

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 **SMP RACING**



**LADA SPORT
ROSNEFT**



РОССИЙСКАЯ
АВТОМОБИЛЬНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ



ВИТАЛИЙ ДУДИН: О
БЫЛОМ И НАСТОЯЩИМ В
ГОНКАХ

ЗА КОГО БОЛЕЮТ ГОНЩИКИ
«ЛАДА СПОРТ»?

АЛЕКСАНДР ДУДАРЕВ:
ШАХМАТЫ И КОНКУРЕН-
ЦИЯ

**5 ЭТАП
СМОЛЕНСКОЕ
КОЛЬЦО
#СМПРСКГ**



КИРИЛЛ
ЛАДЫГИН

ВЛАДИМИР
ШЕШЕНИН

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого возраста Владимир занимается гонками?

С 9 лет (с 9 лет)

Его высшее достижение в российских гонках?

Победа в классе «Национальный» в 2016 году
(Трехкратный обладатель кубка в «Национальном»)

Есть ли у него нелюбимая гоночная трасса?

Нет (Нет)

За кого Владимир болеет в «Туринг-лайте»?

Ни за кого не болеет
(Много за кого, но больше за Ильсура Ахметвалеева)

Его первое место работы?

Автосервис (Слесарь-механик у отца в сервисе)

Есть ли у него вредные привычки??

Нет (Нет)

Любимый отдых?

Громко слушать музыку (Активный отдых)

С какого возраста Кирилл занимается гонками?

С 5 лет (с 7 лет)

Его высшее достижение в российских гонках?

Победы в Гонке звезд «За рулем»
(Гонка звезд «За рулем»)

Есть ли у него нелюбимая гоночная трасса?

Нет (Нет)

За кого Кирилл болеет в «Туринг-лайте»?

Алексей Басов
(Алексей Басов)

Его первое место работы?

Тренер в картинговом клубе (Автосервис)

Есть ли у него вредные привычки?

Нет (Нет)

Любимый отдых?

Активный, спортом заниматься (Активный)

ПИЛОТЫ LADA Sport ROSNEFT ОТЛИЧНО ЗНАЮТ ДРУГ ДРУГА, ДУЭЛЬ ЗАКОНЧИЛАСЬ НИЧЬЕЙ 5:5

СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХ ЭТАПОВ

ТУРИНГ													
Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	1	БРАГИН	Дмитрий	Тольятти	SEAT Leon	38	35	34	26	0	0	0	133
2	2	ДУДУКАЛО	Алексей	Москва	SEAT Leon	33	34	24	25	0	0	0	116
3	19	ШЕШЕНИН	Владимир	Екатеринбург	LADA Vesta	30	3	31	45	0	0	0	109
4	12	КАРАМЫШЕВ	Николай	Курск	SEAT Leon	13	26	35	21	0	0	0	95
5	11	ЛАДЫГИН	Кирилл	Екатеринбург	LADA Vesta	36	1	27	26	0	0	0	90
6	14	ГАВРИЛОВ	Клим	Санкт-Петербург	SEAT Leon	10	17	26	26	0	0	0	79
7	4	ГОЛИКОВ	Роман	Москва	SEAT Leon	9	27	22	16	0	0	0	74
8	95	ДУДИН	Виталий	Тольятти	SEAT Leon	31	9	28	0	0	0	0	68
9	7	ГРИГОРЬЕВ	Денис	Москва	SEAT Leon	17	27	6	15	0	0	0	65
10	76	МИННАХМЕТОВ	Ирек	Казань	AUDI RS3	13	24	7	17	0	0	0	61
11	5	ЯШИН	Павел	Санкт-Петербург	SEAT Leon	9	22	12	16	0	0	0	59
12	51	БАДЮЕВ	Антон	Москва	SEAT Leon	13	16	0	17	0	0	0	46
13	15	ТОЛКАЧЕВ	Лев	Москва	SEAT Leon	12	10	9	13	0	0	0	44
14	87	ШАРАПОВ	Марат	Казань	AUDI RS3	10	11	9	11	0	0	0	41
15	89	ШИГАБУТДИНОВ	Тимур	Казань	AUDI RS3	0	13	9	0	0	0	0	22
16	10	ХАРУК	Олег	Москва	SEAT Leon Supercopa	0	8	0	0	0	0	0	8
СУПЕРПРОДАКШН													
Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	LADA Vesta	29	46	36	42	0	0	0	153
2	52	ЧЕРНЕВ	Максим	Екатеринбург	Subaru BRZ	31	47	51	11	0	0	0	140
3	46	ГАНТМАХЕР	Ефим	Москва	Subaru BRZ	30	27	23	26	0	0	0	106
4	50	НЕЗВАНКИН	Владислав	Тольятти	LADA Vesta	36	24	25	13	0	0	0	98
5	21	КАБАКОВ	Артем	Екатеринбург	Honda Civic	11	20	14	47	0	0	0	92
6	77	ДОБРОВОЛЬСКИЙ	Дмитрий	Москва	Honda Civic	29	8	34	24	0	0	0	95
7	51	ГОЛУБЕВ	Сергей	Санкт-Петербург	Honda Civic	14	16	22	18	0	0	0	70
8	88	ВИХАНСКИЙ	Николай	Москва	Honda Civic	15	15	14	25	0	0	0	69
9	17	ПРИМАК	Виталий	Тольятти	LADA Granta	14	19	14	16	0	0	0	63
10	58	МАРУШКО	Александр	Йошкар-Ола	LADA Granta	24	5	9	18	0	0	0	56
11	54	ГАРМАШ	Александр	Москва	Honda Civic	18	7	9	10	0	0	0	44
12	63	СИМОНОВ	Максим	Сызрань	LADA Granta	14	16	6	3	0	0	0	39
13	33	ШАЛУНОВ	Сергей	Чебоксары	LADA Granta	9	4	5	17	0	0	0	35
14	55	СТРЕЛЬЧЕНКО	Владимир	Москва	Honda Civic	0	17	0	0	0	0	0	17
ТУРИНГ-ЛАЙТ													
Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	77	БОГУСЛАВСКИЙ	Тимур	Казань	Peugeot 208	30	32	29	19	0	0	0	110
2	22	БУЛАТОВ	Денис	Москва	VW Polo	31	9	32	32	0	0	0	104
3	44	АХМЕТВАЛЕЕВ	Ильсур	Казань	Renault Twingo	24	31	35	13	0	0	0	103
4	91	БУРЛУЦКИЙ	Григорий	Санкт-Петербург	Peugeot 208	35	10	34	17	0	0	0	96
5	27	РАДОШНОВ	Андрей	Оренбург	Peugeot 208	29	19	31	15	0	0	0	94
6	43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Королев	Ford Fiesta	36	11	16	27	0	0	0	90
7	4	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	Казань	Renault Twingo	24	42	6	14	0	0	0	86
8	17	ЧЕРЕВАНЬ	Владимир	Орел	VW Polo	11	26	17	26	0	0	0	80
9	7	БАСОВ	Алексей	Москва	VW Polo	0	26	4	40	0	0	0	70
10	13	САМСОНОВ	Игорь	Москва	VW Polo	16	23	10	12	0	0	0	61
11	10	АТОВЕВ	Владимир	Ростов на Дону	VW Polo	9	10	16	25	0	0	0	60
12	97	МАЛИНИН	Александр	Екатеринбург	Opel Adam	5	8	14	0	0	0	0	27
13	19	ШУШАКОВ	Родион	Санкт-Петербург	Hyundai Solaris	0	6	8	10	0	0	0	24
14	47	ИСААКЯН	Матевос	Москва	VW Polo	0	0	0	24	0	0	0	24
15	72	ЗЛОБИН	Никита	Москва	VW Polo	12	0	0	0	0	0	0	12
НАЦИОНАЛЬНЫЙ													
Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	48	НУРИЕВ	Айдар	Казань	KIA Rio	46	41	31	25	0	0	0	143
2	10	ПЕТУХОВ	Андрей	Санкт-Петербург	LADA Kalina NFR	0	43	18	46	0	0	0	107
3	20	САНИН	Егор	Ульяновск	LADA Kalina NFR	28	10	26	31	0	0	0	95
4	5	КУЗНЕЦОВ	Глеб	Москва	VW Polo Sedan	35	25	5	26	0	0	0	91
5	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	KIA Rio	24	1	29	32	0	0	0	86
6	55	ДУДАРЕВ	Александр	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	20	26	8	10	0	0	0	64
7	11	ФАТТАХОВ	Рафаэль	Казань	LADA Kalina NFR	10	11	28	10	0	0	0	59
8	71	КОСЮКОВ	Иван	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	8	0	38	13	0	0	0	59
9	3	ЛЬВОВ	Игорь	Санкт-Петербург	KIA Rio	17	0	34	0	0	0	0	51
10	56	КОРАБЛЕВ	Василий	Казань	LADA Kalina	8	10	15	17	0	0	0	50
11	19	УСТЮГОВ	Владислав	Тольятти	LADA Kalina NFR	12	19	9	7	0	0	0	47
12	73	ЛАДЫГИН	Антон	Екатеринбург	LADA Kalina	0	27	3	15	0	0	0	45
13	44	НАФИКОВ	Руслан	Казань	KIA Rio	32	5	7	0	0	0	0	44
14	46	СТРУКОВА	Юлия	Курск	KIA Rio	4	13	11	1	0	0	0	29
15	72	ЛАРИОНОВ	Виталий	Москва	LADA Kalina	1	15	8	0	0	0	0	24
16	37	ГОЛЬЦОВА	Наталья	Ижевск	LADA Kalina	9	7	0	4	0	0	0	20
17	32	ДУДИН	Виталий	Тольятти	VW Polo Sedan	20	0	0	0	0	0	0	20
18	24	КРИЧЕВСКИЙ	Василий	Санкт-Петербург	KIA Rio	0	9	10	0	0	0	0	19
19	43	КОЗЯВИН	Роман	Тольятти	LADA Kalina	0	0	0	19	0	0	0	19
20	99	ДЕМУХ	Иван	Москва	VW Polo Sedan	5	9	0	0	0	0	0	14
21	12	ДАГИЕВ	Магомед	Грозный	VW Polo Sedan	0	0	2	10	0	0	0	12
22	15	ШУШАРИН	Роман	Казань	KIA Rio	0	6	0	2	0	0	0	8
23	36	УШМАЕВ	Евгений	Тольятти	0	0	0	7	0	0	0	0	7
24	77	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Петергоф	KIA Rio	0	0	0	4	0	0	0	4
25	33	МУРАДЯН	Артур	Москва	VW Polo Sedan	0	3	0	0	0	0	0	3
26	63	СИМОНОВ	Максим	Сызрань	LADA Kalina	0	0	1	3	0	0	0	4
27	64	АЛЬВИЕВ	Халид	Грозный	VW Polo Sedan	2	0	0	0	0	0	0	2
28	4	ЩЕГОЛЕВ	Сергей	Нижний Новгород	LADA Kalina	0	2	0	0	0	0	0	2
29	95	БАРЗАНКАЕВ	Ислам	Грозный	VW Polo Sedan	1	0	0	0	0	0	0	1
30	49	ФАТТАХОВ	Ильдар	Ижевск	LADA Kalina	1	0	0	0	0	0	0	1
31	45	ГАРИФЬЯНОВ	Радик	Казань	LADA Kalina	0	1	0	0	0	0	0	1
32	7	ДОБРЫНИНА	Татьяна	Москва	VW Polo Sedan	0	0	0	1	0	0	0	1
ЮНИОР													
Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	Очки		
1	96	СЕРЕДЕНКО	Владислав	Снежное, Украина	VW Polo Sedan	36	39	36	0	0	111		
2	5	СИДОРЧУКОВА	Ирина	Петрозаводск	VW Polo Sedan	41	33	23	0	0	97		
3	25	КОРНИЛКОВ	Максим	Пермь	LADA Kalina	28	16	53	0	0	97		
4	18	ФАТХУТДИНОВ	Рустам	Казань	LADA Kalina	22	16	31	0	0	69		
5	33	ЛЯКИН	Артемий	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	25	28	15	0	0	68		
6	22	ДОЩЕЧНИН	Илья	Толстопальцево, МО	VW Polo Sedan	22	6	25	0	0	53		
7	16	АЛЕНСАНДРОВ	Никита	Выборг	VW Polo Sedan	0	36	13	0	0	49		
8	35	КУЗЬМИНОВ	Павел	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	14	14	19	0	0	47		
9	8	БУЛАТОВ	Ефим	Ижевск	LADA Kalina	17	12	14	0	0	43		
10	17	ГАВРИЧЕНКОВ	Антон	Смоленск	LADA Kalina	17	11	13	0	0	41		
11	9	САХАРОВ	Алексей	Москва	VW Polo Sedan	8	10	12	0	0	30		
12	90	ГУСЕВ	Владислав	Арзамас	LADA Kalina	0	20	6	0	0	26		
13	36	ХАВРОНИН	Кирилл	Нижний Новгород	LADA Kalina	0	16	9	0	0	25		
14	95	АНСАРОВ	Хазбулат	Грозный	VW Polo Sedan	22	0	0	0	0	22		
15	63	СИМОНОВ	Михаил	Сызрань	LADA Kalina	0	17	0	0	0	17		
16	99	ЗИМИН	Даниил	Москва	LADA Kalina	0	3	6	0	0	9		
17	77	ГОЛЬЦОВА	Вирсавия	Ижевск	LADA Kalina	0	0	3	0	0	3		
18	7	ГРИШИНА	Анастасия	Орехово-Зуево	VW Polo Sedan	0	0	2	0	0	2		



ВИТАЛИЙ ДУДИН

Виталий Дудин – один из старожилов российского кольца, о котором ходит немало легенд. В прошлом сезоне он вернулся в СМП РСКГ после долгого перерыва, и молодым участникам будет полезно узнать мифы и факты о таком серьезном сопернике.

К автоспорту уроженец Новокузнецка пристрастился с детства, что неудивительно: ведь все свободное время он проводил вместе с отцом, тренером ДОСААФ. Когда Виталию было пять лет, папа сделал ему специальный детский карт – и этой дисциплиной Дудин-младший занимался до подросткового возраста. Потом Виталий увлекся мотоциклетными гонками и выступал за сборную Кузбасса – летом в мотокроссе, зимой на спидвейных овалах. Но после череды травм в 20 лет он принял решение вернуться в автоспорт.

«Я уехал в Тольятти и устроился в команду механосборочного предприятия механиком, – вспоминает наш собеседник. – Через два с половиной года наконец сел

за руль гоночного автомобиля, выехал на старт известного кросса «Серебряная Ладья» и показал очень достойный результат, обогнав многих именитых соперников. После этого руководство команды решило перевести меня в пилоты».

Затем Виталий Дудин некоторое время чередовал выступления в разных дисциплинах – в 1995 году он выиграл кроссовый чемпионат, затем провел сезон в кольце, в 1997-м вновь вернулся на грунтовые трассы... В то время он и познакомился с Владиславом Незванкиным и Владимиром Шарандиным, вместе с которыми создал компанию «ТоргМаш», занявшуюся производством сначала спортивных узлов и агрегатов, а затем и гоночных автомобилей.

«Выиграв автокросс в 97-м, мы переключились на кольцо, чтобы не терять клиентов, – объясняет выбор Виталий. – С 1998 года до 2003-го я выступал в кольцевых гонках в России и часто выигрывал – в том числе в самом престижном в те годы

классе «Супертуризм».

О Дудине в те годы сложилась слава как о жестком, даже агрессивном пилоте. Пожалуй, самый яркий эпизод – это гонка «Супертуризма» на Воробьевых горах, когда в тяжелой аварии с Николаем Мезенцевым обвинили Виталия. Наш герой уверяет, что эту историю раздули журналисты.

«Во-первых, я никогда не был инициатором конфликтов – только отвечал, если агрессию направляли на меня. Во-вторых, кольцевые гонки тогда были более суровыми: сейчас нечто подобное мы иногда наблюдаем в «Национальном» классе, а в 90-е не щадили даже машины топовых классов. Но я всегда старался ехать аккуратно – ведь я частник, борющийся против мощных коллективов, и мне важно было сохранить машину и набрать очки».

Что до той истории с Мезенцевым... Я тогда доказывал, что не виновен в столкновении. На видеозаписи было видно, как развивались события. Я ехал по накатан-

ной траектории, а Коля сунулся обгонять слева – и попал на грязь, ведь это городская гонка. Он сам ошибся, моей вины в его вылете не было. Но Российская автомобильная федерация решила иначе: меня лишили лицензии, рассказав, что после той аварии Мезенцев лежит в больнице с травмой внутренних органов. А спустя несколько дней Коля вышел на старт домашней гонки в Тольятти – и выиграл ее...»

Дудин считает, что причина такого одностороннего освещения – грамотная работа крупных команд со СМИ. Мол, руководители конкурирующих коллективов в беседах с журналистами напирала на то, что Виталий – агрессор, и добились своего: в Тольятти Дудин стал изгоем. Но к тому времени он успел реализовать еще один прелюбопытный проект – LADA Revolution.

Этот спортпрототип родился в стенах компании «ТоргМаш» при поддержке «АВТОВАЗа», и именно Дудин был техническим директором проекта и прививал автомобилю ездовые повадки. Сначала на автосалонах в Москве и Франкфурте показали двухместную модификацию алого цвета – и ее же Виталий вывел на Северную петлю Нюрбургринга, чтобы понять, в каком направлении его дорабатывать. Ходят слухи, что, выбравшись после тестовой сессии из кокпита, на вопрос журналиста «Ну как?» Дудин ответил весьма эмоционально – и в нелестном для «Революции» ключе...

«Вы же понимаете, что это ерунда, – откровенно смеется Виталий. – Я стоял у истоков проекта и понимал, что он значит для «ТоргМаши», «АВТОВАЗа», нашего

автоспорта. Профессионал никогда не позволит себе негативно высказываться о своем детище. К тому же это же был шоу-кар, хрустальная туфелька, с которого надо сдувать пылинки – а мы потащили его на Петлю. Разумеется, в нем были недостатки, но для того и проводили тесты, после которых мы с инженерами засели за чертежи и еще год учили ездить уже боевой прототип. А тот двухместный концепт, который должен был по идее занять место в музее, окончил путь бесславно: его возили по всяким презентациям, катали гостей, пока однажды по чьему-то недосмотру он не сгорел».

В середине 2000-х Виталий пропал из поля зрения российских автоспортивных журналистов, но активно выступал за рубежом. В 2002 году команда Carlsson Mercedes пригласила его выступить на Северной петле – и он стал первым российским пилотом, который выиграл 24-часовую гонку ADAC на Нюрбургринге. Затем суточные марафоны ему не покорялись, но четырех- и шестичасовые заезды VLN приносили победы и призы.

Параллельно Дудин помогал Вадиму Харлову строить и развивать автоспортивный комплекс в Ульяновске, но Харлов, даже являясь крупным бизнесменом и депутатом Госдумы, так и не смог реализовать проект в полной мере. В строй вошли только открытая картинговая трасса и закрытый карт-холл, хотя мастер-план предусматривал и ралли-кроссовый трек, и дреговую прямую, и кольцо.

Там, в Ульяновске, Виталий познакомился с руководителем Федерации

автоспорта Чечни Исламом Барзанкаевым – он делился советами и рекомендациями относительно строящегося комплекса в Грозном, а потом получил приглашение перебраться в Чеченскую Республику. Здесь в его задачи входит тренировать подрастающее поколение и развивать «Крепость Грозную» – и, конечно, защищать знамя республики в гонках СМП РСКГ.

«Я видел много соревнований и оцениваю уровень Российской серии кольцевых гонок на 4+, – выносит вердикт опытный пилот. – Главное, что популярность и число участников растут, посоветую лишь не бояться заморозить техтребования на определенный срок – это даст определенную стабильность. И, конечно, важно, чтобы не было кризисов в стране».

Отвечая на вопрос о тренерской работе, Дудин подчеркивает, что это занятие для него не в новинку.

«Пилотов я учу уже 15 лет – тренировал еще тольяттинских детишек, затем ульяновских, обучал пилотов в Германии, когда работал в команде Ring Garage. Мне всегда нравилось делиться знаниями, у меня нет секретов – я живу по принципу «Чем больше отдаешь, тем больше получаешь». Мне радостно видеть, что мои ученики сейчас в лидерах чемпионата России – того же Диму Брагина я вытаскил из кросса в кольцо и помогал ему переучиваться. А сейчас я с ними с удовольствием конкурирую, и если мне это дается тяжело – значит, я все делал правильно».



ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Голышев

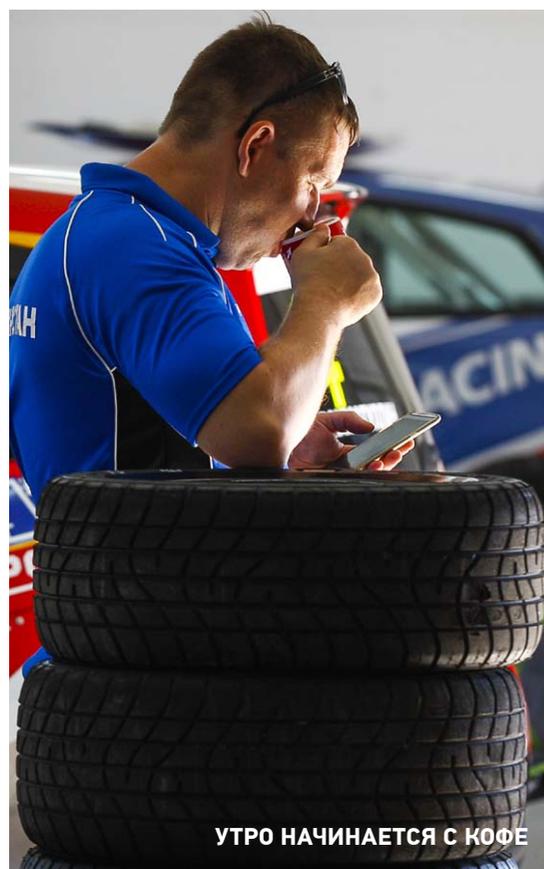
Евгений Сафронов



«МОЯ ПРЕЛЕСТЬ»



КТО-ТО СМОТРИТ НА СОПЕРНИКОВ ЧЕРЕЗ ШИЛЬДИК НА КАПОТЕ...



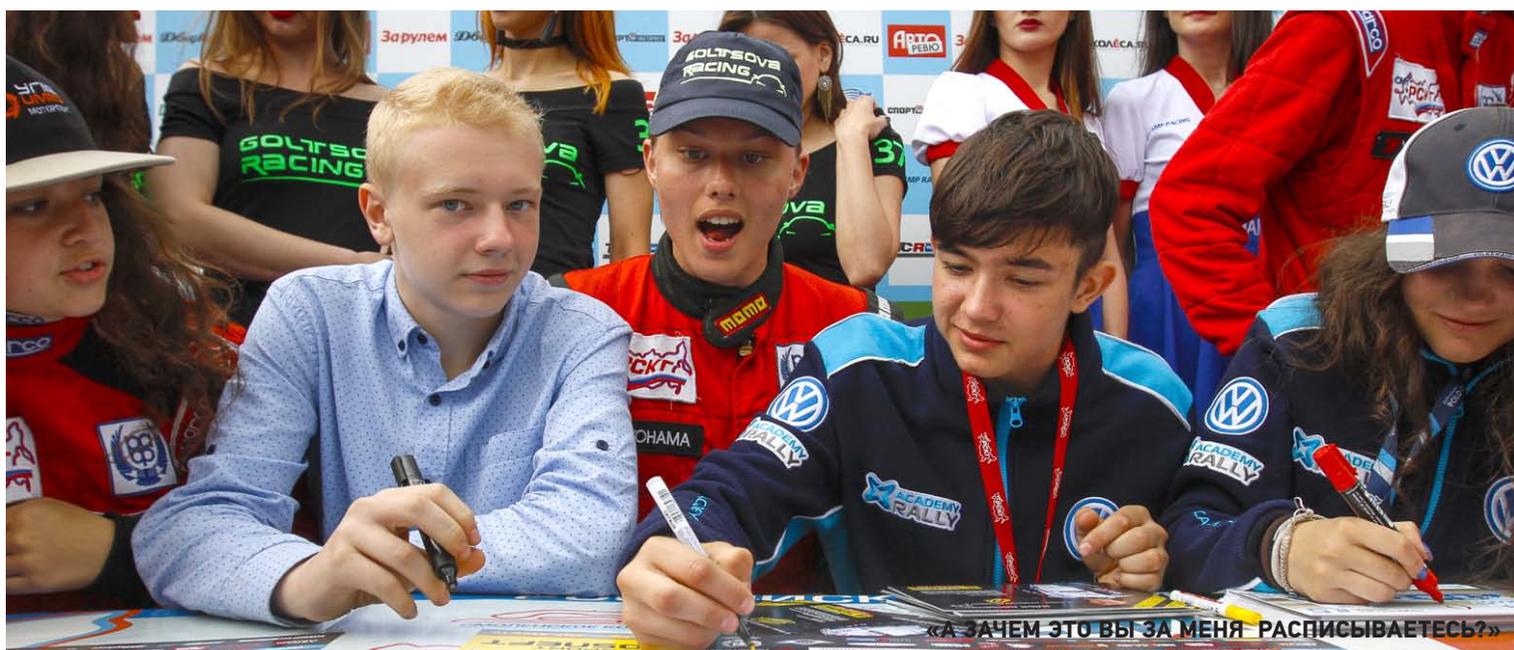
УТРО НАЧИНАЕТСЯ С КОФЕ



ПАРНИ, А ВЫ УВЕРЕНЫ, ЧТО КОРОБКА ОТ «ЛЕКСУСА» ПОДОЙДЕТ?



НА АВТОГРАФ-СЕССИИ НЕКОТОРЫЕ ПИЛОТЫ РАЗМНОЖАЮТСЯ КАРТОЧКАМИ



«А ЗАЧЕМ ЭТО ВЫ ЗА МЕНЯ РАСПИСЫВАЕТЕСЬ?»



АЛЕКСАНДР ДУДАРЕВ

Александр Дударев – дебютант «Национального» класса, но далеко не новичок в автоспорте: около 15 лет он занимается ралли-спринтами и картингом, а в СМП РСКГ попал, выиграв ставший традиционным конкурс «Народный пилот». Наш звонок застал его на беговой дорожке, поэтому первый вопрос родился сам собой.

– Для чего ты бегаешь – это физкультура или часть тренировочного процесса для гонок?

– Я в принципе люблю спорт, с детства постоянно чем-то занимаюсь – единоборствами, настольным теннисом, бадминтоном, футболом. И сейчас для поддержания формы через день бегаю. Конечно, это помогает и в гонках – в картинге особенно, ну и в кузовных тоже.

– Серьезный набор увлечений. А в шахматы, случайно, не играл?

– А как же! Не серьезно, но, как и многие в детстве, тоже увлекался – так что развивался разносторонне.

– А как попал в автоспорт?

– Тоже с детства так сложилось: папа

смотрел «Формулу-1», еще когда мне было три-четыре года, и я уже тогда сказал, что хочу быть гонщиком. Но возможности заниматься не было, первый раз я сел в кузовной автомобиль на ралли-спринте в 14 лет, а в картинге поехал в 17 – и тех пор 15 лет ездю, где получается.

– Какая дисциплина больше нравится?

– Отвечу так: мне по душе серии, где выше конкуренция. Я никогда не гнался за легкими победами: ценнее проиграть, но получить опыт. По моему опыту, самая плотная борьба в прокатном картинге. «Национальный» класс СМП РСКГ уверенно занимает второе место по этому параметру – он относительно доступный, массовый, и я сразу его полюбил. А если говорить о технике, то лучше пилотировать мощные машины, типа «формул».

– Ты успел поехать и на болидах с открытыми колесами?!

– Однажды пробовал «Формулу Русь»... И три гонки в «Mitjet 2L» проехал. Они разные, конечно, но это самое динамичное, что я пилотировал. Да, еще в ралли ехал на «Эво» и «Субару» – тоже другая

история, но по динамике и удовольствию они сопоставимы. На полном приводе ралли вообще хороши! А в целом – люблю и скользкие покрытия, и кольцевые гонки на всем, что едет. Лишь бы гонять!

– Ты попал в финал конкурса «Народный пилот» не в общем порядке – тебя добрали...

– Да, сейчас расскажу. Я не первый раз пытался попасть в СМП РСКГ благодаря этому проекту, но в прошлом году из-за работы замотался и не успел отправить анкету в первом туре. В нынешнем сезоне тоже поздно вспомнил, но в последний момент попал в отбор – и прошел во второй тур. Старался, сделал ролик достойный – и рассчитывал на прохождение в финал, где мои шансы были велики: я же внимательно следил за конкурентами! Главным соперником считал Васю Рожкова, и сначала, когда шло голосование за видеопрезентацию, мы шли вровень. А потом внезапно у соперников начало резко расти число голосов... И в финал нас с Васей добрали: он прошел как кандидат от «Академии ралли», я – как кандидат от

«Мотора». В очной борьбе с Рожковым мы были очень близки, но удача оказалась на моей стороне. Я, конечно, этому очень обрадовался тогда, рад и сейчас: в СМП РСКГ познакомился со многими отличными людьми, влился в тусовку и надеюсь продолжить выступать в кольце, разве что класс сменил бы на более мощный.

– «Академия ралли» и «Мотор» дают путевку на пять этапов, поэтому на четвертом этапе ты ехал за свои – и на другой машине. Как это вышло?

– Стечение обстоятельств. Вася Кричевский, с которым мы дружны, повредил спину и еще на третьем этапе сказал, что пропустит Казань, – и предложил мне проехать на его машине. Я нашел спонсора, согласовал с «Академией» этот нюанс (там все абсолютно адекватно отреагировали на смену машины и команды) – и все срослось. Получил хороший опыт: Kia Rio тоже быстрая машина, по скорости сопоставима с седаном Volkswagen Polo. Весь вопрос в настройках: найдешь верные – можно выиграть квалу и бороться за призы в гонке.

– Та же Казань запомнилась инцидентом с Василием Кораблевым – после вашего контакта он вылетел с трассы и разбил машину. В интервью после гонки ты был сдержан в высказываниях, сейчас оценка изменилась?

– Глобально я свое мнение не поменял. Пересмотрел трансляцию и понял, почему зрители и судьи мгновенно возложили всю вину на меня: с того ракурса детали не видны. Но, пересматривая свой онборд, убедился, что Вася слишком

рано начал тормозить передо мной – в районе 105 метров до поворота, хотя все там замедляются метров с 70-80. Я просто не понял его маневр, и мне не хватило буквально 30-40 сантиметров, чтобы избежать столкновения. Да, это не снимает с меня вину: раз допустил контакт – значит, не просчитал все до конца. Позвонил Васе на следующий день (на автодроме не смог его найти) и извинился. Надеюсь, что инцидент исчерпан. Очень жаль, что его машина оказалась сильно повреждена, но еще раз повторю: злого умысла не было.

– Каким был самый яркий эпизод в гонках?

– Периодически случаются такие, надо вспомнить. Хорошие эмоции бывали на ралли, когда еще в 20 лет я побеждал в ответственных гонках. Был позитив в 24-часовых картинговых марафонах в Европе и Дубае, где мы с командой были в тройке призеров, и в чемпионате МИКС, разумеется, где наша команда три раза подряд побеждала. И в СМП РСКГ любая борьба в тройке лидеров запоминается, будь то квалификация или гонка.

– А есть ли шанс у новичка выиграть гонку СМП РСКГ, особенно в таком массовом классе, как «Национальный»?

– Одиночную гонку выиграть можно, взять Кубок России в первый же год – нет. Но побороться за призы по итогам сезона я все же хочу: сейчас я откатился далеко, но в Смоленске постараюсь подтянуться к первой тройке. Тут ведь как: в гонке много зависит от везения, удача измеряется буквально миллимет-

рами: сначала удачно отквалился, потом пораньше нырнул в первый поворот, и пока конкуренты разбираются – отъедешь и выиграешь. Надеюсь, я еще это сделаю.

– Каждый новый «народный пилот» поднимается все выше в СМП РСКГ. Чувствуешь ли бремя ответственности после того, как в прошлом сезоне Ваня Костюков стал призером класса?

– Вообще не переживаю на эту тему, просто еду и делаю все, что от меня зависит. Если выступлю относительно Вани, с которым мы давно дружим и вместе выступаем в гонках, то не расстроюсь – и он, уверен, тоже. Мы вообще очень хорошо друг к другу относимся, знакомы давно и знаем о сильных и слабых сторонах друг друга.

– Чем занимаешься помимо гонок?

– Есть работа, я давно занимаюсь поставками гоночной экипировки, тренирую детей и взрослых – уже лет семь, и мне это нравится. Есть много хобби, связанных с разными видами спорта, и еще я люблю отдыхать. Интересно путешествовать по Европе. А еще лучше зимой месяца на два уехать в Азию – на Бали, Шри-Ланку, в Таиланд – и поразмышлять о будущем сезоне.

– Остались ли мечты о личном автомобиле или все уже реализовано?

– У меня был Renault Megane RS, сейчас минивэн Ford Galaxy, на котором я никуда не тороплюсь – благо адреналина хватает в гонках. Но будь возможность, в пару к семейному автомобилю взял бы Porsche Cayman или что-то похожее.





ОДИН ДЕНЬ КЛИМА ГАВРИЛОВА

Гоночный день очень длинный, у нас в команде он обычно начинается в семь утра – участники собираются на завтрак. После чего дорога на автодром, медицинская комиссия и утренний warm-up. Может показаться, что между утренней ездой и самой гонкой очень много свободного времени, но на самом деле никто без дела не сидит. Наши механики работают с машинами – в Казани мне показали, как проверяют цилиндры. Цифровой эндоскоп и мобильный телефон дают возможность посмотреть внутрь двигателя, не снимая его с машины. Очень удобно и просто! Пока механики занимаются машинами, мы занимаемся данными. Надо посмотреть онборды, графики телеметрии. У всех в нашей команде есть возможность смотреть телеметрию друг друга, а Алексей Дудукало помогает нам разбирать онборды и дает советы, если что-то непонятно в собственной или его телеметрии. Когда я фотографировал, как мы работаем с данными, он сделал вид, что недоволен тем, что я отвлекаюсь. Перед гонкой мы собираемся в грузовике, там проходит последний брифинг. Обсуждаем настройки, тактику и возможное развитие событий. После чего в руль – и пора выезжать на стартовую решетку. Пятнадцать минут тоже пролетают быстро. В воскресенье перед гонкой ко мне подходил мой папа, рассказывал, кто из соперников будет стартовать на сликах, а кто на дождевых колесах. Последним пожелать удачи в гонке приходит мой механик Сергей Зелепукин. До старта остается пара минут. В Казани я стартовал на сликах, и это было правильной стратегией, я вновь смог подняться на подиум. После хорошей гонки за комментариями всегда приходит Ольга Петрикова. А потом подиум, шампанское и возможность сделать селфи со своими друзьями по команде.

