



ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

ДУДУКАЛО
ПРОТИВ
БРАГИНА

24 ЧАСА ГОНОК

КОЛОНКА МАКСИМА
СИМОНОВА

ВЕРЯТ ЛИ ПИЛОТЫ
СМП РСКГ
В СУЕВЕРИЯ



4 ЭТАП
СОЧИ
АВТОДРОМ
#СМПРСКГ



Добро пожаловать на Сочи Автодром, уважаемые поклонники автоспорта!

Мы рады вновь приехать на эту великолепную кольцевую трассу, проложенную в Олимпийском парке. Российский этап – выдающийся в календаре TCR International Series. Тому есть ряд причин: потенциал автомобильного рынка, впечатляющий рост национального автоспорта и, наконец, наше плодотворное сотрудничество с Российской автомобильной федерацией, промоутером Российской серии кольцевых гонок – SMP Racing – и с гоночной командой LUKOIL Racing.

Неудивительно, что при такой поддержке концепция TCR быстро получила признание в российском «Туринге». Еще в 2015 году, когда международная серия проводила свой дебютный сезон, РАФ и SMP Racing приняли смелое

решение допустить нашу технику в Российскую серию кольцевых гонок – а команда LUKOIL Racing подхватила инициативу и выставила сразу три новых SEAT Leon, которые в итоге завоевали подиум.

Ставка оказалась выигрышной, и в нынешнем сезоне количество машин категории TCR в СМП РСКГ утроилось. Неудивительно, ведь эти автомобили эффектно выглядят, при этом доступны для частных пилотов и команд и необременительны в содержании. Несложно предсказать, что в ближайшие годы количество и разнообразие таких моделей в СМП РСКГ будет расти: пилоты, наточившие зубы в классах «Супер-продакшн», «Туринг-Лайт» и «Национальный», пересаживаются на автомобили TCR.

И все они уже в эти выходные подарят зрителям на Сочи Автодроме восхитительные гонки,

а вишенкой на торте станет борьба за победу в личном зачете TCR International Series. Здесь цифры говорят сами за себя: восемь гонок этого сезона выиграла восемь пилотов на трех разных моделях, а разница в лидирующей семерке к российскому этапу – всего 34 очка!

Местным фанатам будет за кого поболеть в TCR. Пилоты команды Craft-Bamboo LUKOIL Пепа Ориола и Джеймс Нэш делят первую и вторую строчки протокола, да и Михаил Грачев с Сергеем Афанасьевым не упустят возможность сразиться за подиум на родной земле.

Я уверен, что совместный уик-энд TCR International Series и СМП РСКГ подарит болельщикам незабываемое зрелище!

Marcello Lotti
CEO WSC Ltd.



АЛЕКСЕЙ
ДУДУКАЛО



ДМИТРИЙ
БРАГИН

VS

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Дмитрий занимается гонками?
Не знаю, давно. Начало 90-х (с 1990 года)

Избыточная или недостаточная поворачиваемость?
Избыточная (Избыточная)

Знает ли Дмитрий, что такое метилтретбутиловый эфир?
Знает (Нет, только догадываюсь)

Любимый автомобиль из всех, на которых выступал?
автомобиль «Лада» («Лада»)

Нелюбимая гоночная трасса?
Нет (Нет)

Первое место работы?
Где-то на ВАЗе (Механик)

Есть у Дмитрия вредная привычка?
Он положительный персонаж, привычки полезны (Уже нету)

Что любит, больше чем выигрывать?
Не знаю (Свою семью)

С какого года Алексей занимается гонками?
С конца 90-х (с 1994 года)

Избыточная или недостаточная поворачиваемость?
Избыточная (Избыточная)

Знает ли Алексей, что такое метилтретбутиловый эфир?
Да (Нет)

Любимый автомобиль из всех, на которых выступал?
«Seat Leon TCR» («Хонда», ипподромная или кубковая)

Нелюбимая гоночная трасса?
Нет, у профи не должно быть нелюбимых трасс (Нет)

Первое место работы?
Таксист (Инструктор по спорту в команде ЦСКА)

Есть ли у Алексея вредная привычка?
Нет (Нет)

Что любит, больше чем выигрывать?
Свою семью (Открывать шампанское)

ОТЛИЧНОЕ ЗНАНИЕ СВОЕГО СОПЕРНИКА ПРИНОСИТ ПОБЕДУ АЛЕКСЕЮ ДУДУКАЛО!



24 ЧАСА ЭМОЦИЙ

Кто-то говорит, что здесь за сутки выпивают сотни тысяч чашек кофе или что здесь самые преданные болельщики, но большинство сходится в одном. Пожалуй, это одна из последних великих гонок.

Если в автоспорте и есть клише, то их три: победы на этапе «Формулы-1» в Монте-Карло, гонка «Инди 500» в Америке и марафонские «24 часа Ле-Мана». Но время немного меняет акценты, и если в начале прошлого века скорость гоночных «Индиаров» была фантастикой, то сейчас в календаре американской серии есть трассы побыстрее. Однако Ле-Ман остается настоящим испытанием, которое отчасти может примерить на себя каждый, проведший за рулем автомобиля восемь-десять часов.

Постоянный стресс диктует свои требования к подготовке пилотов – ошибки и потеря концентрации чреватой аварией и потерей шансов на хорошие результаты. Так, по паддоку Ле-Мана ходит рассказ (из разряда гоночных баек) про японских гонщиков, поддерживавших необходимое количество жидкости в организме внутривенно.

В гонке этого года принимали участие сразу две российские команды: SMP Racing и G-Drive Racing. В составе «СМП Рейсинг» было два экипажа. Один полностью российский: Виталий Петров, Виктор Шайтар и Кирилл Ладыгин, команду второго автомобиля BR-01 составили Михаил Алёшин, Николая Минасян и Маурицио Медиами.

В зачете LMP2, где выступали наши парни, собралось 23 автомобиля. Особенность клас-

са – на большинстве машин стоял одинаковый двигатель, V-образная восьмерка Nissan VK45DE объемом 4,5 литра. Дождевая квалификация у пилотов СМП не удалась – 14-е и 16-е места. Но в Ле-Мане главное – надежность и стабильность, да и гонка проходила по сухому.

Виталий Петров рассказывает: «Вообще, начало гонки для нас сложилось хорошо. Нам удалось отыграть немало позиций, и в определенный момент я понимал, что мы идем на втором месте – позже, когда смена закончилась, мне сообщили, что мы даже лидировали. Да, повлияло то, что у всех были разные стратегии, но в целом мы оказались довольны тем, как гонка началась для нашего экипажа».

Но в марафонских гонках на выносливость все решает ночь – ее надо пережить с минимальными потерями. «Чуть ли не самым трудным оказалось в итоге заснуть ночью, – продолжает Петров. – Я провел смену примерно с половины 11-го и до двух ночи, а затем у меня было несколько часов на сон. Потом я снова сел за руль в пять утра – до 7.30. Ночью очень сложно. Это не «Формула-1», где прожекторов столько, что все видно, словно днем. Тут трассу освещают только фары собственной машины. Приходится искать сторонние ориентиры, ехать в каком-то смысле на ощущениях, потому что ты вроде как понимаешь, что дальше должен быть поворот, но видишь его только в самый последний момент».

Решающая борьба начинается утром. К этому моменту уже понятна стратегия соперников: кому

и сколько потребуется пит-стопов, кто из пилотов сможет сесть за руль: «Утром наши соперники посадили за руль своего самого медленного пилота, и мы должны были этим воспользоваться, чтобы нарастить отрыв, потому что понимали – затем у них вновь за рулем начнут меняться быстрые пилоты, а машина по темпу превосходит нашу, – признается Виталий Петров. – В итоге мы смогли отъехать от них на две или три минуты. После финиша эмоции зашкаливали. Накатали слезы – от дикой усталости, от осознания того, чего мы добились, что мы добрались до подиума в Ле-Мане, несмотря на то, что серьезно уступали соперникам в скорости и не имели права даже на малейшую ошибку».

Отдельное спасибо моим напарникам, Вите и Кириллу, за то, как они боролись. Мы компенсировали недостаток скорости тем, что атаковали на пределе и не теряли времени при обгоне круговых – и при этом ни разу по ходу гонки не было и единого намека на аварию. Это великолепный результат для SMP Racing. В Ле-Ман приехали все сотрудники команды. Борис Романович Ротенберг с детьми, все работники коллектива – от тех, кто занимается маркетингом, до сотрудников отдела логистики. Мы чувствовали огромную их поддержку на всем протяжении гонки».

Российский экипаж занял третье место, вторая команда «СМП Рейсинг» была на финише седьмой, а на второе ступеньке закончили гонку соперники из G-Drive Racing с Романом Русиновым. Наши поздравления с хорошим результатом!

СОЧИ АВТОДРОМ ПРЕВЬЮ ЭТАПА



В отличие от остальных российских трасс, трек в Сочи строился с прицелом на проведение этапа «Формулы 1», что сказалось на его характере – длинные прямые и повороты, рассчитанные на автомобили с развитой прижимной силой. Расположенное в Имеретинской долине шестикилометровое кольцо – самое длинное из семи трасс, принимающих Российскую серию кольцевых гонок. По данным команды Лукойл Рейсинг, пилоты развивают максимальную скорость 224 км.ч, самое медленное место трассы на третьем секторе проходится на 63 км.ч. За круг пилоты переключают передачи 28 раз, а максимальная перегрузка составляет 1.74g.

Относительная простота поворотов и скоростные прямые приводят к тому, что здесь важнейшую роль играет «слипстрим». Воздушный мешок за машиной позволяет зацепиться за

соперником, чей мотор может быть чуть мощнее, и атаковать на торможениях. В младших классах сочинский этап известен очень плотными гонками и частыми сменами лидера. Практически любая авария приводит к появлению на трассе машины безопасности, что также сильно влияет на стратегию пилотов и борьбу на последних кругах.

Из-за своей длины гонки на Сочи Автодроме лучше смотреть с главной трибуны. Большие мониторы позволяют следить за событиями по всей длине трека, большая часть которого все равно скрыта олимпийскими объектами, а в этом случае есть возможность увидеть приготовления команд на стартовой решетке и подиум.

- Чеченский автодром был для меня не в новинку. Я приезжал сюда на тесты в апреле, поэтому знал, что трасса для меня окажется комфортной. Так что готовился к борьбе без скидок на незнание трассы. Поначалу было непонятно, как поведет себя догруженный балластом автомобиль, но, в принципе, все сложилось достаточно удачно. В первый день, после завала в первом повороте, я немного нервничал. Вдруг в этом была моя вина? Но я много раз пересмотрел записи с онборд-камер и убедился в своем изначальном выводе: я в инциденте не виноват. Так что второй день ехал, как меня учил Дима Брагин, – в удовольствие. Трасса получилась не очень обгонная, весь первый заезд меня давили соперники, но я удачно защищался. По большому счету, обогнать можно только в первом повороте, если до этого был хороший выход на стартовую прямую. Из всех поворотов «Крепости Грозной» мне больше всего понравилась связка из двух-четырех поворотов, что ведут на длинную прямую. Мне показалось, что они мне очень удавались.

Я всего второй сезон еду один (в кубке Лада Гранта мы были вдвоем). В прошлом году я шел на втором месте, но смазал концовку сезона в Казани и теперь стараюсь ехать более расслабленно, получать удовольствие. Все-таки я не профессиональный пилот, хотя в прошлом году об этом забыл и стал загонять себя на первое место. Сейчас же получается так, что я занимаю первое место в общем зачете (что немного неожиданно и приятно), но получаю от гонок больше удовольствия. Главное – сохранять стабильность, не ошибаться, не давать лишних шансов своим соперникам.

В нынешнем году сложная система начисления очков, стараюсь абстрагироваться от этого. Я считаю ее несправедливой, выигрывать должен быстрее, а не самый аккуратный. Во второй половине сезона придется ехать более осторожно. В этом году организаторы решили провести эксперимент, посмотрим, какие выводы они сделают в конце года.

Мне нравится, что удается навязать борьбу другим соперникам, на «Хондах» и особенно пилотам «Субару», которые всегда быстры по сухому. В хорошем смысле слова я заставляю их нервничать, и мне это нравится. Но я говорю про спортивную борьбу, скорость, а не что-то другое.

Следующий этап пройдет на трассе в Сочи, которая хорошо подходит моим соперникам. Думаю, они навязут плотную борьбу. Но, как бы ни закончился этап, выступать на трассе Ф1 всегда в радость. Да и море рядом. Из гонок второй половины сезона я больше всего жду финал в Казани, это наша домашняя трасса. Здесь всегда хорошая поддержка, приезжает много знакомых, и это окажется ключевая гонка сезона. Хочется надеяться, что мы подойдем к финалу с одинаковым количеством очков и будет хорошая, интересная борьба. Главное, чтобы в трансляциях во время позиционной борьбы в «Туринге» не забывали показывать нашу настоящую борьбу в «Супер-про-дакшне»!



**ОТ ПЕРВОГО
ЛИЦА**
МАКСИМ СИМОНОВ

ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Голышев

Евгений Сафронов





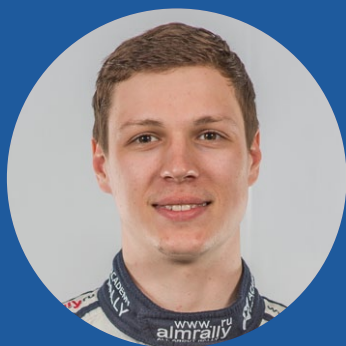
**ЛИЧНЫЙ ВЕНТИЛЯТОР ПОСЛЕ ФИНИША –
НОВЫЙ УРОВЕНЬ ГОНОЧНОГО СЕРВИСА!**



**В ГРОЗНОМ ТОЛЬКО И БЫЛО
РАЗГОВОРОВ, КАК ПЛОТЕН ПЕЛОТОН В
ПЕРВОМ ПОВОРОТЕ, КАК НЕОЖИДАННО
ВЗЛЕТАЮТ «СУБАРУ»!**

РЕЙТИНГ ПИЛОТОВ

ГЕРОИ ГОНКИ



ИВАН КОСТЮКОВ

Четвертый этап СМП РСКГ был богат на события. На подиум поднялось небывалое количество новых гонщиков. Так получилось, что в гонках набралось более трех героев. Первым мы хотим отметить Ивана Костюкова: петербургский гонщик воспользовался появлением машины безопасности и, опередив Глеба Кузнецова, принес первую победу проекту «Народный пилот».



ВСЕВОЛОД ГАГЕН

Как и Иван Костюков, его земляк из Санкт-Петербурга фигурировал в нашем предсезонном рейтинге, и мы рады, что не ошиблись. Надо сказать, что соперник Гагена по первой гонке Вячеслав Староверов также провел свою лучшую гонку в СМП РСКГ. Но красивый обгон по внешнему радиусу первого поворота и победа склонили наш выбор в пользу нового победителя.



ДЕНИС БУЛАТОВ

Победа Дениса Булатова рано или поздно должна была случиться. Новичок команды V-Tuning с первых гонок показал свой нрав и скорость. Но до поры москвичу не везло: Нижний Новгород, дождь, пит-стопы. В Чечне обошлось без этих условностей. Чистая победа во втором заезде над Григорием Бурлуцким еще раз подтвердила скорость Булатова и сделала его одним из главных претендентов на титул.

НЕУДАЧНИКИ



РОМАН АГОШКОВ

Не знаем, как для самого Романа, но для нас его форма в сезоне-2016 остается загадкой. Победа тольяттинца в финале прошлого года никак не вяжется с теми результатами, которые показывает гонщик «Ахмат Рейсинг Тим» последние два этапа. Мы не сомневались, что СМП РСКГ – очень сильный чемпионат, но от мастера спорта Романа Агошкова всегда ждем только побед.



РУСЛАН НАФИКОВ

В субботу новичок Российской серии кольцевых гонок удивил своей скоростью. Гонщик из Казани показал свою скорость и желание борьбы. Все было бы хорошо, если бы его стремление не обернулось жесткой ездой в отношении своих соперников. Дисквалификация за неспортивное поведение – серьезный повод, чтобы говорить о звании антигероя этапа.



ЕФИМ ГАНТМАХЕР

Сход – всегда обидно, но если это сход на прогревочном круге не по своей вине, это обидно вдвойне. В Грозном Гантмахер остался без своей партнерши Гольцовой и задней ступицы в первой гонке, которая развалилась после пары поворотов. Небольшим утешением стал прорыв во второй гонке с предпоследнего на восьмое место и хоть какие-то очки в зачет чемпионата.

СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА



ТУРИНГ		класс	1 этап		2 этап		3 этап		Итого
1	ДУДУКАЛО Алексей (№1)	Туринг	96	102	98	100	96	92	584
2	БРАГИН Дмитрий (№4)	Туринг	104	92	102	80	104	102	584
3	ТОЛКАЧЕВ Лев (№25)	Туринг	80	84	88	88	84	88	512
4	ГОЛИКОВ Роман (№2)	Туринг	88	80	92	80	92	78	510
5	ЯШИН Павел (№23)	Туринг	84	78	78	92	78	80	490
6	КАРАМЫШЕВ Николай (№12)	Туринг	92	96	0	96	80	96	460
7	СИМОНОВ Максим (№63)	Супер-продакшн	70	68	84	76	74	70	442
8	БАДЮЕВ Антон (№51)	Супер-продакшн	74	72	80	72	72	56	426
9	ШАРАПОВ Марат (№87)	Туринг	72	0	66	84	88	84	394
10	ЮШИН Андрей (№38)	Супер-продакшн	68	70	62	62	68	62	392
11	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	Супер-продакшн	76	76	60	74	0	76	362
12	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	Супер-продакшн	60	н/с	72	66	76	72	346
13	ТУПИЦЫН Александр (№45)	Супер-продакшн	66	66	0	58	66	66	322
14	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	Супер-продакшн	62	64	64	0	62	64	316
15	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	Супер-продакшн	0	62	76	68	0	74	280
16	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	Супер-продакшн	н/с	0	74	64	70	68	276
17	НЕЗВАННИН Владислав (№50)	Супер-продакшн	0	74	68	70	0	60	272
18	ГАРМАШ Александр (№54)	Супер-продакшн	64	0	0	56	64	58	242
19	МИННАХМЕТОВ Ирек (№76)	Туринг	78	88	0	60	0	0	226
20	ШАЛУНОВ Сергей (№33)	Супер-продакшн	0	0	70	анн	0	0	70
21	ЛОБОДА Михаил (№37)	Супер-продакшн	58	0	0	0	0	0	58
22	ГАВРИЛОВ Клим (№14)	Туринг					0	0	0

СУПЕР ПРОДАКШН		1 этап		2 этап		3 этап		Итого
1	СИМОНОВ Максим (№63)	92	84	102	102	96	88	564
2	БАДЮЕВ Антон (№51)	96	92	96	92	92	70	538
3	ЮШИН Андрей (№38)	88	88	74	76	84	76	486
4	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	104	100	72	96	0	102	474
5	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	76	н/с	84	80	102	92	434
6	ТУПИЦЫН Александр (№45)	84	80	0	74	80	80	398
7	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	78	78	76	0	76	78	386
8	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	0	76	92	84	0	96	348
9	НЕЗВАННИН Владислав (№50)	0	98	78	88	0	74	338
10	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	н/с	0	88	78	88	84	338
11	ГАРМАШ Александр (№54)	80	0	0	72	78	72	302
12	ШАЛУНОВ Сергей (№33)			80	анн	0	0	80
13	ЛОБОДА Михаил (№37)	74	0	0	0	0	0	74

ТУРИНГ ЛАЙТ		1 этап		2 этап		3 этап		Итого
1	БРАГИН Дмитрий (№1)	102	92	84	100	92	92	562
2	БУЛАТОВ Денис (№22)	98	86	88	92	78	100	542
3	ЧЕРЕВАНЬ Владимир (№17)	70	88	96	76	80	86	496
4	БУРЛУЦКИЙ Григорий (№19)	84	70	92	80	74	96	496
5	САМСОНОВ Игорь (№13)	74	74	80	84	70	76	458
6	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур (№2)	76	78	74	74	76	78	456
7	МИТЯЕВ Михаил (№3)	80	100	78	2	98	88	446
8	РАДОШНОВ Андрей (№27)	92	76	0	96	84	80	428
9	РАХМАТУЛЛИН Ильдар (№4)	88	96	76	0	100	0	360
10	МАСЛЕННИКОВ Андрей (№43)	72	0	104	78	0	0	254
11	НИКОЛАЕВ Андрей (№30)	78	80	0	88	0	0	246
12	ШУШАКОВ Родион (№10)	0	72	0	н/с	74	74	220
13	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей (№83)	0	0	0	0	88	72	160

НАЦИОНАЛЬНЫЙ		1 этап		2 этап		3 этап		Итого
1	ШЕШЕНИН Владимир (№19)	96	88	84	102	68	80	518
2	ПРИМАК Виталий (№17)	76	100	74	80	70	68	468
3	ПЕТУХОВ Андрей (№10)	92	84	88	96	0	88	448
4	ГАГЕН Всеволод (№34)	78	70	78	56	102	62	446
5	АГОШКОВ Роман (№85)	104	98	96	66	80	0	444
6	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	84	92	80	68	0	78	402
7	ГАВРИЛУШНИН Павел (№77)	н/с	72	70	74	76	76	368
8	КОСТЮНОВ Иван (№55)	0	78	92	0	90	102	362
9	КУЗНЕЦОВ Глеб (№25)	0	76	104	0	84	92	356
10	ШИН Алексей (№38)	72	74	64	0	74	66	350
11	МАРУШКО Александр (№50)	80	0	0	76	78	74	308
12	ГОЛОВАНОВ Сергей (№80)	68	68	72	92	0	0	300
13	СТАРОВЕРОВ Вячеслав (№63)			68	60	96	72	296
14	ГОЛЬЦОВА Наталья (№37)	88	60	76	70	0	0	294
15	МАЛИНИН Александр (№97)	74	66	62	88	0	0	290
16	СТРУКОВА Юлия (№99)	64	58	66	0	0	70	258
17	ДРЕБЕНЕЦ Сергей (№57)	70	64	60	62	0	0	256
18	КОРАБЛЕВ Василий (№56)	62	80	0	84	0	0	226
19	ГОЛОВАНОВ Александр (№84)	60	0	54	78	0	0	192
20	ДУДИН Виталий (№95)	0	0	0	0	92	96	188
21	БАРЗАННАЕВ Ислам (№32)	0	0	0	0	72	64	136
22	АЛЕНСАНДРОВА Анна (№52)	66	62	н/с	н/с	0	0	128
23	ЩЕГОЛЕВ Сергей (№24)			58	64	0	0	122
24	ГУНЬКО Владимир (№2)			56	58	0	0	114
25	НАФИКОВ Руслан (№44)	0	0	0	0	0	84	84
26	КРИЧЕВСКИЙ Василий (№39)			0	72	0	0	72
27	ЛЯГУША Иван (№26)			0	54	0	0	54
28	ТОДУА Олег (№27)			52	0	0	0	52



ПОБЕДИТЬ НЕЛЬЗЯ НАКРАСИТЬСЯ

У современных пилотов суеверия не в чести. Дети рационального века верят в законы физики, двоичный код и науку управления персоналом (в лице механиков). Однако в пелотоне СМП РСКГ до сих пор встречаются те, чьи шансы на успех зависят от прослушанной перед стартом музыки, наличия на борту животных и даже того, насколько тщательно сделаны прическа и макияж...

Андрей Петухов

По словам Андрея, мысли о приметах и ритуалах для приманивания удачи приходят юным гонщикам сами собой. Когда какая-то гонка складывается для спортсмена исключительно удачно, сразу же появляется желание в деталях восстановить ход результативного гоночного уик-энда – вспомнить, что и как делал накануне гонки. Какую одежду выбрал в тот день, в каком порядке ее надевал, что ел на завтрак. Собственно, первые, не вполне серьезные, приметы и ритуалы были именно гастрономическими: петербуржец заметил, что перед удачными гонками завтракал яичницей – и решил, что именно с нее будет отныне начинать свой гоночный день. Впрочем, достаточно быстро эта система дала сбой – и с тех пор Андрей никак не связывает суеверия с успехами на гоночной трассе.

Ефим Гантмахер

Многие приметы и ритуалы связаны с гоночным обмундированием. И, наверное, не зря: ведь часто именно шлем, комбинезон и прочие элементы одежды спасают спортсмену здоровье или даже жизнь. Или, наоборот, могут стать причиной неприятностей – стоит вспомнить, как Андрей Радошнов год назад в Казани потерял второе место на стартовом поле из-за разошедшегося шва на перчатке. В настоящий момент Ефим Гантмахер не может назвать себя суеверным

человеком, однако в свое время он обращал внимание на кое-какие приметы. К примеру, считал, что ни в коем случае нельзя класть шлем на пол. Пошло это поверье от мотоциклистов: мол, если каска один раз коснется земли, то непременно окажется там второй, а то и третий раз, причем вместе со своим владельцем. А поскольку контакт с землей (точнее, с асфальтом) мотоциклистам ничего хорошего не сулит, от него имеет смысл страховаться даже не самыми серьезными способами.

Глеб Кузнецов

Чем моложе пилот, тем он современнее и тем меньше ему свойственны разного рода суеверия. Это в теории – на практике же бывает наоборот. К примеру, у Глеба Кузнецова, самого молодого из участников класса «Национальный», есть сразу две приметы. Во-первых, 15-летний москвич всерьез относится к магии цифр: в частности, считает, что пятерки приносят удачу не только в школе. Поэтому не зря Глеб выступает под номером 25, ведь это – пятерка, возведенная в степень, то есть эдакая суперпятерка. Во-вторых, пилот команды B-Tuning Pro Racing Team предпочитает быть первым не только не на финише, но и на старте, то есть первым занять позицию на стартовой решетке. Сделать это с переходом в массовый класс сложнее: в «Юниоре» надо было опередить трех-четыре сопер-

ников, а в «Национальном» – два десятка.

Павел Яшин

На подиум после гонок СМП РСКГ поднимались несколько десятков спортсменов – и только два представителя животного мира. Первый – это, само собой, Кот Гонщик, но ему присутствовать на церемонии награждения положено «по должности» – и он попадает на подиум вне зависимости от результатов заезда. Другое дело – лабрадор по имени Альп, друг выступающего в классе «Туринг» москвича Павла Яшина, талисман гоночной команды «Нева Моторспорт» и всеобщий любимец паaddocka. Со стороны Альп не особо похож на спортивного болельщика – буйным характером не обладает, любви к азарту не проявляет, практически не шумит и даже во время самых увлекательных заездов может с блаженным видом дремать на задах боксов. Может быть, для этого Павел и старается по возможности чаще брать своего друга – чтобы научиться у него непробиваемому спокойствию?

Александр Тупицын

По центру решетки радиатора у абсолютного большинства автомобилей – логотип соответствующей торговой марки. И логично предположить, что решетку радиатора на Lada Granta курганца Александра Тупицына будет украшать знаменитая тольяттинская

ладья. Однако на деле в овал вписан простой, но хорошо узнаваемый смайлик. «Раз уж я не являюсь заводским гонщиком, то могу использовать все пространство автомобиля по своему усмотрению и в рамках технических требований, - поясняет Александр. - Если же говорить о выборе конкретного сюжета, то смайлик – идеальный вариант: подходит по форме, лаконичен, обращает на себя внимание и вызывает приятные эмоции» Правда, улыбчивый смайлик не всегда оберегает машину от контактов с другими автомобилями – в которых сам же порой и страдает. Поэтому перед началом сезона команда «Курганские прицепы» заказывает целый набор улыбающихся наклеек.

Андрей Радонов

В пелетоне СМП РСКГ нашлось место и музыкантам (Родион Шушаков играет в группе с провокационным названием «Спорно»), и заслуженным поклонникам хорошей музыки (Андрей Юшин старается не пропускать концерты группы «Алиса» и украсил крышу своей Honda логотипом группы). Но превратить музыку в обязательный элемент предстартовой процедуры решил один-единственный человек – Андрей Радонов. Гонщик из Оренбурга поднимает себе боевой дух с помощью песен известной группы «Ленинград». Одно время музыка этого коллектива даже неслась на стартовой прямой, куда механики Андрея вместе с традиционным оборудованием приносили музыкальный центр. Так что, Сергея Шнурова при желании можно наряду с Сергеем Нуждиным, Романом Козявиным и Александром Фроловым назвать одним из соавторов побед оренбуржца.

Максим Симонов

Сызранский пилот выходит на старт боевых заездов в счастливой одежде – на эту роль он назначил комбинезон и комплект несгораемого белья, в которых выступал в прошлом году на летнем этапе в Казани. Тогда Максим провел чрезвычайно результативный уик-энд, выиграв оба заезда в классе «Супер-продакшн» - кстати, это были первые «единоличные» победы Симонова, ведь ранее он выигрывал гонки только в рамках турнира Lada Granta Cup, где выступали экипажи из двух гонщиков. Чтобы запас удачи не растрчивался зря, по ходу тестов и тренировок Максим использует другой комплект обмундирования. С одной стороны, к популярной среди гонщиков теории о счастливых носках многие относятся скептически, с другой – именно Максим Симонов возглавляет в данный момент общий зачет в классе «Супер-продакшн». Хотя перед началом сезона единоличным фаворитом считался вовсе не он.

Наталья Гольцова

Королеве русского кольца не позавидуешь. Как каждая королева (да и просто каждая девушка), она хочет хорошо выглядеть, а как каждый участник кольцевых гонок – показывать хорошие результаты на гоночной трассе. Однако судьба требует у ижевчанки выбрать что-то одно. По наблюдениям Натальи, ее результаты обратно пропорциональны качеству ее макияжа и укладки волос. Если все сделано максимально аккуратно и тщательно – на трассе все идет из рук вон плохо. Если же выйти на старт ненакрашенной и непричесан-

ной – есть неплохие шансы на достойный результат. Мужчинам такого не понять – им подобный ультиматум только облегчил бы жизнь: и время на приведение себя в порядок тратить не надо, и на гонках везет. Однако королева так поступить не может: ведь этап СМП РСКГ – это еще и фотосессии, и автограф-сессии, и телеинтервью, а в такие моменты Наталья должна выглядеть на все сто. Поэтому единственным вариантом для ижевчанки остается и дальше работать над собой и своей машиной, чтобы в итоге сломать эту коварную тенденцию.

Андрей Севастьянов

Москвичу талисмана – игрушечную улитку – «подселили» в машину болельщики. Причем «виновный» во всем юный посетитель одной из гонок наверняка даже не подозревает о своей решающей роли в этой истории. «Как-то в паддоке ко мне подошел мальчик и спросил, езжу ли я в гоночной машине один и неужели мне никто не помогает вести автомобиль, - рассказывает Андрей. - Под рукой в тот момент лежал комплект батареек, которому прилагался сувенирный брелочек с улиткой. И я на ходу придумал, что мы выступаем и побеждаем вместе с улиткой. Мальчику эта история понравилась, а мне понравилась идея иметь в машине такого симпатичного компаньона. Позже благодаря соцсетям об этом узнали другие, взрослые болельщики – и в прошлом сезоне сделали мне целый набор наклеек с улиткой: перед каждым этапом на капот надо было клеить новую. Не знаю, насколько улитка прибавляет в скорости, но настроение точно поднимает!..»



A RIDLEY SCOTT FILM

HELP IS ONLY 140 MILLION MILES AWAY



АНДРЕЙ НИКОЛАЕВ

THE MARTIAN

ТИРАЖ — 300 ЭКЗЕМПЛЯРОВ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ СОВПАДАЕТ С КАЛЕНДАРЕМ СМП 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