадает. Но именно это случилось на старте второй гонки – филигранный вылет Александра Марушко выбил из гонки братьев Головановых. Можем только пожелать спортивной удачи бронницким пилотам на следующих этапах СМП РСКГ!



Авария Виталия Ларионова на первом этапе дала повод вспомнить главные аварии из первого поворота «Смоленского кольца». Коварное место редко прощает ошибки – попытки «занести скорость» часто заканчиваются вылетом. Первое место, несомненно, заслуживает авария Александра Львова и Владимира Стрельченко на этапе 2012 года.

ЖИТ-ПАРАД



Также здесь часто случаются вылеты – хотя большая часть зоны заасфальтирована и позволяет в случае ошибки вернуться на трассу, песчаная ловушка всегда готова принять в свои объятия тех, кто уж совсем переборщил со скоростью на входе. Именно это продемонстрировал в прошлом году Сергей Загумёнов.



Для латыша Яниса Хореликса, который четыре года назад участвовал в чемпионате России, кампания 2012 года также закончилась аварией в первом повороте. Лев Никитин не рассчитал с торможением и испортил концовку сезона для очень быстрого уроженца Риги. После Хореликс вынужден был расстаться со своей заслуженной «Хондой» и сосредоточился на других видах автоспорта.



Хотя большинство аварий происходило в двухлитровых классах. Пилоты Туринг-лайта и Национального тоже не миновали ошибок в первом повороте. В Туринг-лайте запомнился инцидент между Андреем Севастьяновым и Ильдаром Рахматуллиным по ходу прошлого сезона



Что до «Национального», на память сразу приходит таран Александра Голованова, который он исполнил в прошлом году по отношению к Егору Санину. Впрочем, после школы в ралли-кроссе контактная борьба для Егора не в новинку, и на том этапе он в итоге выиграл.

БЛИЦ



ЛЕВ ТОЛКАЧЕВ

- Я изначально, когда только собирался прийти в автоспорт, поставил себе цель выступать именно в «Туринге», а несколько сезонов в «Супер-продакшне» должны были стать подготовкой к этому, своего рода проверкой боем. Первоначально планировал провести в «Супер-продакшне» три сезона, но в прошлом году «Лада» показала себя не слишком надежным автомобилем, и я решил больше не откладывать переход в «Туринг». Изначально было понятно, что ключевым навыком в процессе привыкания к новой машине будет умение контролировать температуру и состояние шин. Пока все в целом удачно: по ходу заездов я себя немного сдерживал, чтобы покрышки не начали сдавать раньше времени, но в итоге выяснилось, что был определенный запас, что можно было ехать чуть быстрее. Не все еще получается на старте – некоторые нюансы требуется отработать. В общем же начало сезона сложилось неплохо: я доволен новой командой, ее профессионализм чувствуется сразу, мне в ней очень комфортно. Теперь было бы неплохо по ходу сезона несколько раз финишировать на подиуме и по итогам года оказаться в первой пятёрке общего зачета.

АНТОН ГАВРИЧЕНКОВ

- Я очень рад, что на самой первой кольцевой гонке смог показать достойный результат. На финише заезда и на подиуме эмоции переполняли, хотя вести борьбу пришлось с одним-единственным соперником. К сожалению, в воскресенье повторить этот результат не получилось: когда из-за поломки пришлось стартовать с пит-лейна, я начал нервничать – очень хотелось догнать соперника, вступить в борьбу, попробовать обогнать, но в итоге стал допускать ошибки, и побороться за победу не получилось. Так что еще надо работать над собой и продолжать осваивать машину и новую для меня гоночную дисциплину.



РОМАН ГОЛИКОВ

- Считаю, что первый этап прошел удовлетворительно: четвертое место – неплохой результат. Но темп мог бы быть и выше: сейчас разбираемся, в чем именно причина. На прикатанной резине получается ехать быстро, а вот выжать максимум из свежих шин не выходит. Может быть, сыграл свою роль запрет грелок – в любом случае, независимо от причин, надо исправлять ситуацию и наращивать темп, чтобы бороться за места на подиуме. Так что будем работать. Есть и позитивные моменты: к примеру, на «Смоленском кольце» получались неплохие старты – удается обгонять, отыгрывать позиции в паре первых поворотов. С новичками «Туринга» было несколько контактов, но не думаю, что кто-то из них целенаправленно шел на столкновение. Пока присматриваемся друг к другу – вся борьба впереди, и следить за ней, думаю, будет очень интересно.



ВЛАДИМИР СТРЕЛЬЧЕНКО

- В целом ощущения от первой гонки сезона позитивные – однако в «Супер-продакшне» есть отдельные моменты, вызывающие вопросы. Взять хотя бы BMW третьей серии, за которым мы теперь все пытаемся угнаться. Очевидно же, что на этой BMW стоит один впускной коллектор, а на наших машинах – совсем другой. Разница видна невооруженным глазом – а если замерить, думаю, она будет примерно в 25 лошадиных сил. И, естественно, сразу же возникает вопрос: почему владельцам одних автомобилей такие доработки разрешены, а других – запрещены? Ведь при желании и Civic можно прокачать так, что он будет чуть ли не в одном темпе с Дудукало ехать. Второй момент – переворачивание первой шестерки или десятки при формировании стартовой решетки в воскресенье. Во всех остальных классах лидеров отправляют в задние ряды – и только у нас как финишировали в субботу, так и стартуют в воскресенье. Почему на нас нельзя распространить это правило? Вменяемых объяснений я пока не слышал.

ДЕНИС БУЛАТОВ

- Прошлый сезон я при поддержке проекта SMP Racing провел во французской «Формуле-4», но в этом году продолжить карьеру в формулах не получилось. И представители SMP Racing предложили вариант с выступлениями на российских трассах за рулем Volkswagen Polo класса «Туринг-лайт». Может показаться, что переход от формул к кузовам – это в некоторой степени разочарование, но на деле все не так однозначно. Для меня и самого раньше существовали только формулы, но недавно сел на тестах за руль Ferrari, на которой команда SMP Racing участвует в гонках на выносливость, – и мне понравилось! Вариант с выступлениями в СМП РСКГ появился незадолго до начала сезона, поэтому о целях на сезон мы пока не говорили. Но после первого этапа все очевидно: надо выкладываться по максимуму, показывать максимальную скорость, добиваться максимальных результатов. Конечно, ко многим нюансам надо привыкать – от торможения правой ногой до аккуратной работы с газом в повороте. Но в целом пока все получается – в том числе благодаря соперникам: когда в воскресной гонке на «Смоленском кольце» я прорывался с девятого места, все вели себя корректно. И если бы не ослабло крепление рычага передней подвески, можно было бы финишировать и повыше...



ИВАН КОСТЮКОВ

- Позитивный момент первого гоночного уик-энда в том, что хоть в одной гонке удалось доехать до финиша. Негативный момент – в том, что не получилось реализовать потенциал автомобиля, не получилось показать ту скорость, с которой эта машина, без сомнения, способна ехать. Дело немного подпортили проблемы с коробкой передач – они появились уже на тренировках и окончательно исчезли, когда перед второй гонкой коробку поменяли на другую. Воскресный заезд прошел гораздо веселее, чем субботний, – получилось поучаствовать в борьбе. Конечно, меня не раз предупреждали, что здесь соперники часто действуют очень жестко и надо ехать предельно аккуратно, думать за всех и пытаться спрогнозировать их действия в каждом повороте. Думаю, это у меня вполне получилось: по ходу заезда были серьезные замесы и передо мной, и за моей спиной, но все обошлось, я сам никого не протаранил и под чужой удар не подставился. План на второй этап – окончательно освоиться с машиной, полностью ее понять и ехать с хорошей скоростью. Пока с пониманием машины не все радужно: другая масса, другие нюансы управляемости – все это требует определенной адаптации после езды на картинге и формулах. К счастью, в одном боксе с нами работала команда Глеба Кузнецова, и Глеб мог время от времени что-то мне рассказать и показать.

FROM THE STUDIO THAT BROUGHT YOU **IRON MAN™** AND **THOR™**



МАКСИМ ЧЕРНЕВ

CAPTAIN AMERICA - THE FIRST AVENGER -