



ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

КОГДА НАШИ
ПИЛОТЫ БЫЛИ
МАЛЕНЬКИМИ

СЕРГЕЙ СИРОТКИН: В
ШАГЕ ОТ Ф1

ДЕНИС ГРИГОРЬЕВ

МИХАИЛ МИТЯЕВ:
ИЗ МЕХАНИКОВ В
ГОНЩИКИ



6 ЭТАП

СМОЛЕНСКОЕ
КОЛЬЦО
#СМПРСКГ



НАШИ В GP2 - СЕРГЕЙ СИРОТКИН В ЛИДЕРАХ СЕЗОНА!

Программа SMP Racing поддерживает гонщиков на всех ступеньках мировой гоночной пирамиды, начиная с картинга и заканчивая топ-чемпионатом. Если в Америке на вершине программы находится Михаил Алёшин, то в Европе SMP Racing поддерживает Сергея Сироткина. В этом году молодой москвич проводит свой второй сезон в серии GP2, которая проходит в качестве одной из гонок поддержки у «Формулы-1».

Начало второго сезона в GP2 у Сироткина было крайне сложным. Сергея преследовали неудачи и сходы. Как и в других сериях, здесь тоже характерны перемены пелотона. Порой гонщикам приходится бороться с сильным составом опытных ветеранов-второгодников, а иногда можно попасть на смену поколений и блеснуть своими знаниями и умениями среди таких же новичков. В нынешнем году в GP2 подобрался отличный, сильный состав: пилот Red Bull'a Пьер Гасли, выходец из «Академии Феррари» итальянец Рафаэле Марчелло и

Антонио Джованани из Европейского чемпионата Ф3. Именно эти пилоты сейчас занимают первые места в личном зачете. За четыре этапа до конца сезона первую пятерку разделяют всего 14 очков!

Особенно удачными для гонщика SMP Racing оказались гонки в Венгрии и Германии. Очень разные по характеру трассы Хунгароринг и Хоккенхайм принесли Сироткину две победы и два подиума. Особенно дорогой стала последняя победа. Несмотря на старт поул-позиции, гонка для Сергея не была легкой. Пропустив вперед Рафаэле Марчелло, через некоторое время россиянин провел удачный обязательный пит-стоп, за счет которого отыграл потерянную позицию. Однако судьи посчитали, что пит-стоп прошел под виртуальным сейфти-каром, и не засчитали его – Сергею пришлось вновь заезжать в боксы. Но пилот SMP Racing и не собирался сдаваться: безошибочно проведя остаток гонки, Сергей выиграл, несмотря на вмешательство судей.

Одновременно с командами Ф1 в августе юниорский чемпионат уходит на летние каникулы, но, по словам Сергея, думать о концовке чемпионата еще рано: «На летние каникулы я ухожу одним из лидеров чемпионата, у нас с Гасли одинаковое количество очков. Говоря о Хоккенхайме, я не могу сказать, что не ждал такого результата (победа и второе место). Мы были уверены в подобном исходе с самого начала сезона, мы постоянно быстры, но главный вопрос, насколько хорошо мы можем продемонстрировать нашу скорость. Наконец-то неудачи оставили нас в покое, и мы смогли постоянно атаковать. С таким же настроем поедем в Бельгию, где после каникул продолжится сезон. Думать о положении в чемпионате еще рано, мне важно достойно провести каждую из оставшихся гонок. Набрать как можно больше очков. Это отлично, что наши результаты на последних гонках заставляют нервничать соперников. Продолжится сезон – посмотрим, что из этого получится».

СМОЛЕНСКОЕ КОЛЬЦО ПРЕВЬЮ ЭТАПА

Смоленская трасса хорошо известна гонщикам. Здесь часто проводятся тесты и дополнительные тренировки. По своему характеру трек любит мощные моторы — практически весь третий сектор (дальняя прямая рядом с естественной трибуной на холме) и большую часть первого пилоты едут в полный газ. Хотя кольцо изобилует поворотами разной степени крутизны — есть места как с положительным, так и с отрицательным уклоном полотна — откровенно сложных мест на трассе немного. Можно отметить поворот T5, где правильный выход позволяет набрать хорошую скорость на вилюшках второго сектора, и поворот с отрицательным уклоном T11. Здесь любая ошибка с выбором траектории приведет к потере скорости в конце длинной прямой и возможной потере позиции. Все остальные повороты трассы техничны, но

ошибки при их прохождении не так сильно влияют на время на круге. В отличие от современных трасс «Формулы-1» на Смоленском кольце можно обгонять практически везде. Но если вы пришли на гонки и у вас еще нет любимого места на трассе, мы можем показать, где происходят основные события. Главным обгонным местом, конечно, является первый поворот трассы.

Любая ошибка в «Параболике» — последнем вираже трека — сразу открывает сопернику возможности для атаки. Уникальная конфигурация трассы позволяет пилотам активно защищаться и проезжать часть трассы бок о бок. Именно поэтому связка второго и третьего поворота также часто становится местом для обгонов.



Мои ощущения от московского этапа были неоднозначными. Форма наших машин в этом году сильно зависит от того, насколько трасса скользкая. И на Moscow Raceway, где асфальт, наверное, самый скользкий в России, мы не смогли как следует настроить автомобили — время на круге у нас было даже хуже, чем в прошлом году.

Началось все еще весной, когда ряд нужных для ревизии мотора деталей пришел к нам за считанные дни до старта сезона, хотя мы озаботились этим еще в ноябре. Renault Sport и Magneti Marelli — уважаемые конторы, но порой работают своеобразно: ради двух пилотов, которые гоняют где-то в России, там явно из кожи вон лезть не собираются. В итоге с самого начала нам не хватало времени, чтобы плотно поработать с машиной и как следует ее отстроить. Поэтому так и выходит, что на одних этапах мы можем бороться за победу, а на других нам до лидеров как до Луны.

Не особенно помог и тот факт, что первая половина сезона была очень плотной и гонки шли одна за другой. Хотя в целом не могу сказать, что конфигурация календаря меня чем-то напрягает. Ключевой момент с точки зрения загрузки — количество этапов, и семь гонок я считаю оптимальным вариантом. Если добавить одну, уже будет сложновато. Если две-три — с полной отдачей смогут выступать только профессиональные пилоты, для которых это основная работа.

Так или иначе, за время длинного перерыва между подмосковным этапом и гонкой на «Смоленском кольце» мы смогли выделить целых четыре дня для плотных тестов в Казани. И результатами остались довольны: ошибки исправили, нашли нужную нам скорость — и есть неплохие шансы, что на предпоследнем этапе снова получится бросить вызов лидерам.

В числе приятных моментов — выступления земляка Тимура Богуславского. Я не могу назвать себя тренером Тимура, но знаю его с детства, поэтому он часто приходит ко мне за советом. А я всегда готов и рад ему помочь, подсказать, над чем работать, в каком направлении двигаться, чьей помощью заручиться. Тимур — парень талантливый, он может ехать очень быстро, и перспективы у него большие, но сейчас ему надо всерьез работать над собой. Когда добиваешься первых успехов, да еще так быстро (ведь он даже на карт сел меньше года назад), важно не останавливаться, не рассчитывать, что все всегда будет получаться. И гонки на Moscow Raceway это лишний раз показали: трасса сложнее, чем в Сочи, езда более плотная, появился определенный груз ответственности — и уже не получилось ехать с тем же неплохим ритмом, который был у Тимура в тренировках. Впрочем, рвать на себе волосы тоже нет смысла. Главное — не останавливаться на достигнутом, и тогда все получится.



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

ИЛЬДАР РАХМАТУЛЛИН



НОВИЧОК СЕРИИ

ДЕНИС ГРИГОРЬЕВ

Денис Григорьев родился в Нью-Йорке, живет в Женеве, а в гонках стартует на территории России. Многим – тем, кто мечтает о европейских трассах, – это покажется не слишком логичным. Однако Дениса сделанный им выбор не разочаровал. По крайней мере, в части соревнований – с машиной все немного сложнее.

В жизни Дениса Григорьева было немало быстродвижущейся техники – карты, мотоциклы, доработанные в ателье Hartge мощные и быстрые BMW. Гоночные трассы Денис в этом году также увидел не впервые: в предыдущие годы он успел освоить самые разные трени – от автодрома в Дижоне (ближайшего к Женеве, где пилот команды Innocenti-AMG сейчас живет) до замерзших финских озер. Однако речь чаще всего шла о катании в свободном режиме, как максимум – о борьбе с самим собой в попытках улучшить время на круге.

Пока Лев Толкачев не предложил составить ему компанию в Российской серии кольцевых гонок. Когда надо освоиться в незнакомой сфере, помощь более опытного коллеги всегда кстати. И все-таки ситуация выглядит немного парадоксально: в то время как завсегдаитаи отечественных трасс мечтают о европейских автодромах, проживающий поблизости от этих автодромов человек едет за тысячи километров осваивать российские трени...

– Во-первых, соревнования в России для меня не только спорт, но и своего рода путешествие, – поясняет Денис. – Идея выступить в СМП

РСКГ понравилась мне тем, что дает возможность поехать по России, побывать в разных регионах. Для кого-то, наверное, в этом нет ничего особенного, а я когда-то прожил в России считанные месяцы, поэтому мне интересно путешествовать по стране. Во-вторых, по сравнению с Европой здесь все как-то проще...

Первое знакомство с миром гонок обернулось для пилота Innocenti-AMG легким шоком. Удивляла готовность пилотов ехать на минимальном расстоянии друг от друга, а то и «идти на контакт». Требовала привыкания работа с педалями, когда их постоянно надо выжимать до упора, и с такой силой, какая раньше никогда не требовалась даже за рулем весьма быстрых машин. Внове была необходимость сохранять максимальную концентрацию, не обращая внимания на массу раздражающих факторов.

– Показательным в этом плане был старт в Грозном, когда несколько машин столкнулось в конце стартовой прямой, – вспоминает Денис. – Они поехали прямо мимо поворота – и я на автомате поначалу поехал следом за ними! Так внимательно следил за соперниками, что выпустил из виду, куда, собственно, идет трасса...

Процесс освоения кольцевых гонок осложнила ситуация с выбранным для выступлений автомобилем Subaru BRZ. Денис остановился именно на японском купе, рассчитывая получить надежный автомобиль, где не приходилось бы отвлекаться на неисправности, не терялось бы из-за поломок ценное для новичка время тре-

нировочных сессий. Однако за первые пять этапов приходилось уже не по разу сталкиваться с отказом самых сложных и важных агрегатов, включая двигатель и коробку передач. Впрочем, терять очки из-за поломок Денису пока не довелось: главным источником неприятностей по ходу заезда остаются собственные ошибки – или не слишком вежливое поведение соперников.

– Круче всего, конечно, было в Сочи, когда меня за несколько секунд ударили четыре раза, – вспоминает пилот Innocenti-AMG. – Вмятина на двери была глубиной 15 сантиметров. Печально, что пнувший меня тогда Александр Тупицын даже не подошел ко мне после инцидента. Я не конфликтный человек и не требую рассыпаться передо мной в извинениях, но ждал, что Александр после такого столкновения пойдет на контакт...

Пока дебютант Российской серии кольцевых гонок не ставит перед собой особо амбициозных задач. Главная цель в каждом заезде – финишировать и по максимуму использовать представляющиеся по ходу гонки возможности. Однако в общем зачете Денис находится даже выше, чем пара более опытных и быстрых пилотов, выступающих на Subaru, – Виталий Ларионов и Ефим Гантмахер. Отразить их натиск в последних гонках новичку будет сложно, однако борьба с более сильными соперниками – одновременно и повод для работы над собой, и метод этой работы.



ИРЕК
МИННАХМЕТОВ

VS



МАРАТ
ШАРАПОВ

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Марат Шараров занимается гонками?

~~С 2010 года~~ (С 2011 года)

С какого года Ирек Миннахметов занимается гонками?

С самого детства (С 1998 года)

Его лучший результат в СМП РСКГ?

~~4-й на этапе в Грозном~~ (Первое место)

Его лучший результат в СМП РСКГ?

~~Третье место~~ (Четвертое место)

Есть ли у него кумир в автоспорте?

Дмитрий Брагин (Дмитрий Брагин)

Есть ли у него кумир в автоспорте?

~~Есть, я (улыбается)~~ (Дмитрий Брагин)

Его первое место работы?

~~Татспритпром~~ (Татсельхозтехника)

Его первое место работы?

Предприниматель (Предприниматель)

Что ему нравится больше: Высокая гора или КазаньРинг?

КазаньРинг (КазаньРинг)

Что ему нравится больше: Высокая гора или КазаньРинг?

КазаньРинг (КазаньРинг)

Есть ли у Марата любимое блюдо национальной кухни?

Курица (Курица)

Есть ли у Ирека любимое блюдо национальной кухни?

Манты (Манты)

Его любимое место в Казани?

Дома (Дома)

Его любимое место в Казани?

~~Дома~~ (В Кремле)

ОБА ГОНЩИКА ОТЛИЧНО ЗНАЮТ ДРУГ ДРУГА - НИЧЬЯ!

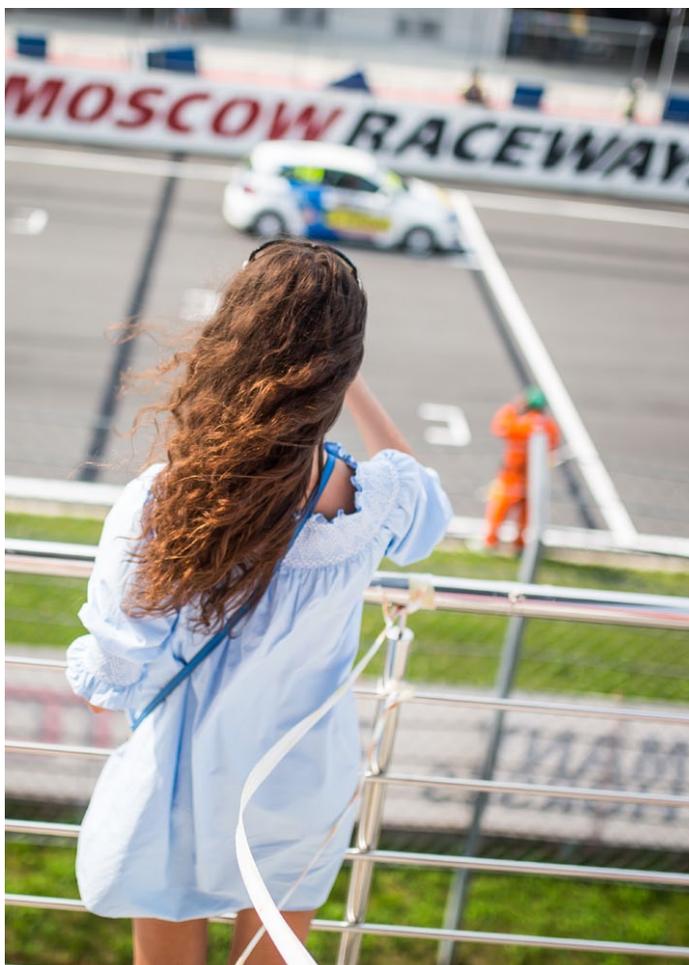
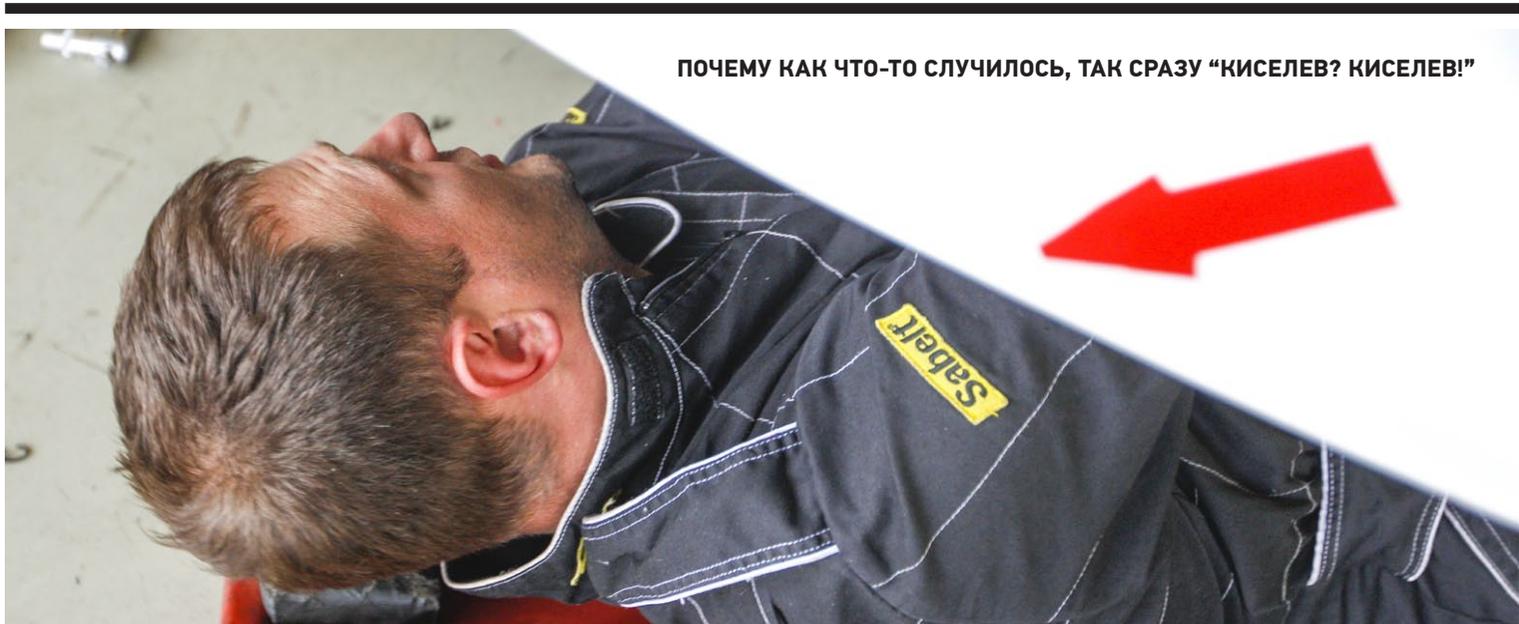
ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Гольшев

Евгений Сафронов

Игнат Халтурин





РЕЙТИНГ ПИЛОТОВ

ГЕРОИ ГОНКИ



ВЛАДИМИР ШЕШЕНИН

В «Национальном» были два претендента на звание героя гонки: Глеб Кузнецов и Владимир Шешенин. Пилот команды V-Tuning поначалу был быстрее, но фантастическая скорость Шешенина позволила ему навязать отличную борьбу за победу. Чем-то это было похоже на прошлогоднюю битву Кальманович – Нуриев. Гонщики разделили 0,2 секунды, и нашим героем стал Владимир Шешенин.



ВЛАДИМИР МЕЛЬНИКОВ

Владимир Мельников продолжает удивлять при каждом появлении на гонках. Журналист из столичного «Авторевю» быстр на любой технике. После восьмого места в квалификации казалось, что в этот раз будет иначе. Но во второй гонке Мельников нашел общий язык с автомобилем, финишировал в шаге от подиума и показал, что списывать со счетов его никак нельзя. Интересно, как бы он проехал в «Туринге»?



ПАВЕЛ ЯШИН

Завал на первом круге второй гонки давал отличную возможность побороться за подиум. Хотя Павел Яшин уже имеет в своей коллекции кубок за третье место со второго этапа – тогда судьи оштрафовали Дмитрия Брагина, – подниматься на подиум в этом сезоне ему еще не приходилось. Получив превосходный шанс, Яшин не растерялся, выиграл дуэль с Маратом Шарповым и взял первое серебро в сезоне.

НЕУДАЧНИКИ



ИЛЬДАР РАХМАТУЛЛИН

Можно только удивляться, насколько Ильдару Рахматуллину не везет на Moscow Raceway. Шесть гонок провел на подмосковном треке гонщик из Казани, но финишировать на подиуме смог только один раз! О собственных злоключениях Ильдар рассказывает в своей колонке, а мы надеемся, что оставшиеся этапы чемпионата пройдут для гонщика Suvar Motorsport удачнее.



ВИТАЛИЙ ЛАРИОНОВ

Очки, надо набрать необходимые очки. Помочь команде. Но можно представить, какая это мука – ехать всю гонку на машине с троящим мотором! Именно такая судьба выпала Виталию в первой гонке «Супер-продакшна» – все 12 кругов ждать неминуемого обгона на круг. Небольшим утешением за неудачу можно считать отличную вторую гонку и финиш на подиуме.



РОМАН ГОЛИКОВ

Завал на старте второй гонки «Туринга» хоть и был обиден для участников, но события заезда разнообразил. Новые лица на подиуме – это всегда здорово. Никто не смотрит гонки ради фиксирования спортивного результата. Но и это не отменяет того факта, что если бы дело происходило в школе, инициатор завала Роман Голиков получил бы уверенный «тройку».

СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ПЯТОГО ЭТАПА



ТУРИНГ		класс		1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	Итого					
1	БРАГИН Дмитрий (№4)	Туринг		104	92	102	80	104	102	102	92	84	964	
2	ДУДУКАЛО Алексей (№1)	Туринг		96	102	98	100	96	92	92	64	98	102	940
3	ЯШИН Павел (№23)	Туринг		84	78	78	92	78	80	84	88	84	96	842
4	КАРАМЫШЕВ Николай (№12)	Туринг		92	96	0	96	80	96	98	100	88	92	838
5	ГОЛИНОВ Роман (№2)	Туринг		88	80	92	80	92	78	88	96	92	0	786
6	БАДОВЕВ Антон (№51)	Супер-продакшн		74	72	80	72	72	56	76	70	70	78	720
7	ШАРАПОВ Марат (№87)	Туринг		72	0	66	84	88	84	60	80	80	88	702
8	СИМОНОВ Максим (№63)	Супер-продакшн		70	68	84	76	74	70	62	60	58	72	694
9	ТОЛКАЧЕВ Лев (№25)	Туринг		80	84	88	88	84	88	78	0	78	0	668
10	ЮШИН Андрей (№38)	Супер-продакшн		68	70	62	62	68	62	70	68	68	64	662
11	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	Супер-продакшн		76	76	60	74	0	76	68	74	74	56	634
12	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	Супер-продакшн		60	0	72	66	76	72	54	64	62	70	596
13	ТУПИЦЫН Александр (№45)	Супер-продакшн		66	66	0	58	66	66	52	58	60	74	566
14	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	Супер-продакшн		62	64	64	0	62	64	56	56	56	68	552
15	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)	Супер-продакшн		0	74	68	70	0	60	72	78	66	60	548
17	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	Супер-продакшн		0	62	76	68	0	74	64	72	52	76	544
16	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	Супер-продакшн		0	0	74	64	70	68	66	76	64	58	540
18	МИННАХМЕТОВ Ирен (№76)	Туринг		78	88	0	60	0	0	80	84	76	0	466
19	ГАРМАШ Александр (№54)	Супер-продакшн		64	0	0	56	64	58	58	54	54	0	408
20	ЛОБОДА Михаил (№37)	Супер-продакшн		58	0	0	0	0	0	74	66	72	80	350
21	ШАЛУНОВ Сергей (№33)	Супер-продакшн		0	0	70	анн	0	0	0	0	0	0	70
22	ХАРУК Олег (№7)	Туринг											66	66
23	АРТЮШИН Андрей (№22)	Туринг											62	62
24	ГАВРИЛОВ Клим (№14)	Туринг						0	анн	0	0	0	0	0
СУПЕР ПРОДАКШН				1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	Итого					
1	БАДОВЕВ Антон (№51)			96	92	96	92	70	102	84	92	96	912	
2	СИМОНОВ Максим (№63)			92	84	102	102	88	76	74	74	84	872	
3	ЧЕРНЕВ Максим (№52)			104	100	72	96	0	102	84	92	104	72	826
2	ЮШИН Андрей (№38)			88	88	74	76	84	76	88	80	88	76	818
4	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)			76	0	84	80	102	92	70	76	78	80	738
5	ТУПИЦЫН Александр (№45)			84	80	0	74	80	80	68	72	76	88	702
6	НЕЗВАНКИН Владислав (№50)			0	98	78	88	0	74	92	102	84	74	690
7	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)			78	78	76	0	76	78	72	70	72	78	678
8	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)			0	76	92	84	0	96	78	88	68	92	674
9	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)			0	0	88	78	88	84	80	96	70	72	656
10	ГАРМАШ Александр (№54)			80	0	0	72	78	72	74	68	70	0	514
11	ЛОБОДА Михаил (№37)			74	0	0	0	0	98	78	96	100	0	446
12	ШАЛУНОВ Сергей (№33)			0	0	80	анн	0	0	0	0	0	0	80
ТУРИНГ ЛАЙТ				1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	Итого					
2	БУЛАТОВ Денис (№22)			98	86	88	92	78	100	70	84	104	96	896
1	БРАГИН Дмитрий (№1)			102	92	84	100	92	92	78	74	96	78	888
4	БУРЛУЦКИЙ Григорий (№19)			84	70	92	80	72	96	74	80	92	84	824
5	МИТЯЕВ Михаил (№3)			80	100	78	2	98	88	102	92	88	88	816
6	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур (№2)			76	78	74	74	76	78	80	78	76	74	764
7	САМСОНОВ Игорь (№13)			74	74	80	84	70	76	72	70	74	80	754
3	ЧЕРЕВАНЬ Владимир (№17)			70	88	96	76	80	86	88	88	0	68	740
8	РАХМАТУЛЛИН Ильдар (№4)			88	96	76	0	102	0	92	100	80	76	710
9	РАДОШНОВ Андрей (№27)			92	76	0	96	84	80	0	76	0	72	576
10	МАСЛЕННИКОВ Андрей (№43)			72	0	104	78	0	0	0	98	72	100	524
11	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей (№83)			0	0	0	0	88	72	98	68	0	0	326
12	ШУШАКОВ Родион (№10)			0	72	0	0	74	74	84	0	0	0	304
14	БОГУСЛАВСКИЙ Тимур (№8)			0	0	0	0	0	0	76	72	84	70	302
13	НИКОЛАЕВ Андрей (№30)			78	80	0	88	0	0	0	0	0	0	246
15	ГАВРИЛОВ Клим (№14)			0	0	0	0	0	0	0	0	78	94	172
НАЦИОНАЛЬНЫЙ				1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	Итого					
1	АГОШКОВ Роман (№85)			104	98	96	66	80	0	102	98	84	100	828
2	ПРИМАК Виталий (№17)			76	100	74	80	70	68	80	92	80	52	772
3	ШЕШЕНИН Владимир (№19)			96	88	84	102	68	80	76	76	100	0	770
4	КОСТЮКОВ Иван (№55)			0	78	92	0	90	102	96	84	88	88	718
5	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)			84	92	80	68	0	78	72	72	74	80	700
6	КУЗНЕЦОВ Глеб (№25)			0	76	104	0	84	92	94	88	100	60	698
7	ГАГЕН Всеволод (№34)			78	70	78	56	102	62	84	80	68	0	678
8	ПЕТУХОВ Андрей (№10)			92	84	88	96	0	88	70	0	92	56	666
9	СТАРОВЕРОВ Вячеслав (№63)			0	0	68	60	96	72	74	74	64	76	584
10	ГАВРИЛУШНИН Павел (№77)			0	72	70	74	76	76	64	0	58	66	556
12	МАЛИНИН Александр (№97)			74	66	62	88	0	0	66	70	62	58	546
13	ДУДИН Виталий (№95)			0	0	0	0	92	96	78	100	76	92	534
14	МАРУШКО Александр (№50)			80	0	0	76	78	74	68	66	0	70	512
15	ГОЛОВАНОВ Александр (№84)			60	0	54	78	0	0	88	78	70	84	512
16	СТРУКОВА Юлия (№99)			64	58	66	0	0	70	56	58	56	72	500
17	ГОЛОВАНОВ Сергей (№80)			68	68	72	92	0	0	0	68	52	68	488
18	ШИН Алексей (№38)			72	74	64	0	74	66	58	62	0	0	470
19	ГОЛЬЦОВА Наталья (№37)			88	60	76	70	0	0	62	60	0	0	416
20	БАРЗАНКАЕВ Ислам (№32)			0	0	0	0	72	64	60	64	54	62	376
21	КОРАБЛЕВ Василий (№56)			62	80	0	84	0	0	0	66	78	0	370
22	НАФИКОВ Руслан (№44)			0	0	0	0	84	0	0	78	98	0	260
23	ДРЕБЕНЕЦ Сергей (№57)			70	64	60	62	0	0	0	0	0	0	256
24	КРИЧЕВСКИЙ Василий (№39)			0	0	0	72	0	0	0	0	60	64	196
25	МЕЛЬНИКОВ Владимир (№11)			0	0	0	0	0	0	0	0	72	74	146
26	АЛЕКСАНДРОВА Анна (№52)			66	62	0	0	0	0	0	0	0	0	128
27	ЩЕГОЛЕВ Сергей (№24)			0	0	58	64	0	0	0	0	0	0	122
28	ГУНЬКО Владимир (№2)			0	0	56	58	0	0	0	0	0	0	114
29	ТОДУА Олег (№27)			0	0	52	0	0	0	0	0	0	54	106
30	ЛЯГУША Иван (№26)			0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	54

МАШИНА ВРЕМЕНИ



ДМИТРИЙ БРАГИН (В ЦЕНТРЕ), КАРТИНГ В НОВОТРОИЦКЕ, 1994 ГОД



ДЕНИС БУЛАТОВ



НАТАЛЬЯ ГОЛЬЦОВА



МИХАИЛ МИТЯЕВ, ЛЕТНИЕ КАНИКУЛЫ, 2000 ГОД



ГЛЕБ КУЗНЕЦОВ



МАКСИМ ЧЕРНЕВ, ЭТАП В КЛАССЕ ICA-J, 2005 ГОД



ИРЕК МИННАХМЕТОВ. ПЕРВЫЕ ГОНКИ!



МИХАИЛ ЛОБОДА, ОДНА ИЗ ПЕРВЫХ ПОБЕД В
АВТОКРОССЕ В КЛАССЕ "ОКА-ЮНИОР".



АНДРЕЙ МАСЛЕННИКОВ

ВИТАЛИЙ ЛАРИОНОВ



КЛИМ ГАВРИЛОВ



ГРИГОРИЙ БУРЛУЦКИЙ, 2008 ГОД.
СОРЕВНОВАНИЯ В КАРТИНГ КЛУБЕ

СЕРГЕЙ НУЖДИН



АЛЕКСАНДР ТУПИЦЫН: "1983 ГОД, ОКТЯБРЬ, Я В ТАЧКЕ С ПОДРУЖКОЙ"



МИХАИЛ МИТЯЕВ

«КОГДА ДОРВАЛСЯ ДО ГОНК, ГОТОВ ГОНЯТЬ ХОТЬ КАЖДУЮ НЕДЕЛЮ!»

Сейчас принято считать, что без внушительной суммы денег даже мечтать о гонках глупо. В общем и целом с этим тезисом спорить сложно. Но приятные исключения все же бывают. К примеру, для бронзового призера чемпионата России в классе «Туринг-Лайт» место боевого пилота стало результатом долгих лет работы механиком. Правда, был ряд важных обстоятельств. Первое и самое важное – Михаил родился не где-нибудь, а в Тольятти:

– Папа и мама познакомились на «АвтоВАЗе», где оба работали водителями-испытателями. Так что возможностей и поводов полюбить автомобили в целом и автоспорт в частности было предостаточно. И с мечтой своей я определился, еще когда в садик ходил: оказались с родителями на кроссе «Серебряная ладья», и я быстро понял, чем хочу в жизни заниматься. Начинать логично с картинга, но у семьи собрать бюджет на полноценные выступления возможности не было. К счастью, кто-то из родителей вовремя услышал, что на заводе открывают детскую автоспортивную секцию. Там была одна машина, два тренера – Юрий Кацай и Александр Артеменко – и 25 пацанов. В итоге остались двое, включая меня.

– Почему же был такой серьезный отсев?

– Все хотят ездить – а на деле надо было много времени возиться с машиной. На трассу выезжали обычно раз в две недели, а крутить гайки надо было каждый день, и многим это быстро надоело. Плюс кто-то не хотел скидываться на бензин, у кого-то просто не получалось быстро ездить, кто-то прекращал заниматься по семейным обстоятельствам. Но для советских времен это была типовая схема, благодаря которой оставались только самые упорные – те, кто готов был ради гонок выкладываться по максимуму.

– Однако и занятия в этой секции наверняка не гарантировали попадания в гоночную команду?

– Да и механиком в кольцевую команду меня не взяли – разрешили помогать на общественных началах. Приходил после учебы и крутил гайки под наблюдением старших.

– И полноценно работать ты в итоге пошел на завод...

– Да, несколько лет работал на первой линии, где собирались «самары». Нас называли испытателями, но занимались мы обкаткой серийных машин. Когда автомобиль сходит с конвейера, ты его осматриваешь на предмет дефектов кузова: вмятин, царапин. Потом ставишь на роликовый стенд, прогреваешь мотор, проезжаешь, не трогаясь с места, километра два, а потом два реальных круга по заводскому треку. За одну смену обкатывал полтора десятка машин – так что несколько тысяч «самар» свои самые первые километры проехали именно со мной за рулем. Но лет через восемь мне все-таки позвонили из Lada Sport и сказали: нужен старший механик, пиши заявление...

– Когда ты поначалу работал в кольцевой команде на общественных началах, у тебя были возможности тренироваться. А когда стал старшим механиком, и вовсе появилась своя машина, на которой ты регулярно ездил на тренировки. Как можно было получить такую возможность? Что нужно сделать, если механик мечтает стать гонщиком?

– Когда я первый раз пришел в команду, все механики там были уже взрослыми, о карьере пилота не

мечтали. Из молодых был только я. Я с самого начала пришел с целью дорасти до гонщика, и начальство меня по возможности поддерживало. К счастью, тогда в командах оставались немолодые боевые машины, которые не стремились разобрать на запчасти, и если руководство тебе доверяло, если оно понимало, что ты настроен серьезно, что это для тебя не развлечение, оно могло пойти навстречу. Сейчас с этим, наверное, сложнее – есть молодые пилоты, которые становятся профессионалами без помощи команд, исключительно благодаря родителям. И большинству коллективов проще взять человека со стороны, чем учить его у себя.

– У каждого механика остается в памяти пара самых жестких авралов. Что ты вспомнишь?

– В 2001 году Алексей Груздев на тренировке Кубка Лада основательно разложил машину во втором ретардере в Тольятти – это было хитрое место, его помнят все, кто гонял в те годы. Пришлось пересобрать машину вокруг нового кузова, с чем мы закончили примерно в пять утра, а в семь утра уже надо было возвращаться на трассу. После знаменитой аварии на Воробьевых горах, когда Дудин убрал Мезенцева в дерево, пришлось вообще с нуля строить не самую простую машину класса «Супертуризм», и чтобы справиться за три недели, ребята работали в три смены. Вообще о временах «Супертуризма» остались яркие воспоминания. И команда подобралась молодая, веселая, с огнем в глазах, и гонки были что надо.

– Как же в итоге ты из механика стал гонщиком?

– До конца, можно сказать, так и не стал: в трудовой книжке так и написано – «механик». В какой-то момент из команды решили уйти сразу несколько сильных гонщиков, включая хорошо известного Сергея Нуждина, и мне как человеку, который постоянно тренировался и был готов хоть завтра сесть за руль, дали шанс попробовать себя в Кубке Лада Калина. Я выиграл первую же квалификацию в Курске, а по итогам сезона стал первым в кубке.

– В одни сезоны ты выступал на кольце, в другие – в ралли-кроссе, иногда совмещаешь одни соревнования с другими. Что больше нравится?

– Все. Когда дорвался до участия в гонках, готов выезжать на старт хоть каждую неделю. Надо будет – и на ралли поеду. Любая гонка – это опыт. Вот буквально сейчас тренировались на машинах для ралли-кросса, готовили их к очередной гонке. Там кочки, там ямы по 30 сантиметров глубиной, настроить под них подвеску – занятие непростое, но интересное.

– Ты тренируешь нескольких пилотов СМП РСКГ, и все твои подопечные очень тебя хвалят. В чем секрет? Что делает хорошего гонщика хорошим тренером?

– Надо выкладываться по максимуму. Не лениться доехать до нужного поворота и посмотреть, что именно происходит с машиной. Не лениться разобраться в телеметрии. Не лениться самому проехать на машине: часто начинающий пилот барахтается, не понимая, что дело в автомобиле. Не лениться лишний раз посмотреть видео. Одним словом, делать все, что сделал бы сам для себя.

– А кто был твоим тренером?

– Когда я был молодым, целенаправленно со мной никто не занимался, но вокруг было множество опытных пилотов. И если ты действительно хотел, многому мог у них научиться. Виталий Богатырев, Борис Маслов, Степан Иванович Васильев – всех не перечислишь. Кто-то по случаю поглядит, как ты едешь. С кем-то сам проедешь – никаких правых кресел тогда не было, на каркасе повиснешь и едешь, подглядывая, что и как человек делает.

– Ты не первый год выступаешь в одной команде с Дмитрием Брагиным. В чем видишь его главное преимущество? Благодаря чему он так хорош в последнее время?



– Талант и хладнокровие, помноженные на большой накат. Он ведь, как и я, участвует в самых разных соревнованиях, на самых разных машинах. Думаю, ему очень сильно помог сезон, проведенный в Европе, с одной из лучших команд, где есть грамотные инженеры, где умеют работать с телеметрией.

– А что не дало тебе в прошлом году выступать столь же удачно?

– Думаю, я слишком затянул с переходом с секвентальной коробки на поисковую. Все-таки 30 кг балласта – это серьезно. И влияет это в итоге не только на динамику. С секвентальной коробкой тормозил левой ногой, с поисковой стал тормозить правой – и машина ведет себя мягче. Многим поначалу решение перейти на более «примитивную» коробку казалось странным, но в итоге оно оправдало себя. Так что теперь поборемся!



BRADLEY
COOPER

ROMAN
AGOSHKOV

ROBERT
AND DENIRO

UNLOCK YOUR
POTENTIAL

CLEAR PILL

EVERYTHING IS POSSIBLE

LIMITLESS

WHEN YOU OPEN YOUR MIND