



Вестник пилота РСКГ



РСКГ вернется в Сочи. Зимой запланирован 3-х этапный Кубок



В.Н. Кирьянов,
Президент Российской автомобильной федерации

Уважаемые участники Российской серии кольцевых гонок!

Сейчас, на финальном этапе РСКГ, решится судьба призовых мест в Чемпионате и Кубке России по кольцевым гонкам. Позади интересный и насыщенный сезон, который открыл новую страницу в истории отечественного автомобильного спорта.

В декабре прошлого года мы подписали соглашение о развитии с SMP Racing. Помимо программы поддержки молодых пилотов, основанной Б.Р. Ротенбергом, SMP Racing взяла на себя функции промоутера РСКГ, определив вектор развития национальных кольцевых соревнований.

С начала сезона произошло немало изменений. Ведется большая работа для популяризации автоспорта. Особо хочу отметить прямые трансляции: это еще один шаг к увеличению аудитории поклонников кольцевых гонок и развитию автомобильной культуры в нашей стране.

Девиз «Через мастерство на трассе — к безопасности на дорогах» появился не случайно. Вы, профессиональные спортсмены, являетесь примером для подражания для всех водителей. Ваши навыки, которые помогают вам выигрывать гонки, применимы и в жизни. Рад отметить, что в этом сезоне появились пилоты, пришедшие из региональных и любительских чемпионатов. Рост популярности говорит о правильности выбранного направления, ведь чем больше людей приобщится к автомобильному спорту, тем выше будет уровень культуры на дорогах.

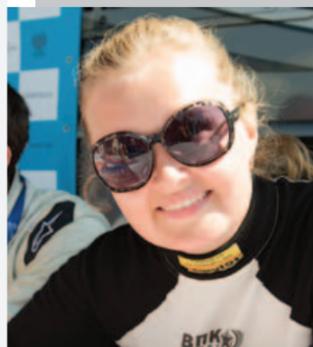
На вас, пилотах Российской серии кольцевых гонок, лежит большая ответственность. От вас ждут красивой, но корректной борьбы. Я желаю вам удачи в гонках и за пределами автодромов!



Долгая дорога к финалу

Мы рассказываем о том, как складывался сезон у лидеров четырех классов РСКГ.

Читайте на страницах 3 и 4



Наталья Гольцова

Не даром говорят: «язык до Киева доведет», в нашем случае язык довел пилотессу до гонок.

Читайте на странице 10



Новички сезона

Василий Грязин и Александр Тупицын на странице 7.



Александр Тупицын: «Сверхзадач не ставлю, план простой»

Заниматься автоспортом начал недавно, до этого года практиковался в основном на прокатном картинге — в Кургане есть своя трасса длиной 400 метров. В большие гонки пришел в сентябре 2013 года на этапе LADA Granta Cup в Тольятти. Решил попробовать, так как понравился регламент соревнования (спортсмен плюс бизнес-пилот) и очень приглянулся внешний вид, а при близком знакомстве — и автомобиль в целом. После этого события принял решение выступать в 2014 году и приобрел гоночную «Гранту».

Это и определило программу в текущем сезоне: готовился я к монокубку, но его не стало, а наши машины допустили в РСКГ. Закрытую серию жаль, зато теперь количество участников в «Супер-продакшн» резко увеличилось, и борьба стала интереснее. Освоился в гонках достаточно быстро, тем более, что мои наставники — известные спортсмены — Алексей Береженцев и Владимир Шешенин. Однако пока не хватает скорости, сказывается недостаток опыта и наката. Где-то зажат, где-то еще боюсь, но с каждым этапом становлюсь все ближе и ближе к остальным.

Сверхзадач не ставлю, план простой: проехать весь сезон, набраться опыта, улучшать результаты на каждом этапе. Надо развивать себя, развивать команду, ну и, конечно, постараться подняться на подиум! Выделить кого-то из соперников не готов. Я трезво оцениваю свои нынешние возможности и понимаю, что пока не могу составить серьезную конкуренцию коллегам — все ребята очень быстрые. Стимулом продолжать мои выступления является развитие собственного мастерства, теперь нужно дотягиваться до настоящих профи.

С детства в автоспорте у меня один кумир и одна команда-фаворит: Михаэль Шумахер и Ferrari. Желая знаменитому гонщику скорейшего выздоровления!

Автоспорт — затратное увлечение во всех смыслах, в том числе — требующее времени. Определенные сложности в совмещении работы и гонок, конечно, есть, но у меня отличные коллеги, которые решают любые рабочие вопросы и в мое отсутствие, а современные средства связи позволяют контролировать все процессы на предприятии удаленно. Все этапы проходят в выходные, это тоже упрощает принятие определенных решений. В некоторых ситуациях увлечение автоспортом даже помогает в работе. Новые знакомства, новые города, новые клиенты и возможность продвигать продукцию нашего предприятия. Лично мне доставляет некоторое неудобство логистика: мы живем в Кургане, это за Уралом, поэтому очень тяжело добираться до автодромов, которые расположены, в основном, в центральной части нашей страны. Самолеты напрямую не летают, поезда идут долго, ехать на автомобиле утомительно. Каждый раз приходится много времени уделять решению этой задачи.

Я — генеральный директор ТД «Курганские прицепы», название компании есть на моей боевой машине. Можно ли рассматривать это как рекламу? Прямой отдачи нет, но имиджевая составляющая очень существенна. Мы же публичная компания, производим конечный продукт, поэтому упоминания в СМИ, по телевидению и в Интернете повышают к нам доверие со стороны клиентов и партнеров. Тем более, наши прицепы часто используют любители скорости и активного образа жизни, связанного с мототехникой — это перевозка мотоциклов, квадроциклов, снегоходов и т. д. А в этом году мы начнем выпуск спецприцепов повышенной грузоподъемности — на таких прицепах можно будет перевозить в том числе спортивные автомобили.



Василий Грязин: «Я мечтал заниматься мотоспортом»

Сейчас у меня в ралли небольшой перерыв до следующего сезона. В качестве подготовки решили проехать оставшиеся 3 этапа РСКГ. Почему российское кольцо? Интересно! К тому же, в команде построили новую машину, и появилась возможность поехать в РСКГ. Это не первый кольцевой опыт. Я участвовал в 3 этапах Кубка Лада Гранта вместе с Борей Шульмейстером, в двух 24-часовых гонках Дубая и нескольких этапах немецкой серии VLN.

Не знаю, как можно сравнить кольцо и ралли. В кольце ты знаешь каждый поворот досконально, проезжаешь трассу много-много раз и отрабатываешь каждый миллиметр. В ралли ты видишь дорогу впервые и едешь, разумеется, с небольшим запасом. Ну и очная борьба в кольце дарит непередаваемые ощущения. Это очень круто — не могу, прямо каждый раз кайфую! Я мечтал заниматься мотоспортом, ШКМГ. И ездил на мопеде в 16 лет. Но упал неудачно, сломал ногу и полгода провел на костылях. После этого желания садиться на гоночный мотоцикл не возникло, хотя сейчас по городу ездю на двух колесах. Тогда отец предложил заняться ралли. Я решил, что у него большой в этом опыт, он сможет помочь — и согласился. Отец и правда очень помог, его вклад не оценим, большое ему спасибо! Я помню то время, когда он активно ездил. Читал тогда «Авторевю», смотрел на его фотографии и мечтал, что и про меня когда-нибудь тоже напишут. Его достижения для меня были ориентиром, к которому надо стремиться. Еще у меня был PlayStation, я на нем играл только в Colin McRae Rally — все это очень зацепило с детства. Для гонок важна разная подготовка — и психологическая, и физическая. Занимаюсь бегом, турником, иногда на бокс хожу для поддержания физической формы. Чем еще в жизни увлекаюсь? Лыжи, девчонки. Из еды нравится японская кухня — всякие суши и роллы. Автомобиль-мечта, как и у многих, Porsche 911. Но это очень большая мечта. Не знаю, достижимая ли — пока точно нет, потом посмотрим. Даже если отец скажет: «Вася, если выиграешь какую-нибудь серию, куплю тебе Porsche», — не соглашусь. Хочу заработать на 911 сам.

Как это сделать, что будет приносить доход в жизни — пока не знаю. Как сложится. Я учусь в МАДИ на 4 курсе по специальности «Физика», из ближайших планов — закончить институт. Любимых предметов к четвертому курсу не осталось — все очень сложные. Был матан, его я нормально знал, остальное дается очень тяжело: дифуры, теория поля — ужас, до конца лета и вспоминать не хочу! Прикладное направление моих знаний — ракетно- и авиастроение, но с такой специальностью путь открыт в любую отрасль. Кстати, и в гонках она помогает: можно разобраться с устройством мотора, коробки — это особенно важно в ралли, когда ты вынужден чинить какие-то вещи сам.

На 6 этапе РСКГ особенно запомнилась очная борьба. В ралли давно с ней не сталкивался, и сейчас чувства просто потрясающие! Давно таких эмоций не испытывал. Трудностей либо было мало, либо я на них внимания не обратил. Наверное, самой большой проблемой было настроить машину. Мотор нового Peugeot 208, на котором я ехал, настроен на отсечку выше разрешенного в «Туринг-Лайте» максимума в 8000 об/мин. Перед заездами все, что удалось сделать — передвинуть срабатывание shift light, чтобы по его сигналу менять передачи раньше. Но есть инерция мотора, и хотя я переключался четко по лампочкам, было зафиксировано превышение максимально допустимых оборотов. Или все-таки я в борьбе не уследил, такое тоже может быть. В будущем году, помимо раллийной программы, также собираюсь участвовать в Российской серии кольцевых гонок — проеду уже весь чемпионат.

Туринг

Место	Водитель	Зачётная группа	1 ЭТАП		2 ЭТАП		3 ЭТАП		4 ЭТАП		5 ЭТАП		6 ЭТАП		7 ЭТАП		8 ЭТАП		Очки
1	Грачёв Михаил (№1) Омск	Туринг	1 100	1 100	1 100	2 88	1 100	2 86	1 100	2 86	2 88	3 78	1 100	1 100	1 100	1 100			1326
2	Дудукало Алексей (№6) Химки, Московская обл.	Туринг	н/к 0	2 86	3 78	1 100	5 62	1 100	3 77	н/к 0	1 100	1 100	н/к 0	4 71	2 88	3 78			940
3	Кабачков Артём (№21) Екатеринбург, Свердловская обл.	Туринг	3 77	3 76	5 64	4 71	3 78	н/с	2 87	1 100	10 38	н/к 0	4 69	6 57	3 79	2 88			884
4	Чеботарёв Олег (№12) Протвино, Московская обл.	Туринг	6 54	4 67	4 71	5 64	н/к 0	7 46	13 17	3 76	3 79	5 64	5 62	2 88	7 53	6 57			798
5	Голиков Роман (№7) Москва	Туринг	2 87	9 34	н/к 0	3 78	2 87	н/с	н/к 0	4 67	6 59	4 71	2 87	5 64	5 65	5 64			763
6	Степанов Михаил (№27) Королёв, Московская обл.	Туринг	5 61	7 46	11 32	н/к 0	6 56	10 29	8 42	6 52	5 65	6 57	3 78	3 78	6 59	8 46			701
7	Кальманович Павел (№17) Тольятти, Самарская обл.	Туринг	4 68	5 59	2 88	6 57	4 69	3 76	н/к 0	н/к 0	н/к 0	2 88	н/с	н/к 0	4 71	4 71			647
8	Масленников Андрей (№43) Пушкино, Московская обл.	Супер-продакшн	н/к 0	н/с	н/с	9 41	8 44	6 52	4 68	5 59	7 53	8 46	н/к 0	10 36	9 43	10 36			478
9	Толкачёв Лев (№47) Москва	Супер-продакшн	13 17	14 10	13 23	11 32	10 34	12 19	9 37	12 19	12 30	11 32	9 39	14 41	15 22	15 15			370
10	Николаев Андрей (№3) Химки, Московская обл.	Туринг	7 48	6 52	7 51	12 27	н/к 0	4 67							8 48	7 51			344
11	Юшин Андрей (№38) Санкт-Петербург	Супер-продакшн	10 31	10 29	н/к 0	13 23	7 50	11 24	11 27	н/к 0	13 26	9 41	8 44	11 32	н/к 0	н/с			327
12	Чернев Максим (№55) Екатеринбург, Свердловская обл.	Туринг					анн	9 34	12 22	н/к 0	9 43	7 51	15 12	8 46	17 11	9 41			260
13	Яшин Павел (№37) Москва	Супер-продакшн	11 27	11 24	н/к 0	н/к 0	11 29	н/к 0	6 54	7 46	н/к 0	н/с	12 25	16 12	12 30	17 8			255
14	Незванкин Владислав (№49) Тольятти, Самарская обл.	Супер-продакшн					н/к 0	5 59	5 61	9 34	11 34	12 27	н/к 0	анн	н/к 0	н/к 0			215
15	Тупицын Александр (№45) Курган	Супер-продакшн	н/к 0	15 5	16 12	15 15	12 25	15 5	н/к 0	11 24	н/к 0	15 15	11 29	15 15	13 26	14 19			190
16	Савицкий Андрей (№8) Москва	Туринг	8 42	8 40	8 46	н/к 0							6 56	н/к 0					184
17	Рябов Сергей (№48) Самара	Супер-продакшн			10 36	н/к 0					8 48	10 36			10 38	13 23			181
18	Минский Станислав (№9) Москва	Туринг	9 37	12 19	9 41	8 46	13 20	13 14											177
19	Егоров Артур (№19) Ильино, Респ. Татарстан	Туринг									4 71	н/к 0	7 50	7 51					172
20	Стрельченко Владимир (№30) Химки, Московская обл.	Супер-продакшн	12 22	13 14	14 19	10 36	9 39	8 40											170
21	Шалунов Сергей (№33) Чебоксары, Респ. Чувашия	Супер-продакшн							7 48	8 40					15 18	12 27			133
22	Артюшин Андрей (№44) Москва	Супер-продакшн			15 15	14 19	н/к 0	14 10			14 22	н/к 0	10 34	13 23					123
23	Нуждин Сергей (№4) Тольятти, Самарская обл.	Туринг			6 57	7 51													108
24	Белоголов Алексей (№42) Санкт-Петербург	Супер-продакшн	14 13	16 1							15 18	13 23	13 20	12 27					102
25	Минниханов Раис (№35) Казань, Респ. Татарстан	Супер-продакшн							10 31	10 29	16 14	14 19							93
26	Марковцев Александр (№32) Москва	Супер-продакшн											14 16	14 19					35
27	Тимерзянов Тимур (№32) Казань, Респ. Татарстан	Супер-продакшн													11 34	н/к 0			34
28	Распутин Кирилл (№52) Тольятти, Самарская обл.	Супер-продакшн							н/к 0	н/с	н/к 0	н/к 0		н/к 0	11 32				32
29	Мисюля Никита (№50) Самара	Супер-продакшн			12 27	н/с													27
30	Малеев Михаил (№34) Самара	Супер-продакшн													16 14	16 12			26



Туринг

Командный зачет, предварительное положение

1	АМГ Моторспорт	1 177	1 176	2 164	1 159	1 178	2 86	1 187	1 186	2 126	3 78	1 169	1 157	1 179	1 188	2210
2	ЛУКОЙЛ РЕИСИНГ ТИМ ЛАДА	4 68	2 145	1 166	2 157	2 131	1 176	2 77	н/к 0	3 100	1 188	н/к 0	3 71	2 159	2 149	1587
3	НПК "Эллирон"	2 141	3 101	4 71	3 142	3 87	4 46	3 17	2 143	1 138	2 135	2 149	2 152	3 118	3 121	1561
4	Профессиональная гоночная команда B-Tuning	3 90	4 92	3 92	4 73	4 20	3 81					3 56	н/к 0	4 48	4 51	603

Туринг-Лайт

Командный зачет, предварительное положение

1	Sports Racing Technologies	1 180	1 188	1 168	2 162	2 141	1 160	2 158	1 179	2 140	1 168	1 164	3 149	1 170	1 152	2279
2	G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт	2 132	2 127	2 155	3 159	1 178	3 99	1 180	2 165	1 142	2 153	3 150	2 157	2 130	3 122	2049
3	Профессиональная гоночная команда B-Tuning	3 80	н/к 0	3 100	1 164	3 109	2 115	3 70	3 102	3 86	3 151	2 158	1 169	3 105	2 138	1547

Супер-продакшен

Командный зачет, предварительное положение

1	Подмосковье моторспорт	3 39	3 15	1 37	1 142	1 110	1 110	2 90	1 80	1 138	1 100	4 57	1 107	1 100	1 100	1225
2	Lada Sport INNOCENTI					3 37	2 107	1 107	3 46	2 126	2 97	2 72	2 90	3 38	2 34	754
3	LEMMINKAINEN	2 70	1 30	н/к 0	2 37	2 80	3 37	4 17	н/к 0	3 47	3 81	1 90	3 57	н/к 0		546
4	Нева Моторспорт	1 71	2 22	н/к 0	н/к 0	4 27	н/к 0	3 57	2 62	4 30	4 34	3 60	4 55	2 57	3 16	491

Национальный

Командный зачет, предварительное положение

1	Спец-Автопласт Motor Sport	2 96	4 34	2 134	2 145	1 144	1 129	1 168	1 157	2 107	2 126	1 184	3 74	1 167	1 180	1845
2	"МХ-Автоспорт"			1 134	1 151	4 25	2 68	5 40	3 117	1 190	3 100	2 68	1 105	2 100	3 106	1204
3	ВПК СПОРТ 2	3 84	1 85	3 74	3 91	5 16	4 48	3 100	4 102	4 69	1 126	5 45	6 16	3 65	2 127	1048
4	Подмосковье моторспорт	4 84	2 74	6 5	6 20	2 106	5 31	6 9	2 118	3 105	4 93	3 63	2 85	5 30	5 21	844
5	Профессиональная гоночная команда B-Tuning	1 99	5 28	5 44	4 61	н/к 0	3 54	4 52	5 68	6 26	5 0	4 53	5 48			533
6	ПАРУС			4 50	5 36	3 69	н/к 0	2 146	6 47	5 29	анн	6 6	4 55			438
7	ВПК СПОРТ	н/к 0	3 41											4 34	4 36	111

Российская кольцевая серия вернется в Сочи для проведения 3-этапного Кубка РСКГ

На официальном открытии Сочи Автодрома, которое состоялось 20 сентября в рамках XIII Международного инвестиционного форума «Сочи-2014», объявлено о новых перспективах сотрудничества Российской серии кольцевых гонок с самой современной трассой страны.

Сергей Воробьев, заместитель генерального директора ОАО «Центр «Омега» и промоутер Гран-при России Формулы-1: «Есть серьезная задача использовать автодром круглогодично. Мы сделаем его, Сочи и Краснодарский край центром развития автоспорта России. Будет детско-юношеская академия, будут различные программы подготовки, команда SMP Racing со всей широтой присутствия в мировом и российском автоспорте будет использовать автодром как базу для тренировок пилотов от картинга до высших гоночных серий. Вместе мы сделаем автоспорт частью российской культуры».

Олег Петриков, руководитель Российской серии кольцевых гонок: «Климатические особенности Краснодарского края, в котором расположен самый современный автодром России, позволяют эксплуатировать его круглый год. Мы планируем провести 3-этапный кольцевой Кубок РСКГ на Сочи Автодроме в зимний сезон. Это особенно важно, потому что в мировых кольцевых гонках в это время наступает затишье, а пилоты Российской серии получают возможность поддерживать форму и радовать зрителей яркими выступлениями».





- Скажите, а у вас бывают «тесты без задорных»?
- Нет! Обещали в Октябре привести



- Шампанское, девушки и подиум???
- Гусары, молчать!



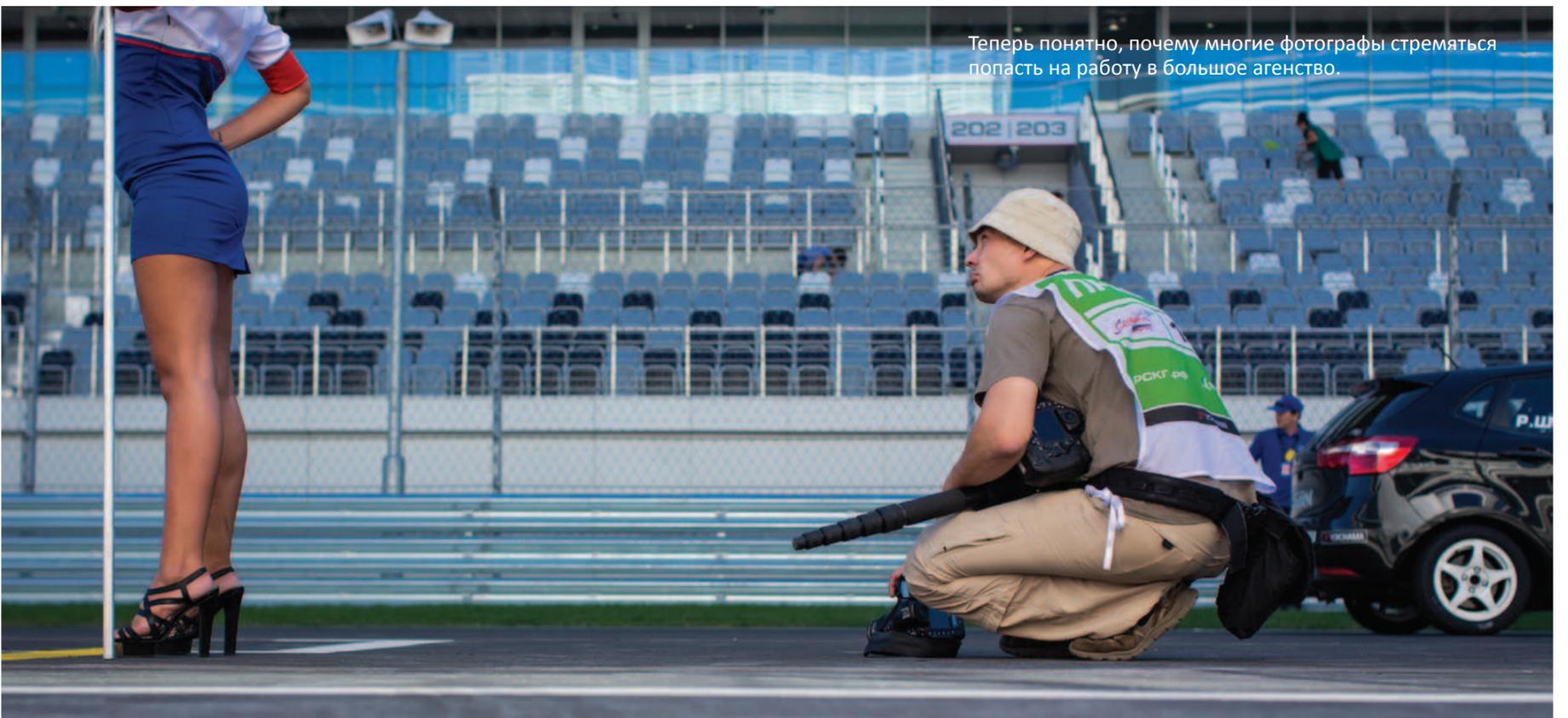
После маленькой «Легенды» Калина класса Национальный приехала Ефиму Гантмахеру по размеру

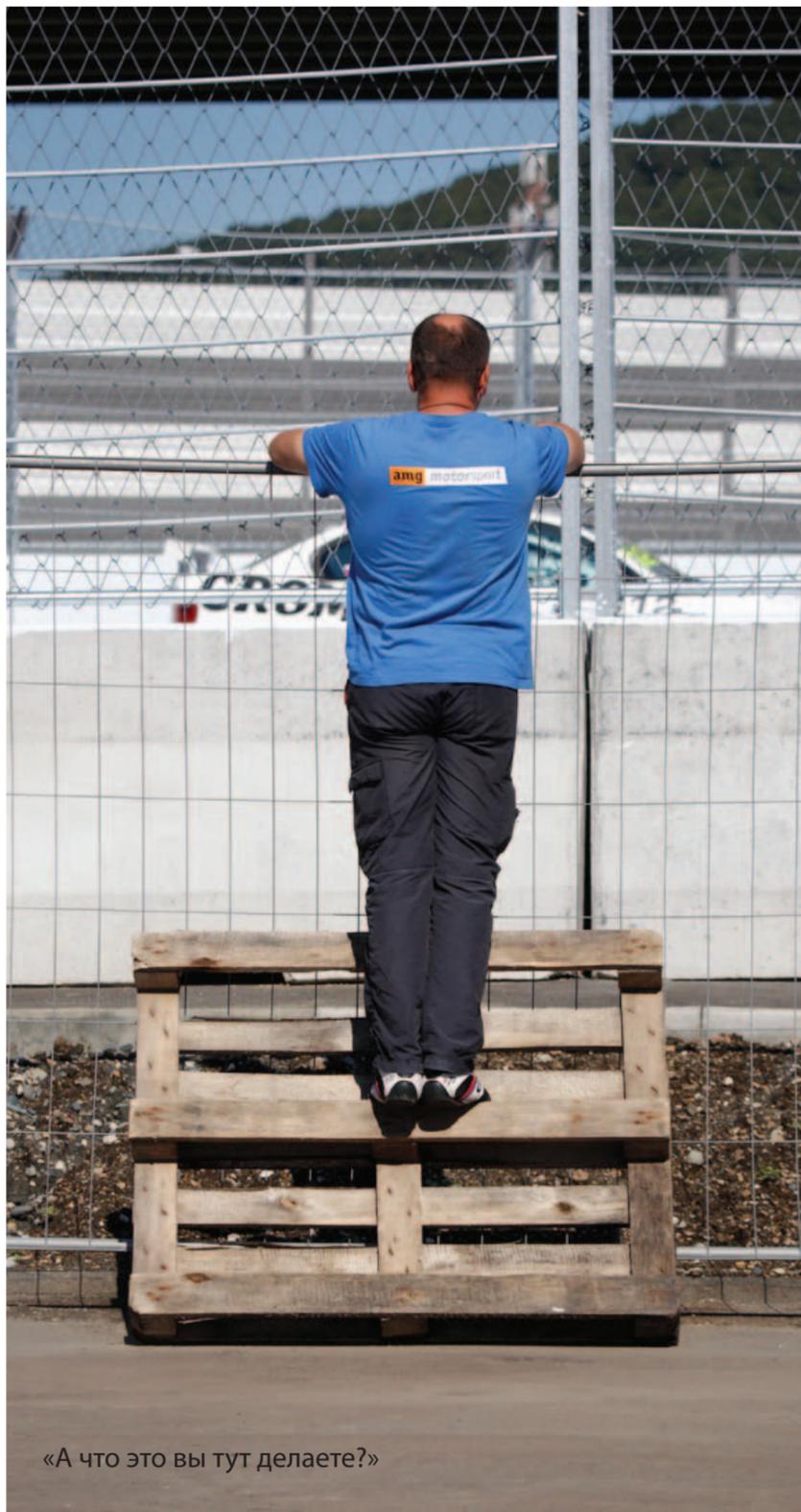


Перед сочинской гонкой Михаилу Грачеву отчетливо слышался третий чемпионский титул

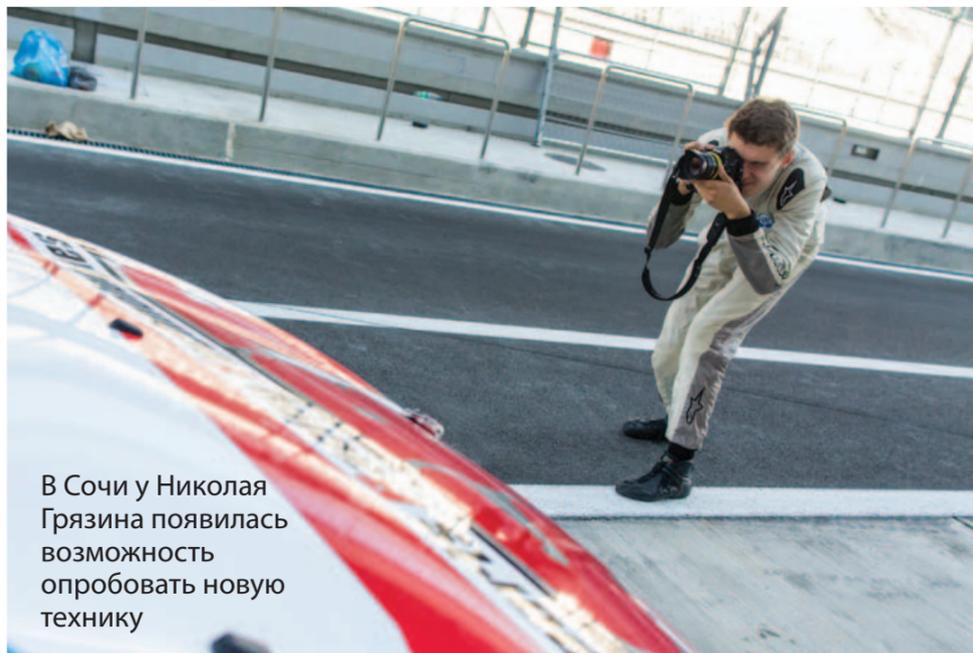


Теперь понятно, почему многие фотографы стремятся попасть на работу в большое агенство.





«А что это вы тут делаете?»

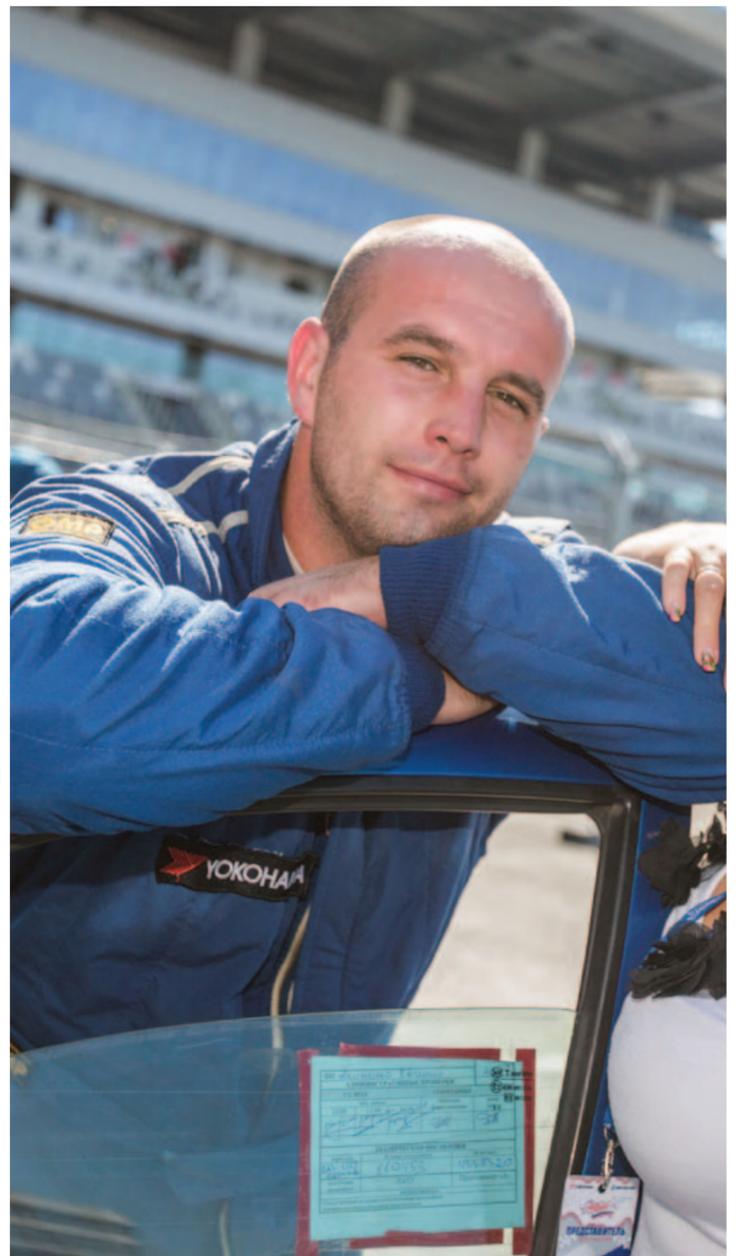


В Сочи у Николая Грязина появилась возможность опробовать новую технику



Новость о том, что Николай Грязин решил стать фотографом стала шоком для части пaddock





Туринг-лайт

Место	Водитель	Зачётная группа	1 ЭТАП		2 ЭТАП		3 ЭТАП		4 ЭТАП		5 ЭТАП		6 ЭТАП		7 ЭТАП		8 ЭТАП	Очки
1	Грязин Николай (№14) Москва	Туринг-лайт	1 100	1 100	4 77	3 84	5 73	3 83	2 92	4 79	8 64	5 76	2 89	7 59	2 91	2 91		1158
2	Шульмейстер Борис (№15) Москва	Туринг-лайт	3 80	2 88	2 91	4 78	6 68	4 77	7 66	1 100	5 76	2 92	4 75	2 90	4 79	8 61		1121
3	Черевань Владимир (№17) Орёл	Туринг-лайт	4 72	8 48	3 83	2 91	1 100	18 27	1 100	2 91	4 81	3 86	3 81	3 82	6 69	7 65		1076
4	Коронатов Сергей (№4) Санкт-Петербург	Туринг-лайт	6 60	3 79	5 72	6 68	4 78	5 72	4 80	5 74	9 61	7 67	5 69	4 75	8 61	9 57		973
5	Ларионов Виталий (№27) Москва	Туринг-лайт			9 55	8 60	7 64	1 100	5 75	11 52	2 92	1 100	8 54	6 64	5 74	6 69		859
6	Севастьянов Андрей (№83) Москва	Туринг-лайт	17 14	н/с	1 100	1 100	22 18	11 48	н/к 0	25 17	3 86	6 71	1 100	1 100	11 51	3 84		789
7	Калужский Дмитрий (№12) Москва	Туринг-лайт	5 66	н/к 0	н/с	7 64	2 91	6 67	3 70	н/к 85	4 0	7 80	5 58	н/с	н/с			650
8	Шешенин Владимир (№95) Тольятти, Самарская обл.	Национальный	7 55	4 71	11 48	14 39	10 52	10 51	12 50	8 62	12 52	н/к 0	12 37	9 51	15 39	16 36		643
9	Санин Егор (№51) Ульяновск	Национальный	9 45	12 30	12 44	12 46	8 60	9 55	13 47	14 43	со со	11 54	11 41	н/к 0	14 42	14 42		598
10	Рахматуллин Ильдар (№2) Казань, Респ. Татарстан	Туринг-лайт			7 63	9 56	3 84	2 91	н/к 0	н/к 0	1 100	н/к 0			1 100	1 100		594
11	Агошков Роман (№85) Тольятти, Самарская обл.	Национальный	15 21	н/к 0	15 35	16 34	15 36	19 24	8 63	7 66	23 26	18 36	10 45	11 43	13 45	12 48		522
12	Гольцова Наталья (№37) Ижевск, Респ. Удмуртия	Национальный	8 49	5 65	14 38	15 36	н/к 0	н/к 0	11 53	13 46	14 47	10 57	15 27	19 17	н/к 0	15 39		474
13	Брагин Дмитрий (№54) Тольятти, Самарская обл.	Национальный			10 51	11 49			19 31	9 58	10 60	9 24	16 24	12 39	12 48	13 45		463
14	Кубасов Владислав (№8) Москва	Туринг-лайт	н/к 0	11 34	8 59	5 73	н/к 0	12 44	3 85	н/к 0	н/к 0	24 23	6 63	н/к 0	9 57	н/с		438
15	Нуриев Айдар (№48) Казань, Респ. Татарстан	Национальный			13 41	13 42	13 42	н/к 0	28 12	10 55	16 42	22 27	13 34	10 46	н/к 0	26 13		354
16	Касаткин Сергей (№16) Москва	Туринг-лайт	н/к 0	н/с			н/к 0	17 29	10 56	6 70	6 72	н/к 0			10 54	10 54		335
17	Черванёв Николай (№88) Тольятти, Самарская обл.	Национальный	12 32	7 53	20 22	см см			17 36	22 23	20 32	12 51	17 21	15 29	н/к 0	27 11		331
18	Медведев Руслан (№79) Воронеж	Национальный	н/с	10 38	18 27	19 26	17 31	20 22	20 29	27 12	22 28	15 43	18 18	16 26	21 24	н/к 0		324
19	Юдицкий Лев (№44) Пушкино, Московская обл.	Национальный	14 24	6 59	н/к 0	26 9	27 39	9 19	н/к 0	25 35	18 35	17 46	н/к 6	19 0	22 19	н/к 0	23 19	291
20	Гайнуллин Альберт (№30) Октябрьский, Респ. Башкортостан	Национальный	11 36	н/к 0	26 7	27 7	9 56	н/к 0	25 18	18 32	17 39	н/к 0			16 36	18 31		262
21	Сальников Александр (№7) Владимир	Туринг-лайт	2 89	н/к 0	28 3	10 52	н/к 0	н/к 0	н/к 0	н/к н/с	н/к 0	н/к 0	н/к 0	н/к 0	7 65	11 51		260
22	Белоцкий Максим (№33) Москва	Национальный	10 40	н/к 0	н/с	18 28	анн	15 35	16 39	12 49			14 30	14 32				253
23	Сорочинский Павел (№21) Владимир	Туринг-лайт									7 68	8 64	9 49	8 55				236
24	Кораблёв Василий (№56) Казань, Респ. Татарстан	Национальный			16 32	20 23	11 49	н/к 0	9 59	21 25	анн	анн	21 9	13 36				233
25	Примак Виталий (№47) Тольятти, Самарская обл.	Национальный					16 34	22 17	27 14	н/к 0	29 15	17 38	19 15	18 20	20 26	19 29		208
26	Егоров Артур (№39) Ильино, Респ. Татарстан	Национальный					12 46	8 59	14 44	16 37								186
27	Мельников Владимир (№10) Москва	Туринг-лайт					21 21	7 63							25 15	4 79		178
28	Грязин Василий (№13) Москва	Туринг-лайт											н/к 0	н/к 0	3 84	5 74		158
29	Шигабутдинов Тимур (№89) Казань, Респ. Татарстан	Национальный			19 24	17 31	н/к 0	13 41			11 55	н/к 0						151
30	Миннахметов Ирек (№76) Казань, Респ. Татарстан	Национальный							23 22	23 21	15 44	13 48						135
31	Засадыч Михаил (№77) Москва	Национальный	анн	н/к 0	24 12	22 18	23 16	16 32			н/к 0	20 31			22 22	н/к 0		131
32	Шарапов Марат (№87) Казань, Респ. Татарстан	Национальный			22 17	23 16	19 26	н/к 0	н/к 0	19 30	18 37	н/к 0						126
33	Масленников Александр (№74) п. им. Свердлова, Ленинградская обл.	Национальный	13 28	13 26	17 29	25 12	н/к 0	н/с	н/к 0	н/к 0	н/к см	н/к 0						117
34	Марушко Александр (№50) Новотроицк, Респ. Марий-Эл	Национальный			25 10	н/к 0			24 20	н/к 0	27 18	16 41		анн	21 24			113
35	Ахметвалеев Ильсур (№63) Казань, Респ. Татарстан	Национальный							21 27	26 14	н/к 0	19 33			18 31	н/к 0		105
36	Елисеева Татьяна (№34) Москва	Национальный			23 14	24 14			18 34	15 40					н/с	н/с		102
37	Минниханов Раис (№38) Казань, Респ. Татарстан	Национальный							22 24	20 28	21 30	н/к 0						82
38	Алексеев Игорь (№43) Казань, Респ. Татарстан	Национальный							15 41	24 19	30 13	н/к 0						73
39	Шушаков Родион (№40) Санкт-Петербург	Национальный											н/с	н/к 0	17 34	17 34		68
40	Акименко Евгений (№45) Ставрополь	Национальный									31 11	23 25			24 17	25 15		68
41	Фатхалин Булат (№91) Казань, Респ. Татарстан	Национальный							26 16	н/к 0	26 20	н/с			26 13	23 19		68
42	Каретников Евгений (№5) Москва	Туринг-лайт			6 67	н/с												67
43	Распутин Кирилл (№35) Тольятти, Самарская обл.	Национальный					18 28	14 38										66
44	Певзнер Александр (№96) Екатеринбург, Свердловская обл.	Национальный	16 17	9 43														60
45	Дребенец Сергей (№57) Брянск	Национальный					20 23	н/к 0				20 12	17 23					58
46	Симонов Максим (№73) Сызрань, Самарская обл.	Национальный													19 29	20 26		55
47	Кораблёв Анатолий (№59) Казань, Респ. Татарстан	Национальный									28 16	21 29						45
48	Заялиев Ильнар (№90) Казань, Респ. Татарстан	Национальный									24 24	анн						24
49	Гантмахер Ефим (№46) Москва	Национальный													н/к 0	22 22		22
50	Захаров Антон (№31) Москва	Национальный			21 19	н/к 0									анн	анн		19
51	Ситнов Владимир (№64) Самара	Национальный													н/с	24 17		17
52	Птицын Валерий (№22) с. Подстёпки, Самарская обл.	Туринг-лайт			27 5	н/к 0												5
53	Мейтес Евгений (№71) Москва	Национальный	н/к 0	н/к 0														0

Национальный

Место	Водитель	1 ЭТАП		2 ЭТАП		3 ЭТАП		4 ЭТАП		5 ЭТАП		6 ЭТАП		7 ЭТАП		8 ЭТАП		Очки
1	Шешенин Владимир (№95) Тольятти, Самарская обл.	1	1	2	4	3	3	4	2	3	н/к	3	1	4	5			1067
		100	100	87	71	78	77	74	89	82	0	72	100	71	66			
2	Санин Егор (№51) Ульяновск	3	8	3	2	1	2	5	7	4	3	2	н/к	3	3			983
		72	34	78	88	100	87	68	57	75	81	84	0	79	80			
3	Агошков Роман (№85) Тольятти, Самарская обл.	9	н/к	6	6	8	8	1	1	14	10	1	3	2	1			862
		24	0	56	57	44	42	100	100	32	45	100	74	88	100			
4	Брагин Дмитрий (№54) Тольятти, Самарская обл.			1	1			11	3	1	1	7	4	1	2			811
				100	100			40	81	100	100	37	64	100	89			
5	Гольцова Наталья (№37) Ижевск, Респ. Удмуртия	2	2	5	5	н/к	н/к	3	6	5	2	6	11	н/к	4			729
		84	85	62	64	0	0	81	62	69	89	45	16	0	72			
6	Нуриев Айдар (№48) Казань, Респ. Татарстан			4	3	6	н/к	20	4	7	14	4	2	н/к	15			543
				69	78	56	0	9	74	59	30	62	85	0	21			
7	Черванёв Николай (№88) Тольятти, Самарская обл.	6	4	11	11			9	15	11	4	8	7	н/к	16			450
		45	64	29	32			48	25	43	75	31	41	0	17			
8	Медведев Руслан (№79) Воронеж	н/с	6	9	9	10	9	12	19	13	7	9	8	10	н/к			437
			48	39	41	34	37	36	12	36	58	24	34	38	0			
9	Гайнуллин Альберт (№30) Октябрьский, Респ. Башкортостан	5	н/к	17	17	2	н/к	17	11	8	н/к			5	7			387
		53	0	5	8	87	0	19	40	55	0			65	55			
10	Белоцкий Максим (№33) Москва	4	н/к		8	анн	6	8	5			5	6					383
		62	0		46		54	52	68			53	48					
11	Юдицкий Лев (№44) Пушкино, Московская обл.	8	3	н/к	ю	7	10	н/к	10	10	6	13	н/к	12	н/к			382
		31	74	0	от	50	31	0	44	46	63	1	0	30	0			
12	Кораблёв Василий (№56) Казань, Респ. Татарстан			7	10	4	н/к	2	14			12	5					333
				50	36	69	0	89	28	анн	анн	6	55					
13	Примаков Виталий (№47) Тольятти, Самарская обл.					9	11	19	н/к	20	9	10	10	9	8			273
						39	27	12	0	14	49	18	22	43	49			
14	Егоров Артур (№39) Ильино, Респ. Татарстан					5	1	6	9									272
						62	100	62	48									
15	Шигабутдинов Тимур (№89) Казань, Респ. Татарстан			10	7	н/к	4			2	н/к							243
				34	51	0	68			90	0							
16	Миннахметов Ирек (№76) Казань, Респ. Татарстан							15	16	6	5							180
								25	22	64	69							
17	Засадьч Михаил (№77) Москва	анн	н/к	15	12	14	7			н/к	12			11	н/к			174
			0	12	27	16	48			0	37			34	0			
18	Шарапов Марат (№87) Казань, Респ. Татарстан			13	13	12	н/к	н/к	12	9	н/к							155
				20	23	25	0	0	36	51	0							
19	Масленников Александр (№74) п. им. Свердлова, Ленинградская обл.	7	9	8	15	н/к	н/с	н/к	н/к	16	н/к							150
		37	28	44	15	0		0	0	26	0							
20	Марушко Александр (№50) Новотроицк, Респ. Марий-Эл			16	н/к			16	н/к	18	8			анн	10			144
				8	0			22	0	20	54				40			
21	Ахметвалеев Ильсур (№63) Казань, Респ. Татарстан							13	18	н/к	11			7	н/к			141
								32	15	0	41			53	0			
22	Елисева Татьяна (№34) Москва			14	14			10	8					н/с	н/с			131
				16	19			44	52									
23	Шушак Родрион (№40) Санкт-Петербург											н/с	н/к	6	6			119
												0	59	60				
24	Минниханов Раис (№38) Казань, Респ. Татарстан							14	13	12	н/к							99
								28	32	39	0							
25	Симонов Максим (№73) Сызрань, Самарская обл.													8	9			93
														48	45			
26	Фатхалин Булат (№91) Казань, Респ. Татарстан							18	н/к	17	н/с			14	12			92
								15	0	23				22	32			
27	Распутин Кирилл (№35) Тольятти, Самарская обл.					11	5											90
						29	61											
28	Алексеев Игорь (№43) Казань, Респ. Татарстан							7	17	21	н/к							87
								57	19	11	0							
29	Акименко Евгений (№45) Ставрополь									22	15			13	14			86
										9	27			26	24			
30	Певзнер Александр (№96) Екатеринбург, Свердловская обл.	10	5															73
		18	55															
31	Дребенец Сергей (№57) Брянск					13	н/к					11	9					60
						20	0					12	28					
32	Кораблёв Анатолий (№59) Казань, Респ. Татарстан									19	13							51
										17	34							
33	Кубасов Владислав (№98) Москва	н/к	7															41
		0	41															
34	Гантмахер Ефим (№46) Москва													н/к	11			36
														0	36			
35	Залляев Ильнар (№90) Казань, Респ. Татарстан									15	анн							29
										29								
36	Ситнов Владимир (№64) Самара													н/с	13			28
															28			
37	Захаров Антон (№31) Москва			12	н/к									анн	анн			25
				25	0													
38	Мейтес Евгений (№71) Москва	н/к	н/к															0
		0	0															

Супер-продакшн

Место	Водитель	1 ЭТАП		2 ЭТАП		3 ЭТАП		4 ЭТАП		5 ЭТАП		6 ЭТАП		7 ЭТАП		8 ЭТАП		Очки
1	Масленников Андрей (№43) Пушкино, Московская обл.	н/к	н/с	н/с	1	2	2	1	1	1	1	н/к	2	1	1			846
		0	0	0	80	62	62	90	80	100	100	0	72	100	100			
2	Толкачев Лев (№47) Москва	4	4	3	3	4	5	5	7	4	4	2	1	6	6			586,5
		28	9,5	48	48	37	27	35	9	57	54	72	90	38	34			
3	Юшин Андрей (№38) Санкт-Петербург	1	1	н/к	4	1	4	7	н/к	5	2	1	3	н/к	н/с			546
		70	30	0	37	80	37	17	0	47	81	90	57	0				
4	Рябов Сергей (№48) Самара			1	н/к					2	3			2	4			364
				80	0					82	66			82	54			
5	Яшин Павел (№37) Москва	2	2	н/к	н/к	5	н/к	3	2	н/к	н/с	5	8	4	8			337,5
		53	21,5	0	0	27	0	57	62	0		35	9	57	16			
6	Незванкин Владислав (№49) Тольятти, Самарская обл.					н/к	1	2	4	3	5	н/к	анн	н/к	н/к			301
						0	80	72	37									

Наталья Гольцова: «Мама хотела, чтобы я стала переводчиком»

Благодаря отцу я пришла в автоспорт не извне — он же 11-кратный Чемпион СССР, 5-кратный Чемпион России, победитель Дакара... В общем, все детство провела с ним на гонках. Мы уезжали в турне, он работал, гонялся, попутно мы отдыхали. Все это манило, вдобавок наложилась, наверное, генетика — жажда скорости и умение управлять автомобилем.

Мама хотела, чтобы я стала переводчиком. Я окончила школу во Франции, потом языковой институт и 5 лет проработала преподавателем, но когда представилась возможность — начала участвовать в гонках. Сначала это были любительские «покатушки» Автоледи России. Тогда у меня была Лада-2112, я сразу же почувствовала вкус побед. Сейчас, считаю, карьера на пике — после взлета идет выравнивание на большой высоте. Я получила мастера спорта, не единожды подтвердив норматив, заработала собственное имя и не прячусь в тени отца. Раньше ведь как говорили: «О, это же дочка Гольцова!» А теперь: «Наталья Гольцова, быстрая пилотесса».

В этом году немного не везет. Началось все триумфально: на первом этапе заработала два вторых места, а потом словно сглазили. Но я не унываю, работаю в разных направлениях. В первую очередь над собой: и психологически, и над мастерством, и когда тренирую. У меня много учеников молодых, я их учу, они учат меня — железо оттачивается железом. Вот в Казани была только что, поехали с ребятами на великах по трассе. Они молодые, крепкие, я за ними не поспеваю — и тут они меня начинают костерить, причем теми же словами, что и я их на тренировках! Так что для собственного развития тренерская работа много дает. Работаем и над автомобилем, постоянно держим в идеальном состоянии. Но иногда вылезают неожиданные вещи. Я давно в спорте, механики тоже, но мы с такими неисправностями не сталкивались — что происходит, непонятно. Словно и правда сглазили. Хотя в приметы я не верю. Вот некоторые не фотографируются перед гонкой, боятся — а мне все равно. Есть, однако, нюансы: у меня был случай, когда вырубилась «масса», и я не смогла завершить заезд. Поэтому сейчас слежу за тем, чтобы могла дотянуться до нее (называю ее «пипочкой»), — если не получается, устраиваю истерику и кричу, что никуда не поеду!

В том году организации в кольце практически не было, то, что сейчас — небо и земля. Большое спасибо организаторам за то, что взялись, поверили в нас как в пилотов, поверили в кольцо, в автоспорт. Мы готовы всеми способами помогать, чтобы двигаться дальше. Мы все оценили, все изнутри видим и благодарны за это. Помимо организационной есть спортивная сторона, она иной раз хромает — появляются новые машины, надо уравновешивать со старыми... Но это текущие проблемы, все решаемо и не глобально относительно того, что сделано.

Самые яркие воспоминания сезона — этап в Сочи. Просто поразил! Никогда я не поехала бы на Черное море, не очень люблю наш юг, но в этот раз я увидела все в другом свете. Море было ласковым, теплым, прозрачным, все кругом настолько красивое — просто Европа! Даже хотела остаться и сейчас хочу туда. Расстраивало, что зрителей не было, но в остальном все было феерично, все по-новому. На остальных автодромах по накатанной: все знаем, кто где сидит, куда идти, а тут как слепые котятка тыкались во все двери. Поразили боксы, здания четырехэтажные. Печально, что не пустили внутрь, но я увидела, что много сделано на автодроме и в Олимпийском парке в принципе. Открытие года — это Сочи.

Оттуда сразу поехала в Казань, тренировать ребят, и в родной Ижевск не заглядывала. Там прошли выборы 14 сентября, избрали главу Удмуртии, а я же баллотируюсь на пост министра спорта республики — но пока что-то не приглашали на собеседование. Надо позвонить, может, забыли про меня? Планы на финальный этап? Хочу победить! Я люблю «Смоленское кольцо». Тут всегда душевная атмосфера, очень теплые болельщики. Соскучилась по подиуму, аж не могу — комплекс развивается! Были мысли: если не приеду в призах, то уйду из спорта. Но это минутная слабость, конечно. Хочу победить здесь, доказать себе, что могу. Потому что, выигрывая раз за разом, вроде привыкаешь к славе. Но когда в один момент череда побед прерывается, понимаешь: привыкнуть-то к ним нельзя, их надо ценить!



Татьяна Елисеева: «Мое возвращение в кольцо принесло сразу массу эмоций»



Мое увлечение автогонками началось, как и у многих других, с любительского картинга, хотя скорее всего все началось еще раньше – когда в детстве дед или дядя давали мне ВАЗ-2106 поехать между лесопосадками, пока они охотились в лесу.

Я смогла серьезно заняться автоспортом благодаря гениальным и увлеченным людям и тренерам, у которых мне удалось поучиться. Все началось с Александра Львова, который абсолютно серьезно воспринял мое желание поехать в кольцо. В тот год я практически жила в Санкт-Петербурге, постоянно ездила на тренировки на моей первой и любимой трассе – Невское кольцо, особенно нравилась «вторая площадка». На следующий год я попала в топовую команду Кесельман Моторспорт, моим партнерами были Борис Шульмейстер и Дмитрий Певцов. А вот дальше мои отношения с кольцевыми гонками сложились не лучшим образом. В классе Туринг-Лайт ввели новые технические требования, и стоимость участия стала сильно выше.

Дальше начался ралли-кросс под присмотром Аркадия Богомолова, Юрия Ничипорука и Бориса Котелло. Кстати, от Ничипорука мне досталась по наследству присказка из одного анекдота: «Вот мы сейчас медленно спустимся с горы и ... «поглядим»... на все стадо». Я стала участвовать в ралли-кроссе, а зимой в ледовых гонках, где практически сразу начала ехать в призах. Участвовала в чемпионате России, Эстонии, а так же чемпионате Северной Европы (NEZ). В ледовых гонках я два года подряд выигрывала Кубок России, а в ралли-кроссе занимала призовые места и третье место в NEZ в дивизионе Super1600.

Рассуждать о том, что интереснее: ралли-кросс или кольцо, и в чем достоинства каждой дисциплины нет смысла, они слишком разные.. В ралли-кроссе гораздо более динамичные и скоротечные гонки, не дающие права на ошибку, плюс ко всему, нет ни малейшей возможности расслабиться – нужно «дубасить» весь заезд, от старта до финиша. И про «джокер-лэп» нельзя забывать – специальный участок трассы, который увеличивает время прохождения круга и каждый пилот обязан его посетить один раз в заезде. Разница и в автомобилях – в ралли-кроссе они очень сильные и резкие, готовые выпрыгнуть вперед на любой скорости, в любой момент. В кольце же все размеренное и плавное, но скорости заметно выше – никаких резких телодвижений, только холодная голова и выверенные до миллиметра траектории. Это дает и обратный эффект, после первых тренировок на «Смоленском кольце» мне сразу удалось «найти» полторы секунды с круга, когда я вернулась на воронежскую трассу для ралли-кросса, с которой у меня сложились довольно сложные «отношения».

Мое возвращение в кольцо принесло сразу массу эмоций. Я была просто поражена тем, насколько все изменилось с того времени, когда я последний раз выезжала «на асфальт», сколько труда вкладывают

участники, команды, организаторы, владельцы автодромов, и т. д... В то время, когда я делала первые шаги в кольце, у нас было-то всего две стационарные трассы: «Невское кольцо» и «Мячково». И сейчас, посетив те автодромы, которые были возведены за последнее время, иной раз и не веришь тому, что это сделано в нашей стране. Но самое яркое впечатление на меня, несомненно, произвел «Сочи Автодром» — это просто какое-то чудо света!

Не могу не отметить и то, что с каждым разом появляется все больше и больше участников. Ведь на заезды, наполненные борьбой и автомобилями, зрителю гораздо интереснее смотреть, да и я в толпе себя чувствую как рыба в воде!

Но этот сезон складывается для меня не самым простым образом, летом я получила серьезную травму спины, и вместо гонок с тренировками пришлось восстанавливаться. Меня иногда спрашивают: «Чего стоит снова сесть в ковш, что заставляет это делать снова?» Помогает, прежде всего, привычка не сдаваться и все время идти только вперед. Как ни странно, помогает поддержка 1,500 подписчиков в интернете, а так же чувство ответственности за то, что мне доверили представлять новый Volkswagen Polo Sedan – этот автомобиль заслуживает быть показанным в самом лучшем виде. Вообще, перед первым выездом на сочинскую трассу у меня были некоторые опасения, что травма сильно отразится на скорости. Но после первых кругов сразу поняла, что никакого дискомфорта не испытываю. Единственное – учитывая особенность «временного» трека в Сочи, приходилось ехать с небольшим запасом. Кстати, в кольце, по сравнению с ралли-кроссом, трясет гораздо меньше – вот вам еще одна разница этих двух дисциплин. Очень жаль, что поломка мотора не позволила участвовать в боевых заездах – настрой был очень боевой! Во время восстановительного периода я стала заниматься с Антоном Захаровым, которого мы между собой зовем Мастер Йода, чтобы моя техника пилотирования (быстрое руление, торможение) стала кольцевой. Надо сказать, что благодаря нескольким тренировкам с Антоном я внесла заметные коррективы в свой стиль пилотирования и на Сочинской трассе, благодаря его советам, я улучшалась с каждым кругом.

Ближайшие планы – восстановить двигатель и откатать заключительный этап в Смоленске. Ну и, конечно же, очень хочется провести полноценный сезон в РСКГ, т.к. в этом году моя кольцевая программа получилась скомканной. Мы часто с механиками обсуждаем технические моменты, что можно было бы попробовать сделать, прикидываем, какой объем работ над машиной необходимо провести в межсезонье. Но в большей степени это будет зависеть не только от моего желания, но и от решения Академии Ралли и Михаила Лепехова – согласятся ли они на сотрудничество в следующем году. Мне бы очень хотелось!

ДОЛГАЯ ДОРОГА К ФИНАЛУ



Накануне последнего этапа РСКГ в разных классах сложилась разная ситуация. Кто-то (Михаил Грачев и Андрей Масленников) гарантировал себе первое место по итогам сезона еще в Сочи, кому-то только предстоит борьба за титул — в том числе, со своим товарищем по команде. Как оценивают сезон и с каким настроением подходят к последним гонкам лидеры и их преследователи, лишившиеся шансов на титул и до сих пор ведущие за него борьбу?



ШЕШЕНИН -VS- САНИН

С одной стороны, исход борьбы за Кубок России в классе «Национальный» кажется предрешенным, если умножить опыт возглавляющего общий зачет Владимира Шешенина на его ощутимое преимущество по очкам над Егором Саниным. С другой — именно в «Национальном» с его близкими по характеристикам машинами и очень плотной (нередко контактной) борьбой слишком наивно зарекаться от мелких и крупных гоночных неприятностей, которые легко могут привести к потере множества очков.



Мне по душе тот факт, что завершающая сезон гонка, где будет решаться судьба первого места в общем зачете по итогам сезона, пройдет именно на трассе «Смоленское кольцо», а не на каком-либо другом автодроме. Конечно, те или иные неприятности — поломки, столкновения с соперниками или штрафы — могут тебя настигнуть где угодно, и зарекаться от каких-то непредвиденных случайностей было бы чрезвычайно наивно, но в общем и целом я могу назвать эту трассу счастливой для себя.

Дело в том, что в позапрошлом году на «Смоленском кольце» уже решалась судьба первого места в общем зачете, и тогда речь точно так же шла о первенстве в классе «Национальный». Более того, даже расклады по очкам были в общем и целом очень похожи на нынешние. Точно так же я лидировал в Кубке, точно так же имел определенное — и неплохое — преимущество по очкам над соперниками, точно так же мне не было необходимости лезть из кожи вон и прыгать выше головы для победы по итогам сезона. Впрочем, излишняя осмотрительность в классе «Национальный» тоже не приносит особой пользы: в конечном счете, если ты едешь по трассе первым с приличным отрывом, то у тебя меньше шансов попасть под горячую руку кого-то из соперников. Так или иначе, два года назад я не стал довольствоваться малым и благодаря этому лишил соперников всяких шансов уже по результатам первой, тогда проводившейся в субботу, гонки. Я финишировал на подиуме, плюс в воскресенье выиграл второй заезд. А заканчивать сезон на такой высокой ноте всегда приятно. Сложно сказать, помогают мне тут стены или нет,

но опыт удачного завершения сезона на «Смоленском кольце» имеется.

Впрочем, имеется и не слишком приятный опыт, когда после множества побед в гонках по ходу сезона поломка в последней гонке не позволила мне стать победителем турнира в целом. Правда, та не слишком удачная гонка была достаточно давно и в принципиально другом классе автомобилей — тогда я выступал на спортпрототипе Lada Revolution и проиграл борьбу за титул Максиму Черневу, который сейчас ездит на Subaru BRZ в «Супер-продакшне».

Я и проигрывал чемпионаты в последней гонке сезона, и выигрывал их. Поэтому сложно что-то загадывать и тщательно взвешивать шансы. Никто сейчас не знает, как сложится гонка, кому улыбнется удача — а ведь удача тоже имеет значение. Опасаюсь ли я того, что против меня могут применить командную тактику? Нет, я не жду от соперников каких-то неспортивных действий. Мы можем толкаться бортами в борьбе за позицию, но сознательно выносить меня с трассы, думаю, никто не будет. Тем более что у каждого пилота есть свои турнирные задачи, и никому не интересно лишаться солидной порции очков.

Для меня главное — сохранять хладнокровие, не поддаваться эмоциям, даже если в какой-то момент что-то пойдет не так. Но я надеюсь, что результат будет зависеть, в том числе, от того, что ты сделал для победы, чем пожертвовал, насколько много ты работал и насколько неуклонен был в движении к своей цели.



Мне тоже нравится, что решающая гонка пройдет на «Смоленском кольце», потому что на этой трассе я чувствую себя особенно комфортно и уверенно. Откуда берутся эти комфорт и уверенность? Это сложно сформулировать, сложно вычленив какие-то конкретные моменты, сложно выразить их в конкретных показателях — углах поворотов или километрах в час. Просто так получается, что именно на этой трассе я обычно быстрее всего вкатываюсь, быстрее всего ловлю нужный темп. На других автодромах на это приходится тратить больше времени. А мой товарищ по команде, например, комфортнее всего чувствует себя на трассе в Казани. И тоже сложно сказать, что ему нравятся повороты вот такого конкретного типа или прямые вот такой конкретной длины. Просто к одним трассам лежит душа, к другим — нет.

Нынешний сезон для меня развивается ощутимо хуже предыдущего, который я в итоге закончил на первом месте в общем зачете. В прошлом году я выступал гораздо стабильнее, у меня не было особенных спадов, проваленных этапов, где я бы потерял много очков. В этом же сезоне все не так радужно — и парадоксально, но не самыми удачными для меня стали именно оба этапа на «Смоленском кольце». И в начале сезона, и на шестом этапе я заработал гораздо меньше очков, чем мог и должен был. Выделить какую-то одну причину сложно: в какие-то моменты мне не везло, в каких-то я сам допускал ошибки. У Владимира Шешенина тоже были разные гонки — более удачные и менее удачные, но он даже на тяжелой машине и при оборвавшемся приводе, как в Сочи, умудрялся минимизировать потери.

Кстати, в прошлом году перед последней гонкой я был на месте Владимира — был лидером общего зачета с приличным отрывом от ближайшего преследователя, Андрея Масленникова, который сейчас выступает в «Супер-продакшне». В результате этап не состоялся, и я стал обладателем Кубка, не выезжая на трассу. Сейчас ситуация другая: я в роли догоняющего, отставание от лидера довольно большое, поэтому шансов на победу не так уж и много.

Тактика в этом случае может быть только одна — выложиться по максимуму, стремиться показать максимальный результат. Постоянно оглядываться на результаты Владимира нет смысла, так как без каких-то эксцессов и форс-мажоров ситуация будет складываться в его пользу. И постоянно пересчитывать очки в голове — только отвлекать себя от главного и рисковать сдаться раньше времени. Поэтому надо стремиться к победе в каждом зачетном заезде — и в квалификации, и в обеих гонках. Уж одну из гонок надо выигрывать по-любому, без этого ни на что рассчитывать не приходится.

Что касается командной тактики, то о ней очень сложно говорить. Во-первых, у моего партнера у самого есть шансы на чемпионство, пусть и математические. Во-вторых, даже если он решит сосредоточиться на защите своего третьего места в общем зачете, для этого ему надо набирать как можно больше очков. И думать о себе, а не о помощи мне в борьбе за первое место. Поэтому у каждого из нас на последнем этапе будут свои цели и своя тактика.

В ПОГОНЕ ЗА ТИТУЛОМ

Вернее, Sport Racing Technologies против Череваня — ведь второе место в общем зачете сейчас занимает Борис Шульмейстер. Не просто товарищ Грязина по команде, тренер и менеджер молодого пилота, который не собирается откровенно подыгрывать своему подопечному в борьбе за титул, но, тем более, не планирует уступить дорогу Владимиру Череваню, которому для завоевания титула чемпиона нужен не просто удачный, а сверхудачный уикенд.

У меня сезон также сложился непросто. Еще осенью, когда мы начали совершенствовать автомобиль к нынешнему сезону, то двинулись не в том направлении при работе с подвеской — в частности, при подборе амортизаторов и стабилизаторов поперечной устойчивости. Когда на первой гонке сезона мы поняли, что ошиблись, начались неприятности с мотором, и мы вынуждены были потратить много времени на их устранение. В результате даже на тестовых днях мы нередко занимались тем, чем, по-хорошему, надо заниматься на базе. У нашей команды очень хороший инженерный потенциал, но полноценно реализовать его получилось не раньше третьего этапа в Нижнем Новгороде. В результате мы понемногу проигрывали конкурентам важные очки, которые нам сейчас очень пригодились бы в борьбе за титул.

Хотя и сейчас шансы на титул у меня отнюдь не математические, чтобы понять это, надо просто тщательно подсчитать очки с учетом того, что в зачет по итогам сезона идут далеко не все результаты. По моим подсчетам, надо выигрывать обе гонки — если в одной из них Коля не финиширует на подиуме, то чемпионом стану я. А это вполне возможно, ведь в классе «Туринг-Лайт» много быстрых машин и быстрых пилотов, и борьба на каждой гонке идет достаточно плотная.

Может быть, я не был особо замечен на гонке в Сочи, но здесь всему причиной балласт. Мне кажется, сейчас лидеров довешивают уж слишком сильно: и я, и Борис Шульмейстер на этапе в Сочи с большим трудом попадали не то что на подиум, а в первую шестерку. Мы пытались отыграть что-нибудь, установив вместо секвентальной коробки передач коробку с обычной схемой переключения. Но выигрыш за счет того, что машина стала на 30 кг легче, оказался меньше, чем проигрыш на переключениях. Причина в том, что в Сочи надо переключаться в поворотах — в частности, в запомнившейся многим длинной дуге надо дважды переключаться вверх, а в этой ситуации секвенталка гораздо эффективнее, чем коробка с «гражданской схемой» переключения. На мой взгляд, есть смысл пересмотреть нормы по балласту — думаю, разница в 40 кг между рядовой машиной и машиной пилота, выигравшего оба заезда за выходные.

В любом случае, на последней гонке сезона все вернется на круги своя, моя машина будет ощутимо легче, чем в Сочи, поэтому и ехать она должна ощутимо быстрее. Тактика на эти выходные будет простая: ехать на все деньги, стремиться к победам в квалификациях и гонках. Благо, машина конкурентоспособная и вполне позволяет держаться в лидерах и претендовать на высокий результат. Трасса «Смоленское кольцо» нам всем прекрасно знакома, ни для кого она сюрпризом не станет, поэтому располагает к равной борьбе, где результат будет зависеть именно от мастерства и от подготовки машины, а не от удачи. Трасса приятная, единственный минус — погода. Конечно, хотелось бы закончить сезон, лежа в бассейне и потягивая нечто приятное на вкус, а на деле придется надевать курточки.



ВЛАДИМИР ЧЕРЕВАНЬ



Когда мы приняли решение о выступлении в классе «Туринг-Лайт», то рассчитывали быть среди лидеров класса сразу же. Стремились к самым высоким результатам, в идеале — к чемпионским титулам в обоих зачетах. Тем более, и уровень подготовки нашего автомобиля, и потенциал команды вполне позволял на это рассчитывать. И если бы меня в начале сезона спросили, в ком я вижу главного соперника, то я назвал бы Бориса Шутьмейстера.

Я начал сезон с двух побед в гонках открывавшего сезон первого этапа на «Смоленском кольце» — и, казалось бы, такие успехи должны были только подкрепить нашу общую уверенность. Но на самом деле тот этап скорее заставил нас задуматься и понять, что конкуренция в классе «Туринг-Лайт» будет гораздо серьезнее, что выполнить поставленные задачи будет гораздо сложнее. Да, я сразу же вышел в лидеры общего зачета и увез со «Смоленского кольца» максимум очков, но мы увидели, насколько сильны соперники — в частности, Андрей Севастьянов и Владимир Черевань. Оказалось, что наши Ford Fiesta уступают автомобилям VW Polo и Seat Ibiza по мощности и максимальной скорости на прямых, хотя в поворотах они имеют определенное преимущество над другими машинами.

В итоге сезон складывался хотя и без серьезных провалов — в частности, я финишировал и набирал очки во всех состоявшихся заездах — но и не особенно просто. Были наказания, вынесенные КСК, с которыми я лично не согласен. Я уважаю Владимира Череваня, он — легенда российского автоспорта, но в конкретных гоночных эпизодах я вел борьбу в пределах правил. Пожалуй, именно наказания стали главной причиной потери очков, которые, при хорошем раскладе, позволили бы мне завоевать титул уже на гонке в Сочи. К счастью, запас по очкам, даже с учетом всех потерь, имеется неплохой.

Впрочем, это не значит, что на последней гонке я буду придерживаться консервативной тактики — буду стараться выиграть квалификацию и претендовать на победы в гонках. Хотел бы добиться максимального результата: да, теоретически можно просто держаться рядом с Борисом или Владимиром — ведь финишировав следом за ними, я стану чемпионом. Но мало ли что может случиться в гонке, поэтому я считаю, что чем выше ты будешь в квалификации или гонке — тем лучше. Будет запас на случай какого-либо форс-мажора, потому что по ходу заезда может случиться всякое. Конечно, определенную уверенность мне дает новая машина. На гонке в Сочи было видно, как уступает соперникам Ford Fiesta и насколько лучше Peugeot 208 GTI. Она ощутимо резвее, чем Fiesta, благодаря более совершенному двигателю, а в поворотах французский автомобиль как минимум не проигрывает Ford, а то и ведет себя получше. Одним словом, накануне последней гонки я чувствую себя вполне уверенно, в первую очередь, в своем автомобиле, но не собираюсь ждать, пока чемпионский титул сам упадет мне в руки — буду работать на максимальный результат и надеюсь гарантировать себе титул уже по итогам первой гонки.

В прошлом году я выступал в классе «Национальный» и занял второе место по итогам сезона. Была интересная борьба с Егором Саниным — в частности, на одной из гонок мы несколько поворотов проехали бок о бок, причем по мокрой трассе. Перед последним этапом турнира у меня оставались шансы завоевать первое место, но из-за отмены этапа сделать это не получилось. А в этом году, при поддержке поверившего в меня Владимира Стрельченко, я смог перейти в более мощный и быстрый класс, сесть за руль более совершенной машины.

Перед началом сезона я особо не думал, каким будет расклад сил, каким будет мое место в этом раскладе, на какой результат я буду претендовать по ходу сезона. Цель была — просто выложиться по максимуму, выжать максимум из себя и из машины. Но на первом же этапе я показал лучшее время в квалификации, продемонстрировал, что я могу ехать быстро и замахнуть на хороший результат. Поначалу, правда, были проблемы с реализацией имевшегося у меня потенциала. Где-то я допустил ошибку, где-то подвел мотор — в итоге на первом этапе я не смог набрать ни единого очка, да и на втором на Moscow Raceway возникли проблемы с клапанами. Во второй гонке я поставил себе цель добраться до финиша, но в итоге получилось выиграть. С того момента все и начало налаживаться.

В этой категории есть немало опытных и быстрых пилотов, но некоторые из них по ходу сезона выступали еще менее стабильно (например, у Андрея Юшина была пара откровенно неудачных уикендов), в то время как другие (тот же Владислав Незванкин) пропускали гонки. Конечно, это мне помогло, но и у меня хорошие

выходные чередовались со спадами — например, на шестом этапе не поделил дорогу с одним из соперников, повредил подвеску и в итоге был вынужден прекратить борьбу. А борьба порой была чрезвычайно плотной, потому что у выступающих в нашей категории машин есть свои преимущества и свои недостатки.

Например, Honda Civic очень хороша на длинных прямых за счет мощности мотора, но в то же время повороты Lada Granta проходит лучше. Ведь у этих машин колея шире стандартной, а у Civic она такая же, как у серийной машины. Плюс моторы на Granta придушены рестриктором. Конечно, гонщики считают это минусом, так как это снижает мощность двигателя. Но нельзя забывать, что это ограничение делает двигатель более надежным, так как он работает в пределах безопасных для него нагрузок, физически не может выйти на предельные режимы.

Со стороны может показаться, что сезон прошел на ура — я регулярно выигрывал гонки, иногда получалось стать первым по итогам квалификации, а потом выиграть обе гонки. Но на самом деле все было отнюдь не так безоблачно: были удачные уикенды, но были и разочарования, где-то я получал максимум очков, а где-то недобираю. Особенно тщательно очки не считал, и поэтому по-настоящему расслабился только на финише очередной гонки в Сочи, когда по очкам стал недосягаем для соперников.

АНДРЕЙ ЮШИН АНДРЕЙ МАСЛЕННИКОВ





НЕРАВНАЯ БИТВА

В этой категории интрига также не дожидаясь до последней гонки сезона. Подмосковный пилот Андрей Масленников смог сделать то, что ему не удалось год назад в классе «Национальный» — стал лучшим по итогам сезона. Причем смог сделать это на предпоследнем этапе в Сочи. В роли ближайшего преследователя Андрея выступал то один, то другой пилот — накануне сочинской гонки эту позицию занимал петербуржец Андрей Юшин.

В начале сезона я ставил перед собой цель занять первое место в общем зачете, а своим главным соперником видел Владимира Стрельченко. Но Владимир в этом году приезжал только на отдельные этапы, зато помог выйти на старт Андрею Масленникову. Андрей поехал быстро, чисто, грамотно — остается только порадоваться за него.

Почему не получилось добиться поставленных целей? Есть несколько причин. Я допускал ошибки: иногда торопился, а на старте, порой, наоборот слишком осторожничал, пытаюсь избежать попадания в завал. А потерянное на старте далеко не всегда удается отыграть в дальнейшем по ходу гонки. Мне говорят, что надо быть более агрессивным, учиться у прошедших школу картинга — в отличие от меня, они особенно по сторонам не смотрят. Впрочем, и пилотаж был далеким от идеала. Многого я понял только на последних гонках, когда мне стал помогать Виктор Козанков. Например, я не замечал небольшой паузы, которую обычно делал между сбросом газа и началом торможения на подходе к повороту.

Вдобавок, поначалу у меня не работал «тайм-шифтер», позволяющий переключать передачи в секвентальной коробке без сцепления и сброса газа. Приходилось переключаться с выжимом сцепления, на чем тоже терялись какие-то доли секунды.

Получается, что достойную форму и я, и машина набрали уже ближе к концу сезона, когда до финиша осталось три этапа. Шестой этап на «Смоленском кольце» прошел хорошо: я набрал больше очков,

чем на любой из предыдущих гонок. А вот Сочи стал сплошным разочарованием — и все из-за пресловутого отлива масла в затяжной дуге. У нас за выходные вышли из строя два двигателя: один «приговорили» еще по ходу тренировок, второй умер в самом начале первой гонки. Таким образом, я на предпоследнем этапе не смог заработать ни одного очка — да и последний этап после этого ехать не на чем. А лезть из кожи вон, чтобы стартовать в Смоленске, нет желания, так как нет особой турнирной мотивации.

Своей машиной я, в целом, доволен — не доволен лишь некой неопределенностью с тем, что в нашем классе разрешено, а что запрещено. Порой механики стороной случайно узнавали, что кому-то разрешили поставить другие валы, другие поршни, доработать впуск. Получается, что появляются какие-то послабления в правилах, но о них предпочитают не объявлять всем участникам. Складывается какая-то странная ситуация — по идее ведь, эту чрезвычайно актуальную информацию надо доводить до сведения всех участников сразу. Я не говорю, что именно отсутствие на моей машине тех или иных валов или поршней помешало выиграть чемпионат, но и отвлекаться на такие моменты не хочется. Хочется, чтобы все было просто, понятно и прозрачно.

Таким образом, сезон для меня уже закончился в Сочи, и сейчас речь идет о подготовке к следующему сезону. Выступать буду в том же самом классе, на той же самой машине, и цель остается той же самой — по итогам сезона занять первую позицию в общем зачете.



МИХАИЛ ГРАЧЕВ АЛЕКСЕЙ ДУДУКАЛО

Пожалуй, именно в этой категории лидерство одного из участников было наиболее очевидным и безоговорочным. Все четырнадцать уже состоявшихся гонок омич Михаил Грачев закончил на призовых позициях, выиграв девять из них. Ни одного схода с трассы, ни одной аварии, ни одной штрафной секунды. Самое результативное выступление в самом быстром и престижном классе.

Михаил Грачев

— Стоит отметить, что нынешний сезон прошел для меня гораздо спокойнее, чем предыдущий, я сам по себе чувствовал себя гораздо увереннее, да и поводов для волнений было ощутимо меньше. Если вспомнить, как развивались события в прошлом году, то там приходилось вести полноценную борьбу со своим товарищем по команде (Олег Петриковым — Прим. ред.). А в итоге из-за отмены этапа в Тольятти и отсутствия полной ясности с алгоритмом подсчета очков имя чемпиона назвали только в начале декабря, после обсуждения этого вопроса в кабинетах РАФ. Если в этом году я смог завоевать титул досрочно, то в прошлом году все было с точностью до наоборот: последняя гонка уже завершилась, а на каком именно месте ты в турнирной таблице — неизвестно.

Само собой, в этом году речь шла только о завоевании второго титула — когда ты действующий чемпион, когда ты выступаешь на быстрой машине в отличной команде, нет смысла занижать планку. Конечно, я ожидал, что борьба будет более плотной — прежде



РУССКО-НЕМЕЦКИЕ ГОРКИ

всего, рассчитывал на серьезную конкуренцию со стороны команды «Лукойл Рейсинг Тим Лада» в целом и Алексея Дудукало в частности. Столь заслуженный коллектив и столь опытного и успешного гонщика нельзя списывать со счетов. Поэтому результаты этой команды стали определенным сюрпризом. Впрочем, это не значит, что мы все тут же расслабились, решили, что титул у нас в кармане и перестали уделять внимание самосовершенствованию и настройке машины. Столь хорошие результаты удалось показать, в том числе потому, что я смог лучше использовать весь потенциал своего весьма быстрого автомобиля.

Я думаю, что в прошлом году я смог реализовать потенциал машины процентов на восемьдесят. В этом году речь вполне может идти о ста процентах. Конечно, мне очень помог накопленный за прошлый сезон опыт. Помогли несколько гонок, которые я проехал весной в Италии перед началом российского кольцевого сезона. Кроме того, важен был тот факт, что не приходилось тратить время и нервы на разного рода неисправности и поломки. Крупных проблем с автомобилем не возникало, а мелкие неисправности быстро устранялись командой и никак не влияли на результат. В таких условиях моей главной задачей было не создавать себе проблем на пустом месте: не попадать в аварии, не допускать дорогостоящих контактов с соперниками, не рисковать сверх меры — одним словом, выступать стабильно, без спадов, не теряя очков по собственной вине. И минимизируя потери, когда выиграть не получается по объективным обстоятельствам — например, во второй гонке на Moscow Raceway, где выезд автомобиля безопасности сыграл на руку Алексею Дудукало.

В целом же это был отличный сезон. Задачи, которые ставились перед командой, выполнены, и я рад защитить собственный чемпионский титул и помочь AMG Motorsport выиграть титул в командном зачете.

Алексей Дудукало

Весной, в самом начале сезона, я понимал, что какого-то однозначного преимущества у меня не будет, и борьба за титул будет сложной. Надо отдать должное нашим соперникам, они тоже смогли найти прибавку в скорости. Да, на первых гонках было чуть сложнее — нас преследовали небольшие технические сложности, но в итоге мы смогли с ними справиться. Недаром есть шаблонная фраза «таков автомобильный спорт»: я старался бороться во всех гонках, но иногда подводила техника, иногда ошибался я. Наша команда смогла добиться большей надежности автомобиля, но это сказалось на том, что мы потеряли какую-то грань конкурентоспособности. Выиграв борьбу за надежность, мы проиграли борьбу с соперниками. Впрочем, мы смогли показать, что при равных условиях (некоторые трассы чемпионата России дают некоторое преимущество пилотам на BMW) наши автомобили быстры — четыре победы тому подтверждение. Я не могу сказать, что я проиграл возможный титул, его мог проиграть Грачев, я же мог его только выиграть.

Видео-продакшен: Юра Аксенов – руководитель, корреспонденты Паша Винокуров и Сабина Актерина, люди за камерами и пультами управления трансляцией. Плюс летающая камера Виталий Клишко.



Кирилл Качнов – голос РСКГ и rg-консультант



Михаил Коновалов – координатор серии



Олег Петриков – руководитель серии



Фото служба (слева на право): Даниил Колодин, Марат Даминов, Иван Баринев, Игнат Халтурин.

Руководитель rg-службы: Елена Лосева

ЭТИ ЛЮДИ ДЕЛАЛИ ДЛЯ ВАС РСКГ В СЕЗОНЕ 2014

Егор Марченков – главный помощник чемпионата

Александр Сотников – директор гонок

Михаил Михайлович Бонч-Осмоловский – Руководитель комитета скоростных соревнований Российской автомобильной федерации

Команда РАФ: семья Старостиных, Ольга Валерьяновна Кударенко, секретариат, тех комиссия, маршалы, водители машин безопасности. Спасибо вам всем!

Марина Никишева – менеджер rg –службы

Вадим Никишев – пресс-атташе

Марк Подольский (наш великий и могучий, веселый и усатый!!!)

Вячеслав Насонов – административный директор

Александр Гармаш – руководитель сайта, Grid girls, церемонии награждения и вообще помощник руководителя серии.