



ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

ВЛАДИМИР
СТРЕЛЬЧЕНКО

РЕЙТИНГ
ПИЛОТОВ

ФОТО
ГАЛЕРЕЯ

МИХАИЛ АЛЕШИН
В INDYCAR



3 ЭТАП
КРЕПОСТЬ
ГРОЗНАЯ
#СМПРСКГ



Олег ПЕТРИКОВ, руководитель Российской серии кольцевых гонок:

- Впервые СМП РСКГ, Чемпионат и Кубок России по кольцевым гонкам приезжает в столицу Чечни. Большое спасибо главе Чеченской Республики Рамзану Ахматовичу Кадырову за то, что он активно поддерживает различные виды спорта, и профессиональные автомобильные гонки не стали исключением.

Подчеркну, что Автодром «Крепость Грозная», сразу после завершения строительства попал в календарь Российской серии кольцевых гонок – это свидетельствует о высоком качестве трассы

и ее соответствии требованиям Российской автомобильной федерации. В будущем я надеюсь увидеть многих талантливых спортсменов, которые начали свой путь на этом автодроме.

Также я считаю, что кольцевой трек такого уровня будет способствовать повышению уровня водительского мастерства в регионе и поможет воплощению в жизнь девиза: «Через мастерство на трассе – к безопасности на дорогах».

Ислам БАРЗАНКАЕВ, президент Федерации автоспорта Чеченской Республики:

- Для автодрома «Крепость Грозная» и всей

Чечни большая честь принимать этап Российской серии кольцевых гонок на нашей земле. Некоторые пилоты СМП РСКГ уже принимали участие в соревнованиях на этой трассе и остались довольны. Я надеюсь, остальным участникам Российской серии автодром также понравится.

После весенней инспекции РАФ, мы приняли к сведению замечания и приложили все усилия, чтобы к приезду Чемпионата и Кубка России устранить недочеты, и встретить участников СМП РСКГ на должном уровне.



ВИТАЛИЙ
ЛАРИОНОВ

МАКСИМ
ЧЕРНЕВ

ДУЭЛЬ

ГДЕ ПАРТНЕРЫ ПО КОМАНДЕ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Максим занимается гонками?
С 2000-2002 (с 2002)

С какого года Виталий занимается гонками?
~~С 2012~~ (с 2011 года)

Нелюбимая гоночная трасса?
Парень позитивный, все нравится (Нет таких)

Нелюбимая гоночная трасса?
~~Мячково~~ (нет таких)

Есть ли какой-то гоночный ритуал?
~~Рано садится в машину, медитирует~~ (Нет, но как говорит
Севастьянов: «Надо медленно надеть шлем»)

Есть ли какой-то гоночный ритуал?
~~Любит рано садиться в автомобиль~~ (нет)

Первое место работы?
Тренер-инструктор в Мячково (Тренер-инструктор)

Первое место работы?
Тренер-инструктор (Тренер-инструктор)

Есть ли вредная привычка?
И здесь все позитивно – нет (Нет)

Есть ли вредная привычка?
~~Нет~~ (Люблю кофе)

Лучшее место для отдыха?
Не гоночное – прудик, зеленая лужайка (Смена обстановки)

Лучшее место для отдыха?
~~Гоночная трасса~~ (Рыбалка)

Место в салоне самолета?
~~У окна~~ (В проходе)

Место в салоне самолета?
У окна (точно не в середине)

ОТЛИЧНОЕ ЗНАНИЕ СВОЕГО ПАРТНЕРА ПРИНОСИТ ПОБЕДУ ВИТАЛИЮ ЛАРИОНОВУ!



АМЕРИКАНСКИЙ СЕЗОН АЛЕШИНА

Свой второй сезон в американском Индикаре проводит гонщик SMP Racing Михаил Алешин. Впервые москвич дебютировал в высшем эшелоне американских формул в 2014 году, но, после аварии на последнем этапе в Фонтане, Михаил вынужденно пропустил следующий сезон, чтобы нормально восстановиться и прийти в форму. Тогда, после удара об стену на супербыстром овале, гонщик пролежал несколько дней в больнице с травмами груди, сотрясением мозга и переломом ключицы. Но, к счастью, все обошлось и пилот вернулся в команду «Шмидт Моторспорт» на «полное расписание».

Хотя времена, когда Индикар проходил преимущественно на овальных трассах, давно прошли, в этом году в календаре всего пять этапов из шестнадцати пройдут на овалах, ведь именно эти трассы создают американскому чемпионату репутацию и славу, а несомненно главным событием является 500 миль Индианаполиса. В этом году классической гонке исполнилось 100 лет! Скорости за 300 км.ч накладывают свой отпечаток на подготовку и настройку автомобиля. Конечно, как в младших лигах американского автоспорта, здесь нет такой специфики как один тормоз на переднем, левом колесе.

На овалах важнейшую роль играет аэродинамика. Великие гонщики прошлого описывали свои ощущения так: «Если у вас слишком большой угол атаки крыльев – вам очень комфортно, но порой кажется, машина едет так медленно, что можно на ходу выйти из кокпита – настолько привыкаешь к скорости». В последние годы два автопроизводителя Чемпионата поставляют для команд несколько кит-комплектов аэродинамики: для овалов и трасс европейского типа. До этого, когда аэродинамика автомобилей была «свободной», доходило до того, что команда Чипа Ганасси создала собственный полигон в закрытом туннеле, где можно было в контролируемых условиях испытывать аэродинамические компоненты на разных скоростях и симулировать езду в «аэродинамическом мешке».

Михаил Алешин: «В зависимости от ветра на машине может сильно меняться аэродинамика и передаточные числа коробки передач. Плюс, если ветер очень сильный, то во время езды приходится по несколько раз менять настройки прямо из кокпита – жёсткость переднего стабилизатора и высоту задней правой части подвески. Машина на минимальной прижимной силе очень чувствительна к любым изменениям». (Именно

в таком режиме пилотам приходится проезжать квалификацию, которая определяется по времени 4-х кругов) «На первой паре кругов, как правило, всё в порядке, а вот два последних нередко превращаются в ад – на квалификацию ставится минимум прижимной силы, и резина, как правило, успевает стереться за первые два круга, так что на двух следующих тебе ничего не остаётся, кроме как держаться из последних сил».

Перед гонкой Алешин смог квалифицироваться на седьмом месте (всего в гонке принимает участие 33 машины). Но удача была не на стороне московского пилота – «Наша стратегия заключалась в том, чтобы ехать спокойно и не рисковать в первой части заезда. Я знал, что основное сражение будет проходить кругов за 50 до финиша, а до этого момента важно доехать и не повредить машину. Но вдруг, посередине гонки, после очередного пит-стопа, в одном из поворотов машина повела себя странно — болид потерял управление и машину развернуло. Судя по тому, что автомобиль буквально улетел в занос в повороте, были неполадки в правой задней части подвески».

КРЕПОСТЬ ГРОЗНАЯ ПРЕВЬЮ ЭТАПА



Третий этап пройдет на «Terra Incognita» чемпионата - трассе «Крепость Грозная», которая в этом году дебютирует в Российской серии кольцевых гонок. Построенный по российскому проекту автодром принял свою первую кольцевую гонку в конце прошлого года - здесь прошел этап открытого чемпионата Республики Татарстан. Кто-то уже приезжал сюда весной и тренировался на «Фольксвагенах-Поло», предоставленных треком, но для большинства гонщиков трасса незнакома.

Первый чеченский автодром станет самой короткой трассой в СМП РСКГ. Длина гоночной «дорожки» всего 3086 метров и, по словам пилотов, представляет из себя смесь нижегородского Нринга и подмосковного Мячково. Короткая четырехсот метровая стартовая прямая ведет в улитку первого поворота а-ля Нижний Новгород,

и начинается самый быстрый сектор трассы.

По словам Сергея Нуждина из ПСМ-Team80, максимальная скорость автомобилей класса Национальный будет порядка 160 км.ч. Быстрый сектор заканчивается медленной шпилькой, которую пилоты будут проходить на скорости 50-60 км.ч, после чего отправятся покорять «вилюжки» и «тягуны» второго и третьего секторов, которые со своему характеру напоминают третий сектор Нринга.

Техничная, закрученная трасса добавляет особенную нагрузку на трансмиссию автомобиля. По ходу двух гонок пилотам Национального класса придется переключать передачи более 600 раз!

Этот сезон в кольцевых гонках для меня дебютный. Все происходит в первый раз. Большой паддок, масс-старт и особая ответственность – мы, в «Зенит Моторспорт» работаем над новым автомобилем «Форд Фиеста» класса Национальный. Хотя я до этого уже ездила как в кольце, так и в тайм-атаке, перед первым этапом я очень сильно волновалась. Было немного сложно поверить в реальность происходящего, и в преддверии первого этапа на Смоленском кольце я переживала по любому поводу – за машину, за себя. Это конечно шаблон, но перед гонкой мне не спалось. Хотелось, чтобы все получилось.

Новые ощущения, которые принесли гонки, были очень необычны, но я не знала, как на них реагировать. Но, наверное, это обычная вещь, когда ты к чему-то очень сильно стремишься, и это наконец-то происходит. Так что первый этап прошел на нервах. Поверить в реальность происходящего я смогла в перерыве между этапами и в Нижний Новгород приехала со спокойным сердцем. Начала анализировать свою езду, как двигается автомобиль - старалась быть смелее и не терять время в средней фазе поворота. Конструктивное отношение дало свой результат. Хотя мы не смогли проехать много сессий, в каждой тренировке и в квалификации получалось улучшать время и думать во время круга, как надо корректировать езду, анализировать поведение автомобиля и это меня несказанно радовало.

Работать сразу над двумя задачами – своей ездой и доводкой автомобиля очень сложно. Есть множество нюансов по настройке автомобиля, надо выдерживать строгую последовательность действий в работе. К счастью, в этом помогает мой тренер-инженер Сергей Митрошкин, хотя, слушая его разговоры с командой, иногда голова идет кругом.

Если положить руку на сердце, на первом этапе у меня ничего не получилось. Но после Смоленска было приятно принимать звонки от друзей и знакомых, интересовавшихся, как у меня прошла гонка. Звонили ребята из команды, в которой я ездила в РННСС. Профессиональный автоспорт – дело не легкое и поддержка была хорошим стимулом!

Не стартовать в гонке было не то слово как обидно. До этого бывало, что я панически боялась того, что что-то случится, и я не смогу стартовать в гонке. Но ко всему надо относиться философски. Нижегородский этап российской серии кольцевых гонок пришелся на мой день рождения. Я не была готова к тому, что меня поздравит такое количество человек. В какой-то момент я зашла в кафе на трассе и все сидевшие там начали меня поздравлять и говорить приятные слова. Было очень неожиданно и от радно, а ведь я еще не со всеми знакома. А мой тренер подарил мне торт, только вместо обычных свечей на нем была свеча зажигания.

Моя мечта на остаток сезона – хочется дойти до ощущения, что я смогла добиться от автомобиля всего, на что он способен. Буду стремиться к тому, чтобы у меня это получилось!



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

АННА АЛЕКСАНДРОВА

ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Голышев

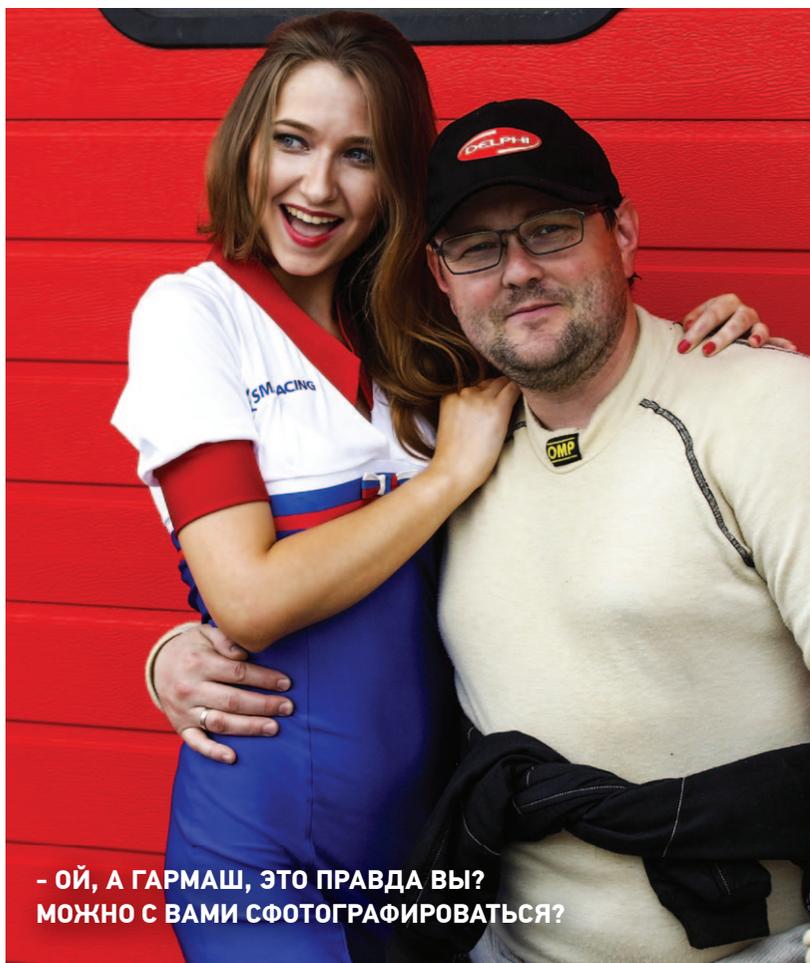
Евгений Сафронов



НОВЫЕ АВТОДРОМЫ РОССИИ ИЩУТ
СУДЕЙ С ОПЫТОМ РАБОТЫ



МАШИНКА... НАКОНЕЦ-ТО У НАС
ПОЛУЧИЛОСЬ!



- ОЙ, А ГАРМАШ, ЭТО ПРАВДА ВЫ?
МОЖНО С ВАМИ СФОТОГРАФИРОВАТЬСЯ?



- У НАС НОВЫЕ, КРУТЫЕ КОМБИНЕЗОНЫ?
- У НАС НОВЫЕ, ОЧЕНЬ КРУТЫЕ КОМБИНЕЗОНЫ!



РЕЙТИНГ ПИЛОТОВ

ГЕРОИ ГОНКИ



ГЛЕБ КУЗНЕЦОВ

Первой победы автомобиля «Фольксваген-Поло седан» пришлось ждать долго. С приходом Глеба Кузнецова можно было не сомневаться в том, что успех близок. На Нижегородском кольце юный пилот сделал максимум: пришел, увидел и победил в первом заезде. Хотя обидный сход из-за аварии во второй гонке подпортил гонщику впечатления от этапа, но мы уверены, что сезон для москвича только начинается!



СЕРГЕЙ ГОЛОВАНОВ

Если на первом этапе братьев Головановых ждало разочарование, то в Нижнем Новгороде Сергей Голованов вполне смог отыгаться за поражения в Смоленске и финишировать на подиуме! Пилот из Бронниц миновал стартовый завал во втором заезде и только на последнем круге проиграл второе место Андрею Петухову. Поддержать почин смог и Александр Голованов, финишировавший во второй гонке в очках.



АНДРЕЙ РАДОШНОВ

Иногда складывается впечатление, что Андрей Радошнов любит ездить в сложных условиях. Как иначе объяснить, что все победы и подиумы ему приходится добывать с боем. Так и в этот раз - проблемы с КПП и участие в завале во время первой гонки. Старт с последнего места во втором заезде, езда на сликах в дождь, вовремя проведенный пит-стоп и финиш на втором месте. Удача явно была на стороне оренбуржца!

НЕУДАЧНИКИ



АНДРЕЙ МАСЛЕННИКОВ

Мы долго думали, кем записать Андрея Масленникова - героем гонки или неудачником. С одной стороны за ним была шикарная победа в первом заезде с двенадцатисекундным отрывом. С другой - рискованная стратегия во второй, дождевой гонке, когда Андрей решил провести большую часть заезда на сликах. Так уж вышло, что риск себя не оправдал...



ИЛЬДАР РАХМАТУЛЛИН

Гоночные трассы часто сравнивают с храмами, чего только стоит название Монцы - «Храм Скорости». Но полированный бетон на пит-лайне автодрома больше подходит для торговых центров. Именно это смог оценить Илдар Рахматуллин, когда во время пит-стопа его «Твинго» «всплыл» на скользком покрытии и протаранил стенку бокса.



УЧАСТНИКИ ЗАВАЛА В ГОНКЕ

Попадать в завал всегда обидно. Ты вроде бы не ошибался, но тебя таранят в бок, гнут рычаги твоей подвески или же вовсе - отрывают колеса. Только и остается, что ругаться на судьбу. На втором этапе больше всего досталось пилотам Национального: Ивану Костюкову, Ефиму Гантмахеру. Роман Агошнов и вовсе не успел выбраться из глубины пелотона и стал только 13-м.

СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ВТОРОГО ЭТАПА



ТУРИНГ		1 этап		2 этап		Итого	
1	ДУДУКАЛО Алексей (№1)	Туринг	96	102	98		100
2	БРАГИН Дмитрий (№4)	Туринг	104	92	102	80	378
3	ГОЛИНОВ Роман (№2)	Туринг	88	80	92	80	340
4	ТОЛКАЧЕВ Лев (№25)	Туринг	80	84	88	88	340
5	ЯШИН Павел (№23)	Туринг	84	78	78	92	332
6	СИМОНОВ Максим (№63)	Супер-продакшн	70	68	84	76	298
7	БАДОВЕВ Антон (№51)	Супер-продакшн	74	72	80	72	298
8	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	Супер-продакшн	76	76	60	74	286
9	КАРАМЫШЕВ Николай (№12)	Туринг	92	96	0	96	284
10	ЮШИН Андрей (№38)	Супер-продакшн	68	70	62	62	262
11	МИННАХМЕТОВ Ирек (№76)	Туринг	78	88	0	60	226
12	ШАРАПОВ Марат (№87)	Туринг	72	0	66	84	222
13	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)	Супер-продакшн	0	74	68	70	212
14	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	Супер-продакшн	0	62	76	68	206
15	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	Супер-продакшн	60	н/с	72	66	198
16	ТУПИЦЫН Александр (№45)	Супер-продакшн	66	66	0	58	190
17	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	Супер-продакшн	62	64	64	0	190
18	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	Супер-продакшн	н/с	0	74	64	138
19	ГАРМАШ Александр (№54)	Супер-продакшн	64	0	0	56	120
20	ШАЛУНОВ Сергей (№33)	Супер-продакшн			70	анн	70
21	ЛОБОДА Михаил (№37)	Супер-продакшн	58	0	0	0	58
СУПЕР ПРОДАКШН		1 этап		2 этап		Итого	
1	СИМОНОВ Максим (№63)	92	84	102	102		380
2	БАДОВЕВ Антон (№51)	96	92	96	92	376	
3	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	104	100	72	96	372	
4	ЮШИН Андрей (№38)	88	88	74	76	326	
5	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)	0	98	78	88	264	
6	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	0	76	92	84	252	
7	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	76	н/с	84	80	240	
8	ТУПИЦЫН Александр (№45)	84	80	0	74	238	
9	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	78	78	76	0	232	
10	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	н/с	0	88	78	166	
11	ГАРМАШ Александр (№54)	80	0	0	72	152	
12	ШАЛУНОВ Сергей (№33)			80	анн	80	
13	ЛОБОДА Михаил (№37)	74	0	0	0	74	
ТУРИНГ ЛАЙТ		1 этап		2 этап		Итого	
1	БРАГИН Дмитрий (№1)	102	92	84	100		378
2	БУЛАТОВ Денис (№22)	98	86	88	92	364	
3	ЧЕРЕВАНЬ Владимир (№17)	70	88	96	76	330	
4	БУРЛУЦКИЙ Григорий (№19)	84	70	92	80	326	
5	САМСОНОВ Игорь (№13)	74	74	80	84	312	
6	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур (№2)	76	78	74	74	302	
7	РАДОШНОВ Андрей (№27)	92	76	0	96	264	
8	МИТЯЕВ Михаил (№3)	80	100	78	2	260	
9	РАХМАТУЛЛИН Ильдар (№4)	88	96	76	0	260	
10	МАСЛЕННИКОВ Андрей (№43)	72	0	104	78	254	
11	НИКОЛАЕВ Андрей (№30)	78	80	0	88	246	
12	ШУШАКОВ Родион (№10)	0	72	0	н/с	72	
НАЦИОНАЛЬНЫЙ		1 этап		2 этап		Итого	
1	ШЕШЕНИН Владимир (№19)	96	88	84	102		370
2	АГОШКОВ Роман (№85)	104	98	96	66	364	
3	ПЕТУХОВ Андрей (№10)	92	84	88	96	360	
4	ПРИМАК Виталий (№17)	76	100	74	80	330	
5	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	84	92	80	68	324	
6	ГОЛОВАНОВ Сергей (№80)	68	68	72	92	300	
7	ГОЛЬЦОВА Наталья (№37)	88	60	76	70	294	
8	МАЛИНИН Александр (№97)	74	66	62	88	290	
9	ГАГЕН Всеволод (№34)	78	70	78	56	282	
10	ДРЕБЕНЕЦ Сергей (№57)	70	64	60	62	256	
11	КОРАБЛЕВ Василий (№56)	62	80	0	84	226	
12	ГАВРИЛУШКИН Павел (№77)	н/с	72	70	74	216	
13	ШИН Алексей (№38)	72	74	64	0	210	
14	ГОЛОВАНОВ Александр (№84)	60	0	54	78	192	
15	СТРУНОВА Юлия (№99)	64	58	66	0	188	
16	КУЗНЕЦОВ Глеб (№25)	0	76	104	0	180	
17	КОСТЮКОВ Иван (№55)	0	78	92	0	170	
18	МАРУШКО Александр (№50)	80	0	0	76	156	
19	СТАРОВЕРОВ Вячеслав (№63)			68	60	128	
20	АЛЕКСАНДРОВА Анна (№52)	66	62	н/с	н/с	128	
21	ЩЕГОЛЕВ Сергей (№24)			58	64	122	
22	ГУНЬКО Владимир (№2)			56	58	114	
23	КРИЧЕВСКИЙ Василий (№39)			0	72	72	
24	ЛЯГУША Иван (№26)			0	54	54	
25	ТОДУА Олег (№27)			52	0	52	



БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

ВЛАДИМИР СТРЕЛЬЧЕНКО

Чемпион России в классе «Туринг» рассказал «Вестнику пилота» о том, как помогает в гоночной карьере армейский опыт, почему среди пилотов российского кольца он выделяет Алексея Дудукало и как прийти к консенсусу всем участникам класса «Супер-Продакшн».

Полтора года опытный подмосковный пилот не выходил на старт этапов СМП РСКГ, хотя поводы вспомнить о нем были – молодой Андрей Масленников, которого в свое время поддержал Владимир Стрельченко, своими победами регулярно доказывал, что такой поддержки более чем достоин. А весной этого года из «запаса» вернулся и сам Владимир. На подиуме мы его пока не видели, однако, долго раскачиваться Стрельченко явно не собирается.

- Владимир, в Вашей карьере был перерыв. Не сказать, что большой – полтора года, – но в любом случае хочется задать вопрос: какие изменения на российском кольце сильнее всего бросаются в глаза?

- Прежде всего, заметна новая техника. Мне очень понравились новые «Сеаты» - приятно, что не один, не два, а сразу несколько пилотов и команд привозят в Россию новые, быстрые и надежные машины. И краси-

вые – ведь это тоже очень важно, потому как внешний вид болидов тоже работает на привлекательность соревнований. Порадовали пилоты. Особенно, конечно, заметно, как подтянулся Дмитрий Брагин – все-таки составить конкуренцию Алексею Дудукало даже среди талантливых гонщиков может не каждый. И заметно, что трассы становятся лучше: тот же Нижний Новгород буквально преобразился – подтягивается, подает пример другим регионам....

- В этом году Вы вернулись в автоспорт, а как давно и каким образом Вы в него попали?

- Мой отец занимался мотокроссом вместе с двумя своими братьями – так что представление о технических видах спорта я имел с детства и вырос на фамилиях знаменитых мотокроссменов. Но участвовать в соревнованиях довелось уже в зрелом возрасте, в начале двухтысячных годов. Тогда я работал в Правительстве Московской области – и как-то раз оказался на ледовых гонках. Возникло желание прохватить самому, известный сейчас всем «кольцевикам» Вячеслав Насонов дал мне свою машину, которую я весьма оперативно перевернул. Все не на шутку испугались, а я выбрался из автомобиля и спросил: «Еще одна есть?» Вот так все и закрутилось.

- Какие моменты гоночной карьеры считаете самыми яркими?

- Хорошо запомнились самые первые годы, которые я провел в Кубке Honda Civic. Там тогда подобрался очень сильный состав участников, было много быстрых и ярких пилотов, выступали и Алексей Дудукало, и Владимир Черевань, и Родион Шушаков – уже по этим трем фамилиям можно понять, что скучно не было. И само собой, нельзя не вспомнить чемпионский сезон 2009 года, когда я смог стать лучшим в классе «Туринг». Среди соперников были и Михаил Ухов на BMW, и очень сильные питерские пилоты команды Golden Motors на «Анкордах». Уже этих имен достаточно, чтобы понять: сезон был не самый простой. А ведь ездили, то на городских трассах, то на Дмитровском полигоне с его неровным асфальтом. Соперники изначально не давали расслабиться, а трудные трассы требовали быть вдвойне аккуратным и сосредоточенным.

- Вы почти 20 лет отдали армии – это помогло в автоспорте?

- Так в армии тоже были соревнования – по управлению колесно-гусеничной техникой, и я всегда показывал на них хорошие результаты! В свое время первым получал на войсковые испытания и бронетранспортер БТР-80, и танк Т-80. Отсюда и хорошее знание

того, как устроен автомобиль – по крайней мере, с механиками у меня получается разговаривать на одном языке. Впрочем, есть и другие полезные факторы. Армия прививает дисциплину, дает тебе представление о мере ответственности, закаляет физически – не зря же говорят о «необходимости перенести все тяготы и лишения воинской службы». Однако одной «физикой» в автоспорте жив, конечно, не будешь – я кольцо чаще всего сравниваю с шахматами. Здесь часто надо подождать, перетерпеть, поберечь, чтобы на финише переиграть противника. Если с самого старта помчишься «на рогах» – вряд ли получится что-то хорошее...

- А что в автоспорте давалось сложнее всего?

- Именно эта необходимость умерить амбиции, контролировать себя от старта до финиша. Даже сейчас полностью отключить эмоции бывает сложно. У хорошего гонщика руки и ноги всегда должны быть связаны с головой, и связь эта должна быть очень прочной. «Рулить сердцем» - не самый подходящий вариант...

- А какая ошибка была самой обидной и неприятной?

- На одной из гонок в Курске моя новая Honda Civic была очень быстрой – даже Михаил Козловский, выступавший тогда на Seat, не мог подобраться на расстояние атаки. Но на мокрой трассе не смог избежать ошибки. Поймал аквапланирование, и максимум, что смог сделать – не дать машине улететь в зрители. Разбит автомобиль был очень серьезно, у меня самого было сломано два ребра – одним словом, прекрасная иллюстрация того, чем полноценные стационарные трассы лучше временных городских. Было очень обидно. И конечно, нельзя забыть день, когда погиб мой товарищ по команде Юрий Семенчев. По сути, из-за этого я и отошел от гонок на некоторое время.

- Кого из пилотов, с которыми Вам приходи-

лось соревноваться, считаете образцом для подражания? Кого можете выделить на общем фоне?

- Алексей Дудукало поражает меня своим хладнокровием, сосредоточенностью, умением сконцентрироваться в любых условиях. Штамповать один за другим круги с разницей в десятые и даже сотые доли секунды. Пытаюсь подражать ему, но получается далеко не всегда.

- Вы выступаете в классе «Супер-Продакшн», где разница в конструкции автомобилей вызывает многочисленные споры и дискуссии. С сутью проблемы в общих чертах наши читатели знакомы. Теперь хочется узнать Вашу точку зрения о способе решения этой проблемы. Что надо сделать, чтобы все участники этого класса были довольны?

- Балласт – на мой взгляд, не выход. Даже если мы говорим о балласте в сто килограммов – это масса одного среднего мужчины, а машина изначально рассчитана на перевозку пяти мужчин и багажа. И многие машины, если грамотно установить балласт, могут ехать даже быстрее – насколько я помню, такое уже случилось с Максимом Черневым. Пилот ведь у нас не посередине автомобиля сидит – и с помощью балласта мы эту диспропорцию можем нейтрализовать. Опять же, я не выступаю за осаживание или притормаживание соперников. В свое время мы, владельцы «Хонд», с пониманием отнеслись к появлению в этом классе «Грант», которые было просто некуда деть, – и теперь оказались в положении добрых хозяев, которым гости потихоньку стали садиться на шею. Мое предложение – не ограничивать других, а разрешить нам сделать наши автомобили более быстрыми. Тот же самый стандартный впускной коллектор можно заменить на более эффективный за несколько дней, это не требует массы времени и денег. И отдельно хочу сказать – мое недовольство технической стороной дела я ни в коем случае не переношу на соперников. К примеру, в Нижнем очень понравился на мокрой трассе Антон Бадоев

– по дождю с такой нервной машиной справиться довольно сложно, но у него получилось. Однако, на прямых он просто «съедал» отставание от меня – разница в скорости машин была очевидна.

- Мы уже говорили об изменениях к лучшему на российском кольце в последние годы. А в каких областях и сферах потенциал для роста максимален, в каких направлениях надо работать особенно активно?

- Думаю, очень важно способствовать тому, чтобы создатели гоночных машин и владельцы гоночных трасс не несли лишних затрат. К примеру, здорово, что все больше российских команд и компаний берет не покупать автомобили на стороне, а создавать их самостоятельно – это и команда Нуждина, и «Зенит Моторспорт», и «Академия Ралли». Но, в любом случае, без импортных деталей не обойтись, а они облагаются пошлинами. Что уж говорить об автомобилях в целом. Ведь гоночный автомобиль не будут продавать в автосалоне, он не будет ездить по обычным дорогам – и он должен считаться спортивным снарядами, а не средством передвижения. И таможится соответствующим образом. Еще одна проблема – немыслимые налоги, которые приходится платить владельцам трасс. С одной стороны, многие говорят о необходимости увести ночных гонщиков с улиц, а с другой – создатели и владельцы сооружений, куда этих гонщиков можно увести, платят такие налоги, как будто у них завод по производству водки или нефтеперерабатывающее предприятие. Эти налоги приходится закладывать в стартовые взносы, эти взносы растут и бьют по кошельку спортсменов. Конечно, организаторы соревнований не могут дать команду снизить налоги или таможенные пошлины – но, думаю, всем заинтересованным лицам стоит объединить усилия для решения этой проблемы.



О НЕВЕРОЯТНЫХ СОБЫТИЯХ,
О ЛЕГЕНДАРНОМ МОБИ ДИКЕ



ВЛАДИМИР ШЕШЕНИН

В СЕРДЦЕ МОРЯ

«ЮРНЕР БРАЗЕРС ПИКЧЕРЗ» ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОВМЕСТНО С «ВИЛЛИДЖ РОАДШОУ ПИКЧЕРЗ» ФИЛЬМ ПРОИЗВОДСТВА «КОТТЪ И «ЭНЭЛМАР ЭЙ.АЙ.Э», А ТАКЖЕ «РОТ ФИЛМЗ/СПРИНГ КРИКЛМЭДЖИН ЭНТЕРТЕЙНМЕНТЪ»

ПРИ УЧАСТИИ «КИА ДЖЕМ» ФИЛЬМ РОНА ХОВАРДА «В СЕРДЦЕ МОРЯ», В РОЛЯХ КРИС ХЕМСВОРТ, БЕНДЖАМИН УОКЕР, КИЛЛИАН МЕРФИ, ТОМ ХОЛЛАНД, А ТАКЖЕ БЕН УИШОУ

И БРЕНДАН ГЛЕСОН, СЪЕМОКОВЩИК УИЛЬЯМ М. КОННОР, КОМПОЗИТОР РОКЕ БАНЬОС, МОНТАЖЕР МАЙК ХИЛЛ, ЗВУКОВЫЙ ДИЗАЙНЕР ЛЭН ХЕНЛИ, ЗВУКОВОЙ РЕЖИССЕР МАРКТИЛЕСИ, РЕЖИССЕР АНТОНИ ЛОУ МАНТЛ, ЗВУКОВОЙ РЕЖИССЕР ДЖОН ХЕНРИ

ТИРАЖ — 300 ЭКЗЕМПЛЯРОВ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ СОВПАДАЕТ С КАЛЕНДАРЕМ СМР РСКГ. АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ: ELENA@RAF-RCRS.RU САЙТ СЕРИИ: РСКГ.РФ. СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ: WWW.FACEBOOK.COM/RAFRCRS, WWW.VK.COM/RAFRCRS, WWW.INSTAGRAM.COM/RAFRCRS/, WWW.YOUTUBE.COM/RCRSVIDEO