

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 SMP RACING



СМП РСКГ - 2018: ИТОГИ
ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

ЮНИОРЫ - БЛИЦ ПЕРЕД
ФИНАЛОМ

ТИМУР ШИГАБУТДИНОВ: ГЕРОЙ
КАЗАНСКИХ ЭТАПОВ О ГОНКАХ
И СУПЕР-ПРОДАКШНЕ

**7 ЭТАП
КРЕПОСТЬ
ГРОЗНАЯ
#СМПРСКГ**



ВЛАДИМИР
ЧЕРЕВАНЬ



АНДРЕЙ
МАСЛЕННИКОВ

VS

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

Какое высшее достижение Андрея в СМП РСКГ?

Вице-чемпионство в «Туринг-Лайте» (2-е место в «Туринг-Лайте»)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

Мотокросс и снегоходы (Раньше был мотокросс, сейчас хожу в зал)

На какой машине TCR хотел бы поехать?

«Ауди» или «Фольксваген» («Хонда»)

Будет ли за кого-то болеть в финале «Юниоров»?

За пилотов команды Гольцовой (Сергей Малов)

Есть ли у Андрея какое-то хобби?

Снегоходы (Ремонтировать автомобиль)

Где чаще бывает дома или на гонках?

Дома (Дома)

Какое высшее достижение Владимира в СМП РСКГ?

«Туринг-лайт», 3-й в 2014 году (3-е место в «Туринг-лайте»)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

Фитнес (Хожу в зал)

На какой машине TCR хотел бы поехать?

«Хонда» («Хонда»)

Будет ли за кого-то болеть в финале «Юниоров»?

За Иру Сидоркову (За Иру Сидоркову)

Есть ли у Владимира какое-то хобби?

Путешествовать на гонки (Мотопутешествия)

Где чаще бывает дома или на гонках?

На гонках (50/50)

ДУЭЛЬ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ПОБЕДОЙ АНДРЕЯ МАСЛЕННИКОВА, КОТОРЫЙ ЧУТЬ ЛУЧШЕ ЗНАЕТ СВОЕГО НАПАРНИКА ПО «ПОДМОСКОВЬЕ МОТОРСПОРТ».



«АХМАТ РЕЙСИНГ ТИМ» - ОТВЕТСТВЕННЫЙ ФИНАЛ СЕЗОНА

Так уж получилось, что в российской автоспортивной истории гонщики из столицы Чеченской Республики встречались нечасто. Все началось в конце 1960-х годов, и самым сильным состав грозненских пилотов оказался на рубеже 70-80 годов прошлого века, когда Константин Пидных и Владимир Громыко выступали в формуле «Восток», а Альберт Исламов и Владимир Пашутов участвовали в кузовных гонках на «Жигулях» и «Волгах» в чемпионатах РСФСР и СССР.

С завершением чемпионата СССР закончилась и история грозненских гонщиков, пока открытие автодрома «Крепость Грозная» не дало новую жизнь чеченскому автоспорту. Появилась команда AKHMAT Racing Team. Создание нового гоночного коллектива стало важным событием в автоспортивной жизни России – впервые на Северном Кавказе появилась команда, участвующая в соревнованиях самого высокого уровня.

Перед «АХМАТ Рейсинг Тим» стояла задача не только бороться за результат, но и заниматься развитием способных спортсменов. Роль наставника выпала опытному Виталию Дудину, выступавшему в свое время в сильнейшем классе российских автогонок – «Супертуризме». Первым таким пилотом стал уроженец Грозного Магомед Дагиев. Прошедший через работу маршалом и механиком, Дагиев неожиданно для себя оказался за рулем гоноч-

ного автомобиля. «Во время одного из тестовых дней Виталий Дудин предложил мне проехать несколько кругов за рулем кольцевого «Поло». С этой машиной я уже работал – но сидеть за рулем не приходилось. Тем не менее я выехал. Дудин остался доволен увиденным, и я получил шанс стартовать в «Национальном». Но хотя я и участвую в гонках, также продолжаю работать механиком. Я привык к двойной отдаче, для меня главное – не подвести команду, – рассказывает Дагиев. – Выкладываюсь на 100%, чтобы показать нашу республику с лучшей стороны».

В сезоне-2018 в команде появился еще один новичок, Ибрагим Ахмадов, для которого участие в СМП РСКГ стало реализацией давней мечты. По словам спортсмена из Грозного, он с детства хотел стать гонщиком. «Всю жизнь мечтал стать профессиональным гонщиком, но первый раз оказался за рулем карта в 2017 году, и без этого было бы тяжелее пересечь на кузовные автомобили. Но какими бы не были трудности, я снажу, что все зависит только от своих усилий. Если прикладывать усердие, можно добиться любого прогресса и побороть препятствия. С каждым днем у меня все больше опыта, и я не собираюсь останавливаться на достигнутом. В этом смысле, конечно, было очень приятно финишировать в очках на этапе в Казани. Это придало уверенности в том, что путь верный». Конечно, Ибрагиму было бы сложно

без поддержки напарников. «Они поддерживают меня каждую минуту, даже когда мы не вместе. Рассказывают, делятся гоночными секретами. Без них, особенно без Виталия Аркадьевича, меня не было бы ни в СМП РСКГ, ни в автогонках». Как и Магомед Дагиев, новичок команды также отмечает важность и ответственность, что несет с собой роль представителя Чечни на всероссийском уровне. «Это очень важно, даже выезжая на тренировки, я понимаю, что представляю не только себя и команду, но и всю республику. Очень приятно, когда тебя поддерживают не только дома, но и на выездных гонках. Это волнительно, ведь ты знаешь, что кто-то специально приехал поддержать. Но это не значит, что выездные гонки важнее. Домашний этап особенный, я тренируюсь и надеюсь занять достойное место на финальной гонке сезона».

Помимо Российской серии кольцевых гонок, спортсмены из Грозного под флагом «АХМАТ Рейсинг Тим» соревнуются в картинге. Пока это региональные состязания и чемпионаты федеральных округов, но следующего года планируется выезжать на этапы чемпионата и Кубка России по картингу. Грозненские кроссмены соревнуются в гонках Северо-Кавказского федерального округа и Чеченской Республики, команда также представлена и в популярной дисциплине дрифт.



ROS
ROSGONKI

SOCHI
AUTODROM



СМП РСКГ – ВРЕМЯ ВПЕРЕД

Время бежит быстро. Кажется, только-только чемпионат дебютировал на новых для себя трассах: Moscow Raceway и Сочи Автодром. Но нет. Контракт между СМП Рейсинг и Российской автомобильной федерацией был подписан не вчера, и конец сезона 2018 года отметит конец первой пятилетки Российской серии кольцевых гонок.

Все началось в 2014 году. На старт первого этапа вышло чуть больше 60 пилотов в двух гонках под названием «Объединенный 2000» и «Объединенный 1600». В те годы чемпионат находился в сложном состоянии. Предыдущий промоутер отказался заниматься гонками зимой 2012 года, и в межсезонье национальная серия осталась без хозяина. Усилий Российской автомобильной федерации хватило только на то, чтобы поддержать чемпионат России на плаву. Сезон 2013 года запомнился отсутствием медиаосвещения и скандалом с отменой последнего этапа на Тольятти Ринге из-за несоответствия трассы требованиям безопасности.

С одной стороны, в таких условиях было достаточно просто произвести

впечатление. Стоило вернуть кольцевые гонки на предкризисный уровень, и в паддоке бы заговорили о росте и улучшениях. Но новая команда во главе с Олегом Петриковым была заинтересована в долгих отношениях, и работу поставили на совсем другом уровне. Впервые за очень долгое время в чемпионате появились прямые трансляции. Вначале живая картинка возникла в интернете, потом охват расширился до кабельных каналов, а в конце сезона 2017 года главные гоночные события СМП РСКГ вышли на общенациональный уровень на основном канале «Матч!».

Одновременно была начата работа по повышению осведомленности публики о чемпионате. Одним из показателей этой работы можно считать интерес к трансляциям гонок на Youtube-канале чемпионата. Количество зрителей растет из года в год: так, в прошлом году трансляции «Туринга» собирали по 12 000-15 000 болельщиков, в этом году цифра перешла порог в 25 000. Возможно, кто-то скажет, что это мало. Но для сравнения: воскресную трансляцию «Туринга» из Сочи посмотрели 30 000 человек, столько же зрителей собрала

интернет-трансляция немецкого чемпионата DTM из Мизано! Еще один пример – показы европейского чемпионата TCR Europe собирают по 10 000-15 000 зрителей. В СМП РСКГ столько человек следит за трансляциями классов: «Национальный», «Туринг-Лайт», «Супер-продакшн» и «Национальный-Юниор».

За первые годы было выработано и опробовано несколько разных программ для привлечения зрительского внимания. Как рассказывает руководитель СМП РСКГ Олег Петриков, «мы проводили препати гонок, пробовали прямое анонсирование через социальные сети и интернет-ресурсы. Привлекали болельщиков через каналы местных СМИ. В первые годы было важно опробовать, обкатать разные методы работы со зрителями, понять, какой из имеющихся инструментов эффективнее на практике, а не на бумажных выкладках. Иначе пришлось бы возвращаться назад и терять упущенное время. Мы оцениваем эффективность работы по целому набору ключевых параметров: популярность трансляций, вовлечение команд и участников, заинтересованность зрителей, приезжающих за развлечениями

не в торговый центр или на шашлыки, а на гоночный трек. Мы думаем, что развитие должно быть многосторонним. Только в таких условиях автогонки будут увлекательными для зрителей, интересными для гонщиков и полезными для партнеров». Чемпионат работает в плотном сотрудничестве с трассами и партнерами, и, несмотря на определенные сложности, связанные с географическим расположением определенных треков, людей на трибунах становится больше.

Второй, не менее важной является работа по спортивному развитию Российской серии кольцевых гонок. Хотя работа с регламентами, чиновниками и гонщиками не столь видна обычному зрителю, она занимает очень большую долю в жизни и работе чемпионата. Так же, как и в остальном, СМП РСКГ работает на перспективу долгих отношений. Понимая гоночный процесс изнутри – руководитель чемпионата сам долго смотрел на автоспорт из-за руля гоночного автомобиля, – он с самого начала принял несколько важных решений с целью облегчить жизнь участникам чемпионата. Мораторий на изменение технических требований классов «Туринг-Лайт» и «Национальный» дал гонщикам возможность планировать свою жизнь без опасений, что с появлением какой-то новой машины, созданной по «новым требованиям», их техника

превратится в тыкву. Одновременно с этим произошло внедрение технических требований TCR в «Туринге» вместо старого регламента S2000. Первую машину нового поколения в 2015 году привезла команда «Лукойл Рейсинг Тим», а следующие сезоны подтвердили, что за машинами TCR будущее. С каждым годом в «Туринге» растет не только количество участников, но и разнообразие техники.

Международные требования принесли в премьер-класс чемпионата России прозрачность, так как техническую сторону процесса контролирует компания-промоутер, что минимизирует возможности локального вмешательства. Одним из примеров того, какие возможности открывает унификация регламента, является проект заводской команды «Лада Спорт Роснефть».

Тольяттинцы построили собственный автомобиль для этого класса гонок, уверенно провели дебютный сезон в СМП РСКГ 2017 года и, не меняя техники, могут принимать участие как в международном кубке WTCR, так и в национальных чемпионатах, не внося в конструкцию машины какие-то изменения. Большой интерес к автомобилям TCR в мире также позволяет отойти от штучного производства и зарабатывать, продавая гоночные машины клиентам.

За пять сезонов Российская серия кольцевых гонок прошла метаморфо-

зы от гонок ради гонок до солидного чемпионата европейского уровня, что подтверждают как участники чемпионата, так и спортивные функционеры. «Ты прав, если не брать в расчет Кубок мира WTCR, российский «Туринг» сейчас уверенно входит в первую тройку серий TCR, – в приватной беседе с автором этих строк соглашался создатель TCR Марчелло Лотти. – Надо работать дальше, развиваться».

С этим мнением согласны и в Российской серии кольцевых гонок. Хотя время простых улучшений закончилось, чемпионат продолжает искать дополнительные возможности для развития. Зимой будет проанализирован сезон-2018: итоги телетрансляций и спортивной борьбы определяют дальнейший путь. «Возможно, чемпионат претерпит небольшие перемены, – продолжает Олег Петриков, – не исключено, что за зиму поменяется техническая документация некоторых классов. Но время от времени требуется смотреть на ситуацию со стороны и что-то модифицировать. Иначе можно стать консерватором. Опыт «Туринга» времен S2000 говорит о том, что излишне консервативный подход порой дает не лучшие результаты, и надо чувствовать новые течения. Я уверен, что чемпионат СМП РСКГ следующего, 2019 года будет интереснее событий сезона текущего».



ФОТОГАЛЕРЕЯ

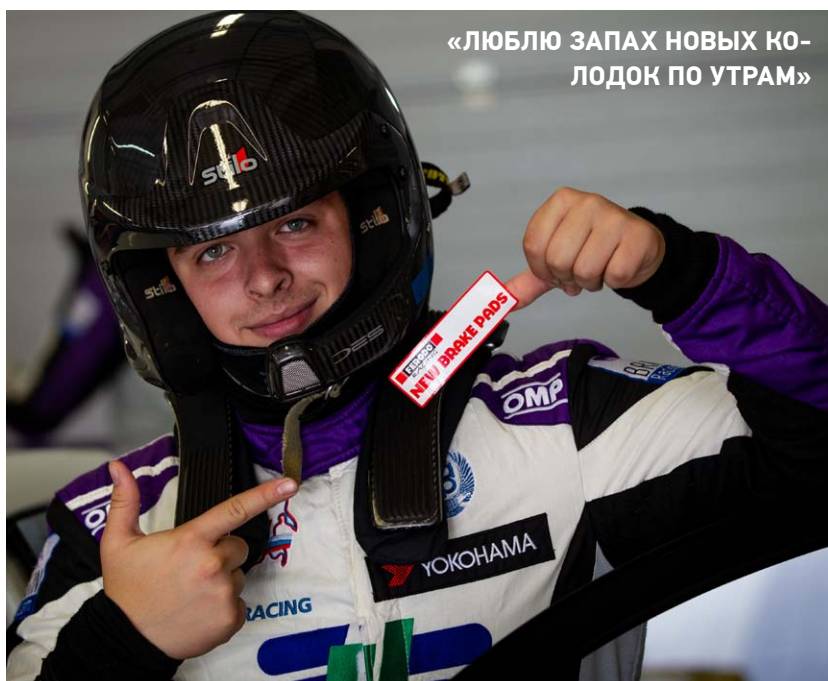
Игнат Халтурин

Екатерина Шарапова

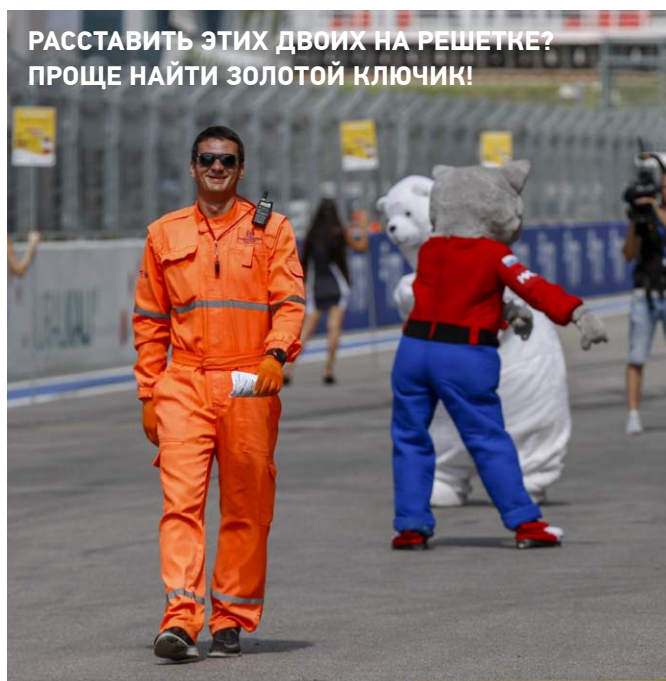
Григорий Голышев

Евгений Сафронов

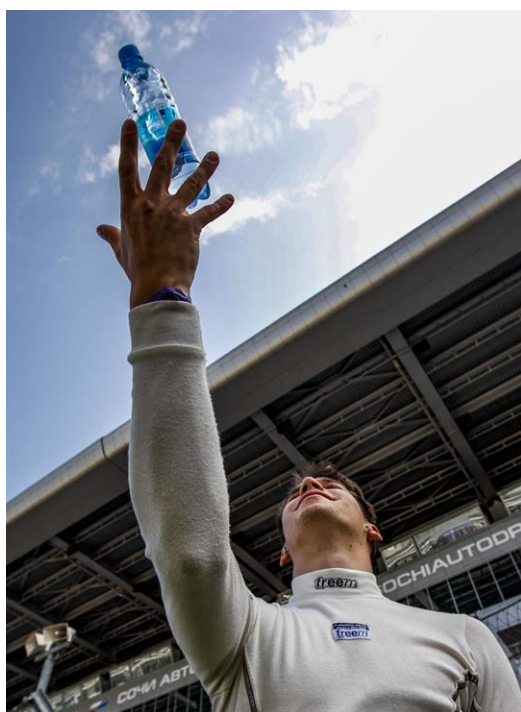




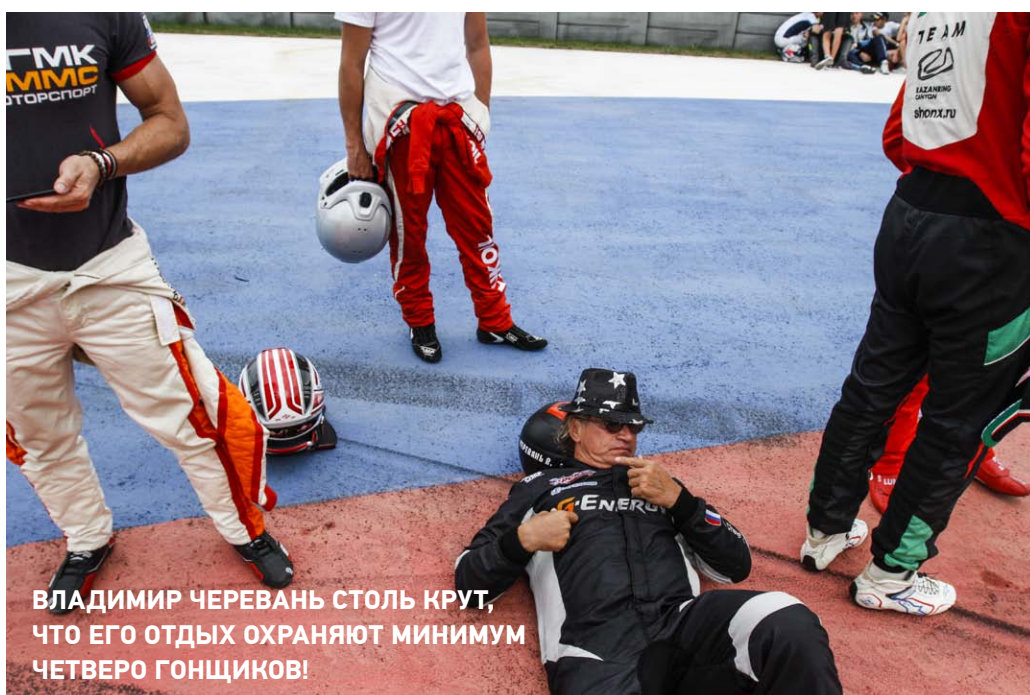
«ЛЮБЛЮ ЗАПАХ НОВЫХ КО-
ЛОДОК ПО УТРАМ»



РАССТАВИТЬ ЭТИХ ДВОИХ НА РЕШЕТКЕ?
ПРОЩЕ НАЙТИ ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК!



ОДИНОКИЙ МЕХАНИК ПОЗНАКОМИТСЯ С
НАДЕЖНЫМ ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЕМ



ВЛАДИМИР ЧЕРЕВАНЬ СТОЛЬ КРУТ,
ЧТО ЕГО ОТДЫХ ОХРАНЯЮТ МИНИМУМ
ЧЕТВЕРО ГОНЩИКОВ!



ЦЕЛЬ



БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

ТИМУР ШИГАБУТДИНОВ

– Автоспорт в твоей жизни – это детское увлечение, или пришел в гонки уже взрослым?

– Я увлекся автоспортом еще в школьные годы, когда старшие товарищи стали выступать в чемпионате страны по кроссу. Это 9-й, 10-й и 11-й классы. Меня брали на гонки в качестве механика, мы вместе ездили по России, я крутил болты, подтаскивал колеса – вот с этого и началось мое погружение в автоспорт.

– В каком возрасте сам сел за руль?

– Свою первую спортивную машину я получил лет в 19, второй-третий курс института. Старшие товарищи пересели на более мощные машины старших классов, а мне со словами: «Раз тебе нравится, вот и занимайся этим», – отдали все барахло, что у них было. Так я получил кроссовую «восьмерку» и запчасти к ней. Я нашел одного механика, вместе мы подготовили машину и стали выступать. Потом к нам присоединился еще один механик, обустроили гараж, потом другой – побольше.

– А когда попробовал себя в коль-

це и как родилась эта идея?

– Это был, мне кажется, 2011 или 2012 год. Класс «Национальный», «Лада Калина». В то время мы уже участвовали в европейском ралли-кроссе, а там очень высокий уровень конкуренции, и мы поняли, что нам не хватает наката именно по асфальту. Поэтому собрали две «Калины» и решили попробовать себя в кольцевых гонках. Естественно, это совсем другая техника вождения, сама техника другая. Но потихоньку стали учиться, чтобы лучше ездить в Европе.

– Что было самым сложным при переходе из кросса в кольцо? Где пришлось подтягивать свои навыки больше всего и, наоборот, что дал кроссовый опыт в кольце?

– Ралли-кросс – специфическая дисциплина, в которой нужно уметь ездить по любому покрытию. Там ты тоже гоняешь по кругу, но само кольцо короче – примерно полтора-два километра, – и на нем есть и асфальт, и гравий, иногда земля. Соответственно, нужно уметь и скользить, и ехать по траекториям. И все равно в кольцевых гонках все должно быть несколько точнее, особенно тормо-

жения. Это и оказался самый большой вызов: торможения, выбор их точки, усилия и так далее. Но потом, когда я научился правильно тормозить в кольце и перенес эти умения в ралли-кросс, то и там результаты стали лучше.

А что касается навыков, которые дает ралли-кросс, то это хорошая школа езды в толпе. Пять машин стартуют в линию, в первом повороте нужно не разломать авто, но и не дать сопернику пройти, потолкаться – вот это все нам помогало на стартах и в СМП РСКГ. Это то, что часто вызывает много сложностей у начинающих кольцевиков.

– А как пришло решение о переходе в «Туринг»? Насколько сложно было адаптироваться к столь мощным машинам? Все-таки 250 лошадиных сил разницы по сравнению с машинами класса «Национальный».

– Мы выбирали между двумя классами: «Туринг-Лайтом» и «Турингом». На наш выбор повлияло несколько аспектов. Во-первых, в то время в «Туринг-Лайте» была большая конкуренция, а в «Туринге» ездило всего несколько машин. Народу поменьше, свободы

маневра больше. Во-вторых, решили не размениваться на промежуточные шаги и, раз уж мы занимаемся автоспортом, заявиться сразу в топовый класс. Тем более разница в бюджете между «Турингом» и «Турингом-Лайтом» не такая уж и большая.

– Насколько я понимаю, вся разница упирается в стоимость колеса?

– Да, абсолютно верно. То есть это не в два, не в три и не в четыре раза дороже, разница принципиальная. Вот мы и подумали: раз гулять, то с королевой, и пошли в «Туринг». Конечно, было непросто. Машина очень мощная, мы на таких никогда не ездили: Марат, Ирек и я. В первых тренировках и гонках мозг просто разрывался. Но нам повезло, ведь в нашей команде был Дима Брагин, который нам очень помог. Он многое нам объяснял и показывал, много работали с телеметрией, накладывали его график на наши и понимали, где ошибаемся. Угол поворота руля, точки торможения, усилие торможения, работа подвески – все это мы разбирали, и Дима нам, конечно, сильно помогает, чтобы мы прошли этот период обучения.

– Ты сказал про меньшую конкуренцию в «Туринге» как один из важных факторов принятия решения, где выступать. Но сейчас, когда на старте по 20 машин, не стали ли гонки менее интересными для тебя?

– Это на самом деле существенный момент. Сейчас идет большое разделение пилотов на профессионалов и бизнес-пилотов. Если мы говорим о профессионалах, а в нашей команде это Дима Брагин, то ему, наверное, стало

не то чтобы менее интересно, но эмоций положительных, может, поменьше – побеждать сложнее. Ведь теперь приходится бороться с большим количеством профессионалов. Это и Ладыгин, и Шешенин, и новая восходящая звезда Андрей Масленников, ну а про Дудукало я просто молчу. Мы же относимся к этому попроще. Мы бизнес-пилоты и понимаем, что конкурировать с людьми, которые в кресле гоночного автомобиля проводят времени больше, чем я в кресле в своем рабочем кабинете, можно только, если повезет. Мы с ребятами воспринимаем РСКГ как хобби, как удовольствие, и борьба только в радость. И неважно, 13-е ли это место или 7-е. Ездить в классе, где три-четыре машины и ты там постоянно неплохие места занимаешь, как это сейчас происходит в «Супер-продакшне», это как быть самым умным в пятом классе, потому что остался там на третий год. Хочется сравнить себя с лучшими гонщиками страны, тянуться за ними, это намного интереснее. Так ты лучше прогрессируешь.

– Кстати, о прогрессе. Ты доволен своими результатами и развитием как пилота?

– Для меня все-таки приоритетом остается европейский ралли-кросс, а кольцо я использую больше в качестве школы. Я учусь лучше работать с траекторией, работать с тормозами, лучше чувствовать настройки машины. Поэтому амбициозных задач, что нужно непременно набирать очки, я перед собой не ставлю. Каждую гонку я воспринимаю как отдельное соревнование, на котором я должен выложиться по максимуму. К тому же далеко не во всех гонках у меня

получается принимать участие, так как календари РСКГ и ралли-кросса накладываются друг на друга. Что касается прогресса, то я чувствую, что он есть: если в начале прошлого года моя езда была смехом сквозь слезы, то теперь я постепенно подтягиваюсь.

Учитывая, сколько времени я посвящаю гонкам, результат неплохой. На отдельных трассах уже могу навязывать борьбу куда более опытным гонщикам. Это, конечно, домашняя трасса Казань-Ринг, это трассы в Нижнем Новгороде и Смоленске.

– Кстати, о трассах. Какие у тебя любимые трассы в РСКГ и европейском ралли-кроссе?

– Любимые, наверное, те, на которых лучше всего получается. В РСКГ это Казань, очень нравится трасса в Смоленске и в Нижнем Новгороде, несмотря на ее скользкий асфальт.

– Учитывая, что ты много выступаешь в Европе, как тебе уровень организации РСКГ?

– Я хотел бы отметить, что чемпионат сделал колоссальный скачок за последние годы – с помощью SMP Racing и лично Олега Петрикова. В плане популяризации гонок среди спортсменов, среди зрителей, трансляции на федеральном телевидении, рост числа участников – это колоссальный успех. Конечно, всегда есть какие-то шероховатости, но, как говорится, лучшее – враг хорошего. Поэтому критиковать организаторов СМП РСКГ у меня просто рука не поднимается. Это чемпионат топового европейского уровня.



ЮНИОРСКИЙ БЛИЦ



ИРИНА СИДОРКОВА

ГОНЩИК «АКАДЕМИЯ РАЛЛИ»

Это будет славная охота! Финал в Грозном станет именно таким, каким его ждут болельщики, именно таким, за что они так любят СМП РСКГ. Сразу в нескольких классах имя победителя мы узнаем на финише второй гонки, и, скорее всего, в последнем повороте!

Начало сезона сложилось для меня очень успешно, можно сказать, по плану. И если бы не неудача с вылетом в Казани, этот план был бы выполнен на 100%. Просто чуть-чуть отвернулось гоночное счастье. На Moscow Raceway меня преследовали технические проблемы (даже без учета моего штрафа), особенно во второй день, когда они стали непреодолимыми. Это был мой первый этап в СМП РСКГ, когда я вернулась домой без единой «чашечки».

И это означает, что я очень голодная до победы! Я выложусь полностью! Надеюсь, что соперники будут играть по правилам, и у меня не повторится прошлогодний финал в Казани, где мне просто не дали возможность сразиться за победу в первенстве. Я настроена бороться только за высшую ступень пьедестала почета. Пора уже девушкам выигрывать не только эпизодические гонки, но и первенства, и чемпионаты в целом!

ИЛЬЯ ДОЩЕЧКИН

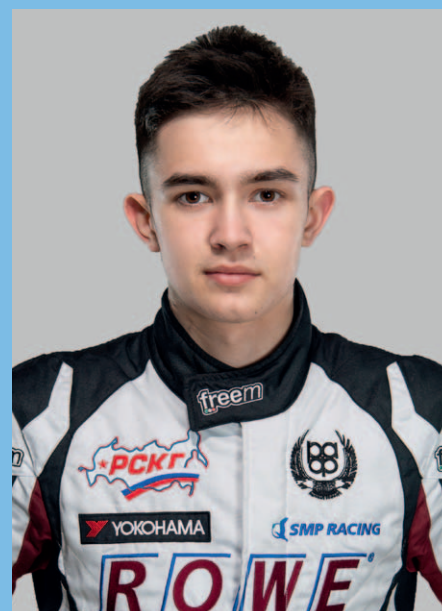
ГОНЩИК «ГОНОЧНАЯ АКАДЕМИЯ АНТОНА ЗАХАРОВА»

Сезон начался не с подиума, что было очень обидно: напарники уже получили свои кубки, а я нет. Но каждый финиш – это опыт, и ты пытаешься улучшить результаты. Перед этапами мы тренировались в Смоленске или на Moscow Raceway, думаю, поэтому на обеих трассах у нас были хорошие результаты. Мне не удавалось повторить тестовые времена, я старался это исправлять и оба раза в Смоленске смог финишировать третьим.

В прошлом сезоне я впервые поднялся на подиум именно в Казани, а в нынешнем превзошел себя. Тогда, 22 июля, я взял второе место на машине со стартовым номером 22 – вот такая магия чисел! Номер, кстати, появился еще в 2015 году в Rotax Mini: в честь моего фаворита Дженсона Баттона, а потом он начал постоянно встречаться мне в обычной жизни.

На Moscow Raceway я рассчитывал на опыт тренировок. Но первую гонку мне запарол Алексей Сахаров: он потом признался, что не видел светофор – и я уперся в его бампер. Во второй гонке я воспользовался столкновением соперников и поднялся на второе место.

Сезон был интересным. Жду от финала многого и готовлюсь к нему – борьба в тройке лидеров сезона окажется жесткой. Надеюсь, все пройдет красиво и без контактов. А вообще, здорово, что финал проходит в Грозном: можно отдохнуть от московских холодов и попасть на грандиозное празднование Дня города. Ну и посмотреть на Akhmat Race очень интересно.



ПАВЕЛ КУЗЬМИНОВ

ГОНЩИК «АКАДЕМИЯ РАЛЛИ»

Изначально я ставил себе задачу – бороться за титул. Но вышло так, что чуть не отказался от участия в его середине. В Грозном характеристики мотора и подвески не позволяли мне ехать быстро. В итоге досадное седьмое время в квалификации, и задача максимум сводилась к тому, чтобы финишировать восьмым. Так и получилось: старт с реверсивного поула и радикальное решение по настройкам помогли добыть первую победу!

Смоленское кольцо еще быстрее, чем Грозный – если в поворотах я еще мог компенсировать недостаток мощности, то на прямой шансов не было вообще. Отсюда и провальные результаты (два восьмых места). Несмотря на эти сложности, мы приняли решение продолжать. Благодаря поддержке Михаила Лепехова мне поставили мотор с такими же характеристиками, как у напарников. Отсюда отличный результат в Казани: победа и лучший круг в первой гонке и бронза во второй. Первый этап в сезоне, когда все пошло как надо.

Отлично настроенная техника давала надежду на хороший результат на Moscow Raceway. Но оба раза все выходило не так. Вначале намеренный разворот со стороны соперника! Реверсивный поул и... ошибка другого пилота на торможении, мощный удар – и опять я теряю позиции. Силой воли я тогда добрался до третьего места. Домой вернулся с глубоким разочарованием от гонки...

Перед финалом ситуация сложная: большой отрыв от лидера и близость преследователей. Но по ходу сезона мы не сдавались ни на одной из трасс – не отступим и сейчас! Я в отличной форме, технические проблемы решены, так что есть все предпосылки, чтобы победить!



ОТ РЕЖИССЕРА "МАЛЬЧИШНИКА В ВЕГАСЕ"

ВПРИТЫК

«УОРНЕР БРАЗЕРС ПИКЧЕРЗ» ПРЕДСТАВЛЯЕТ