



# Вестник пилота РСКГ



**СЕЗОН  
2014  
ОКОНЧЕН**



Российская серия  
кольцевых  
гонок







## Сергей Дребенец: «Это были тесты длиной в целый год»

Пауза в карьере гонщика — не такая уж большая редкость. Но длится она, как правило, не слишком долго — у кого год, у кого несколько сезонов. У пилота из Брянска эта пауза затянулась на добрых двадцать лет. Причем вернуться на гоночные трассы его заставила любовь... к аквабайкам.

- Первые шаги в автоспорте я сделал еще в советские времена — первой гоночной машиной была «Эстония-21», а впервые за руль этой машины я сел на киевской трассе «Чайка». Но все очень быстро закончилось: наступили новые времена, и гоняться стало не на чем — команда Брянского автомобильного завода, за которую я выступал, развалилась. Со временем появились другие увлечения — например, стал на серьезном уровне выступать в гонках на аквабайках. Вещь это очень увлекательная, но и очень опасная — легко можно получить серьезную травму. Поэтому в какой-то момент я понял, что больше не считаю нужным рисковать, что водноспортивную карьеру надо заканчивать. А чем удовлетворить потребность в адреналине? Так и возникла идея вернуться в гонки. Тем более что есть собственный небольшой сервис, а значит — возможность обслуживать машину своими силами.

Нынешний сезон я бы назвал тестовым. С одной стороны, по скорости я серьезно уступаю даже середнякам, не говоря уж о лидерах. С другой стороны, методично работаю над собой, совершенствую водительское мастерство, мешали то и дело возникавшие проблемы с машиной. Плюс не удалось проехать сезон полностью. Например, на нижегородском этапе автомобиль пострадал в толкучке, нередко возникающей в классе «Национальный». К первому казанскому этапу мы восстановить машину не успели. Посмотрел, как проходят заезды в Казани, как местные пилоты охотно толкаются не только в первых рядах, но и в середине пелотона, и подумал, что и на второй казанский этап нет особого смысла ехать. Слишком велик риск угодить там в переделку и снова, уже во второй раз, вернуться домой с нулем очков и с поврежденной машиной.

Впрочем, количество гонок — вопрос сложный. Не то чтобы я требовал от организаторов сокращать количество этапов, но очевидно, что есть немало участников, которым сложно выступать в серии по полной программе. Может быть, имеет смысл в рамках серии организовать некий отдельный зачет, где будут учитывать только результаты отдельных этапов? На мой взгляд, такая схема пользовалась бы определенной популярностью и помогла бы увеличить количество участников класса «Национальный». Ту прибавку, которую в Казани обеспечивают местные спортсмены и участники республиканского чемпионата, на входящих в этот новый зачет обеспечивали бы пилоты, которые не могут проехать все восемь этапов. Да и для организаторов серии это не связано с какими-либо дополнительными затратами.

Что касается уровня РСКГ, то могу сказать, что в целом мне все нравится — и спортивная составляющая, и все сопутствующие аспекты. Нравится, например, чувство юмора у комментаторов — трансляции приятно пересматривать. Надеюсь в следующем году снова стать одним из этих героев трансляций, но в протоколах быть уже гораздо выше, чем в закончившемся сезоне.





## Руслан Медведев: «Начал за здоровье, а вот финал не задался»

Для пилота из Воронежа профессиональный спорт не является чем-то новым и неизведанным: в молодости Руслан некоторое время играл за дубль воронежского «Факела». Техникой его также не напугаешь: по работе в дорожно-строительной компании постоянно приходится иметь дело с непростыми и недешевыми машинами. Но если говорить о профессиональных автогонках, то нынешний сезон стал для Медведева самым первым. И хотя сложился он далеко не безоблачно, останавливаться на достигнутом Руслан пока не собирается:

- Конечно, я не ждал, что покажу в этом сезоне какие-то исключительные результаты, но сложился он своеобразно. В теории, у начинающего пилота первые гонки должны проходить через пень-колоду, а ближе к концу сезона, за счет набранного опыта, дела должны постепенно налаживаться. У меня же все вышло с точностью до наоборот. Самые высокие результаты я показал во время этапа на Moscow Raceway, который был всего лишь вторым по счету. А под конец сезона произошло самое главное разочарование — я имею в виду аварию в Сочи, когда после столкновения с Антоном Захаровым машина была разбита. Восстановить ее к последнему этапу мы не успевали, да и для меня авария даром не прошла — и больше всего меня разочаровал как раз тот факт, что не удалось проехать сезон полностью. Во-первых, при удачных раскладах я мог претендовать на шестое-седьмое место в общем зачете. Во-вторых, закрытие сезона было чрезвычайно ярким и увлекательным событием, где присутствовать в качестве зрителя тоже неплохо, но быть участником — гораздо интереснее.

Бороться с соперниками было непросто и из-за отсутствия опыта, и из-за того, что команда у нас маленькая, почти семейная. Машину собирали сами в Воронеже, работают с ней мои друзья и знакомые, большим бюджетом мы похвастаться не можем. Из-за этого, в частности, не можем позволить себе нанять опытных инженеров, плюс приезжаем на гонку с одним-единственным мотором — тем, что установлен непосредственно на машине. «Национальный» класс, конечно, намного доступнее всех остальных, но и здесь бюджет играет немалую роль, и результаты соревнований напрямую от этого бюджета зависят. С другой стороны, календарь был сформирован вполне удачно, и даже у нашей команды не возникло особых проблем с логистикой. Хотя здесь нам отчасти повезло, ведь Воронеж находится примерно на одинаковом расстоянии от большинства трасс. До трассы в Сочи ехать дольше, и нас перед этапом пугали всевозможными проблемами, но на деле все сложилось неожиданно хорошо, без каких-либо эксцессов.

У меня и до этого был определенный опыт езды по некоторым российским гоночным трассам, но в этом сезоне даже их приходилось открывать заново. Не могу сказать, что с точки зрения конфигурации мне одни автодромы нравятся больше, а другие — меньше, у каждого есть свои любопытные особенности, и радует именно наличие в календаре разных, непохожих друг на друга трасс. Поэтому позитив или негатив связан, главным образом, с инфраструктурой, с тем, как все на автодроме устроено в боксах и паддоке. С этой точки зрения выделяются Moscow Raceway и особенно «Смоленское кольцо», где мы часто тестируемся и где все процедуры отработаны. А вот на том же автодроме в Казани есть определенные «заусенцы»: когда идут официальные заезды в рамках очередного этапа РСКГ, особых претензий нет, а по ходу частных тестов периодически возникает недопонимание с персоналом трассы. Впрочем, все это мелочи: главное, что гонки мне очень нравятся, и при хороших раскладах в следующем году снова собираюсь выйти на старт.





Очень галантный тим-менеджер



- Какое-то странное межсезонье на горизонте!  
- Да, я лучше потеплее оденусь



Дяденька, какая добрая у вас улыбка!

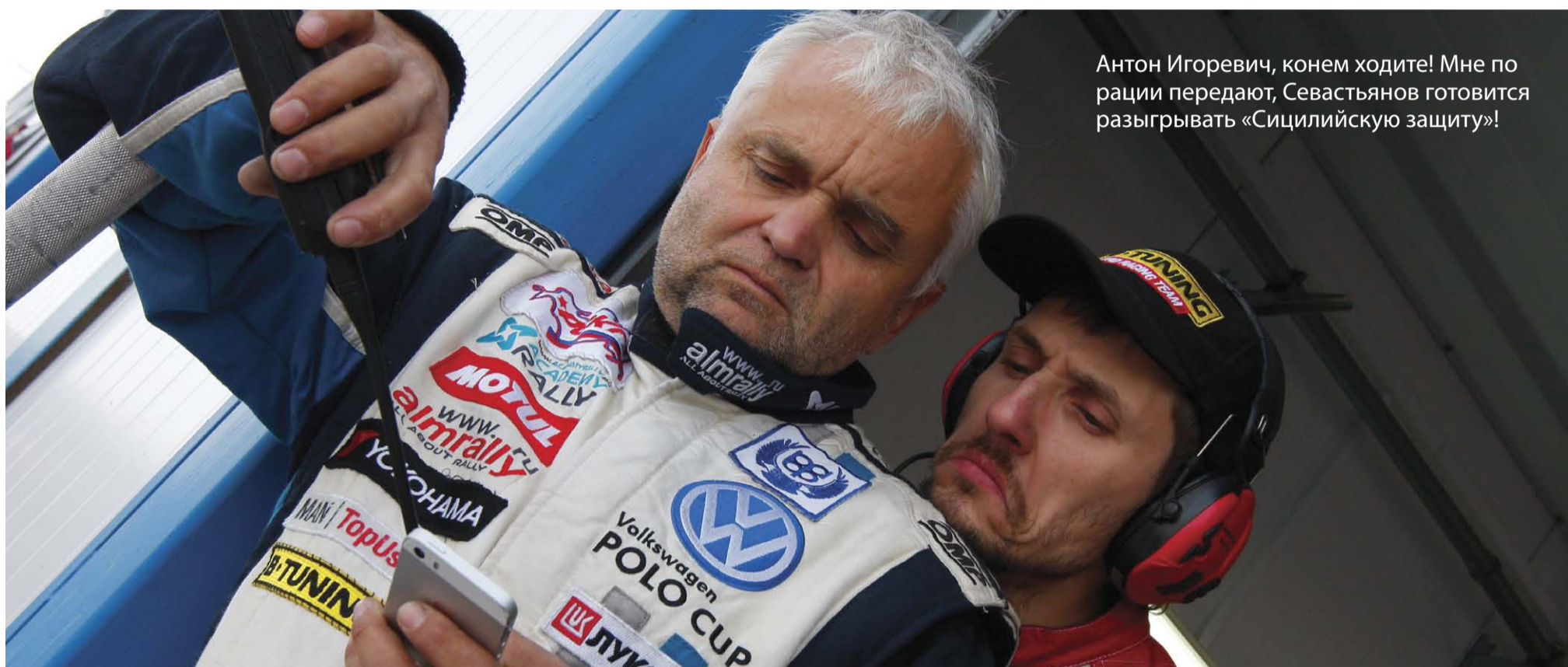


Вот, вот! И, как учили Маркс с Энгельсом, когда верхи не могут, а низы не хотят — приходится менять мотор...





Новые механики были не очень готовы к гонке?!



Антон Игоревич, конем ходите! Мне по рации передают, Севастьянов готовится разыгрывать «Сицилийскую защиту»!

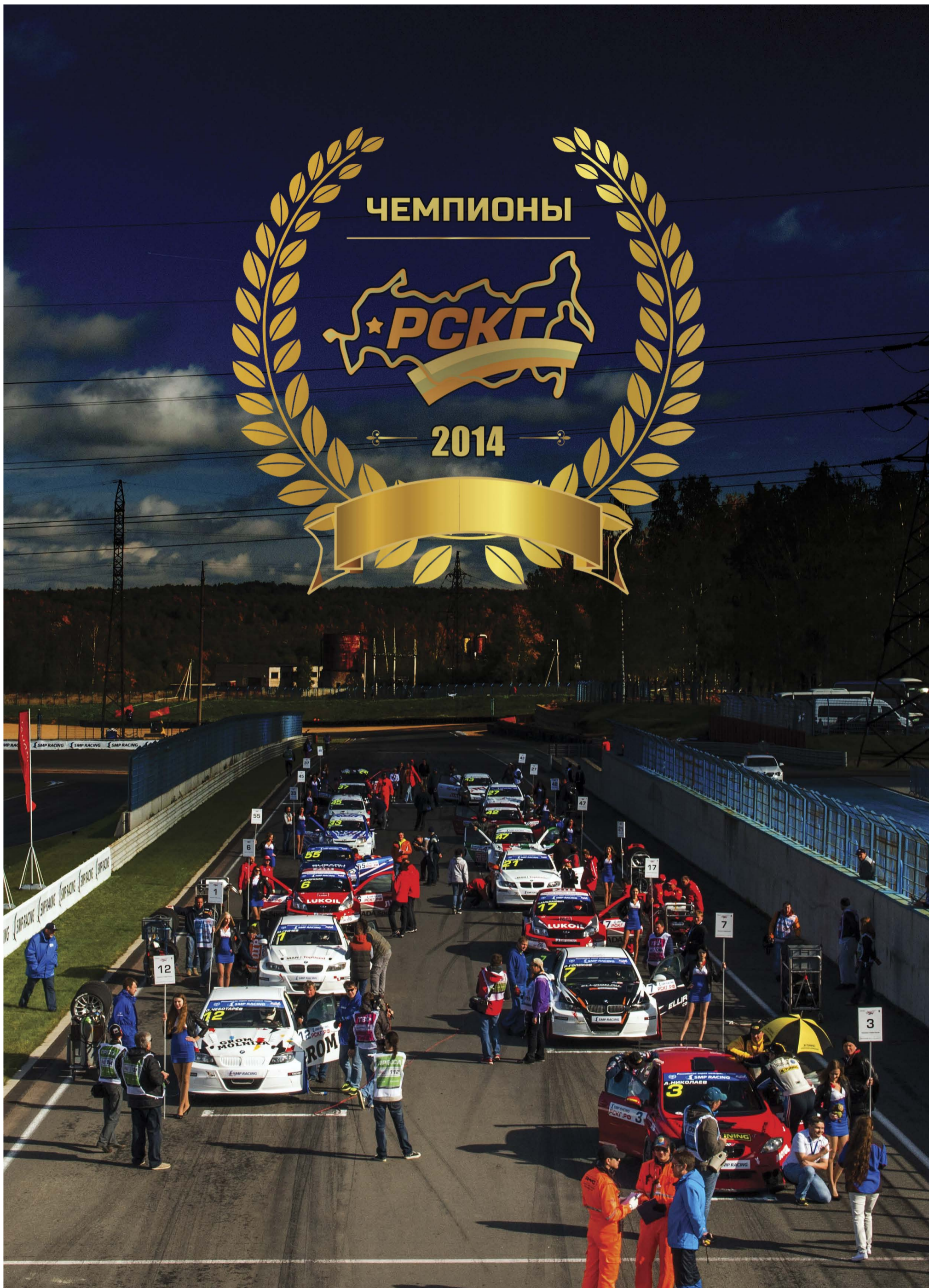


Эталонный фейспалм Максима Чернева



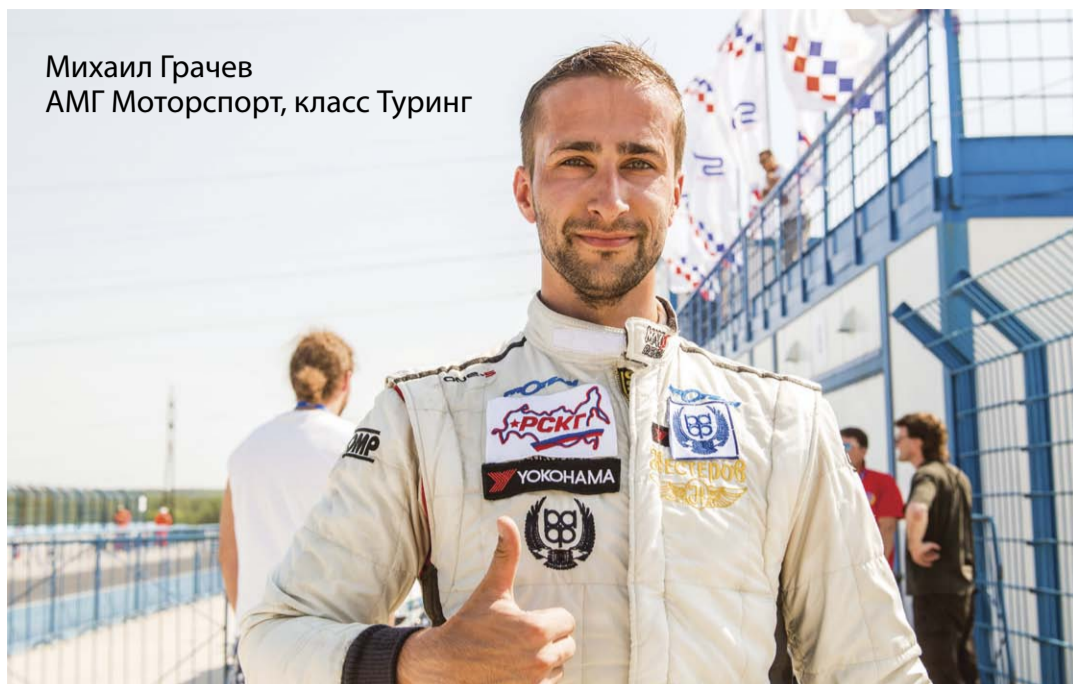
Работа настоящего инженера в чем-то очень дирижёрская







Михаил Грачев  
АМГ Моторспорт, класс Туринг

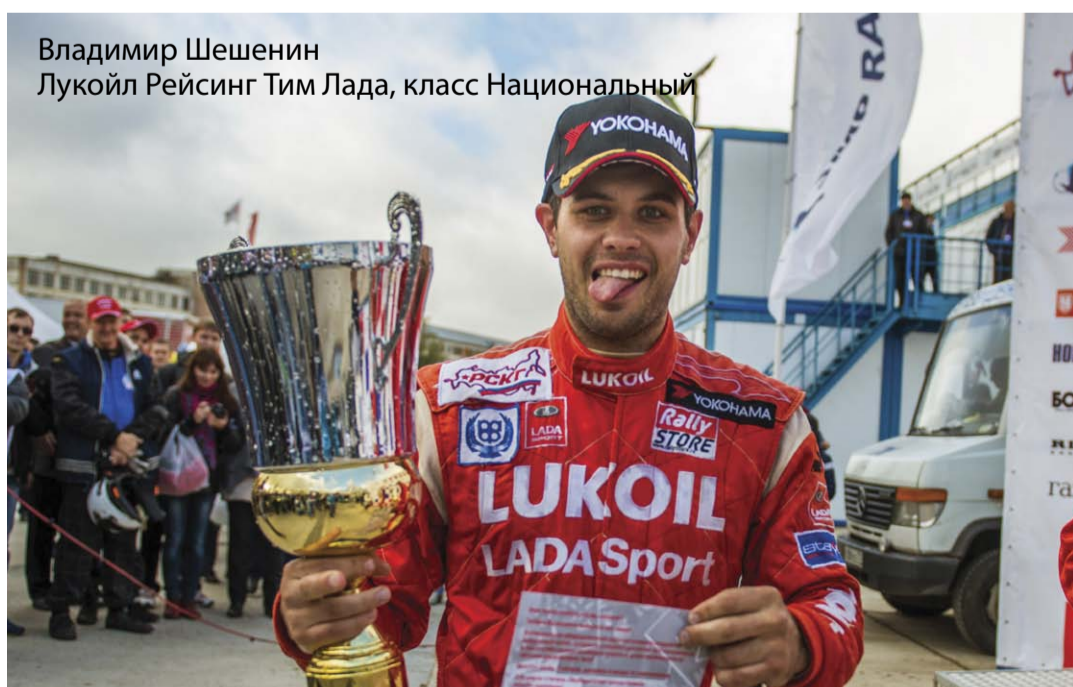


Александр Масленников  
Подмосковье моторспорт, класс Супер-продакшен



Борис Шульмейстер  
Sports Racing Technologies класс Туринг-лайт

Владимир Шешенин  
Лукойл Рейсинг Тим Лада, класс Национальный



## ЧЕТЫРЕ ТИТУЛА ЗА СЕЗОН

Прошедший кольцевой сезон был вполне успешным, по ходу всех восьми этапов в разных классах РСКГ была борьба, спортивная интрига и порой непредсказуемое развитие событий. Всего на четыре класса («Туринг», «Супер-продакшен», «Туринг-лайт» и «Национальный») серия собрала 84 участника, и это можно считать хорошим знаком. В прошлом, 2013 году, в кольцевом чемпионате участвовало на 12 гонщиков меньше. Сохранилась и основная тенденция — немало пилотов пришло из региональных чемпионатов вроде открытого чемпионата республики Татарстан, а самым популярным классом остался «Национальный». За счет казанских гонщиков, выступавших на своих домашних гонках, самый демократичный класс собрал практически половину участников — 38 человек.

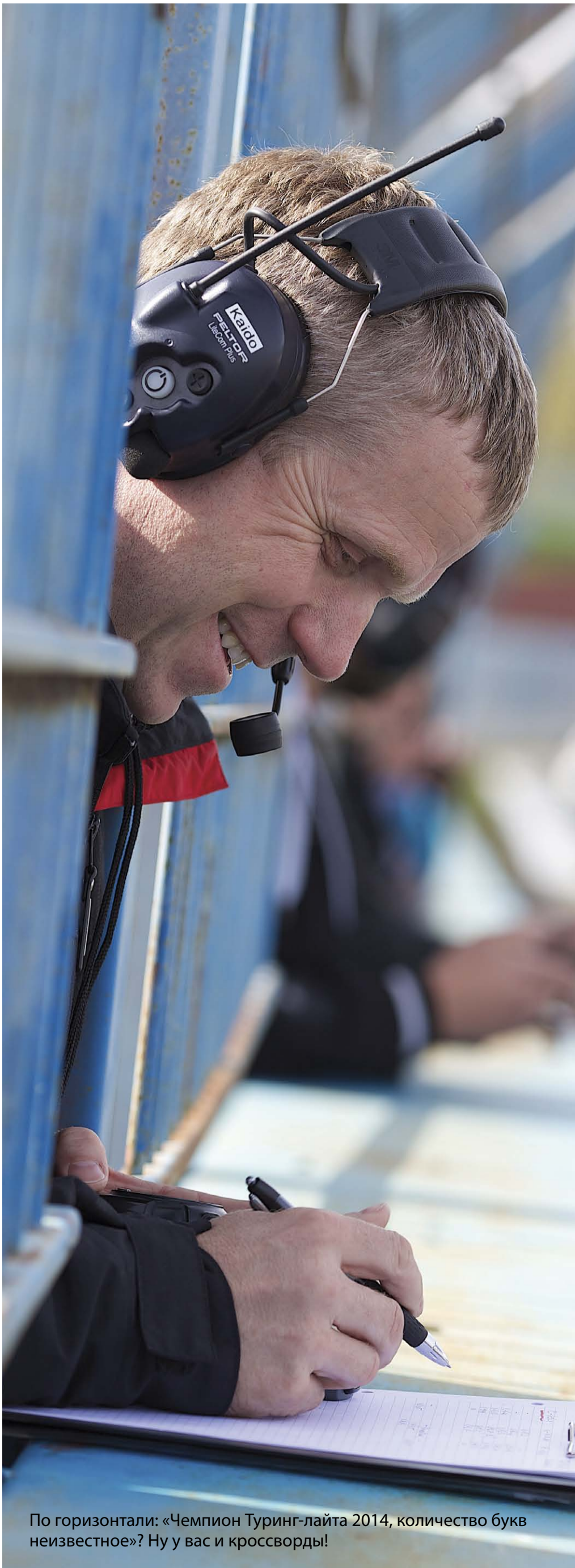
Говоря о прошедшем чемпионате, невозможно не отметить и неожиданное количество новой техники, вышедшей в этом сезоне на российские трассы. Символическое первенство также принадлежит классам с объемом двигателя 1600 кубиков, где дебютировало сразу три автомобиля российской постройки, и это не говоря о привозной технике вроде Рено Твинго или Пежо 208. В «Туринг-лайте» команда ПСМ-Team80 подготовила новый Kia Rio R2B, а в «Национальном» дебютировала упрощенная версия корейского хэтчбека; Академия Ралли подготовила четыре кольцевых седана VW Polo. Говоря про «Туринг-лайт», нельзя не заметить, что время российской Лады после появления большого количества иностранных автомобилей, похоже, подходит к концу. В сезоне 2014 года среди пилотов «Лайта» было всего два гонщика на Калинах, а быстрее всего из них — Виталий Ларионов — смог одержать несколько побед только благодаря ошибкам соперников, а не за счет чистой скорости. Технические новинки были и в двухлитровом классе, в классе «Супер-продакшен» должно было дебютировать спорт-купе Субару БРЗ, но из-за специфики подготовки автомобиля японскому спорт-купе пришлось обосноваться в «Туринге».

Всего за сезон 2014 года было разыграно 64 кубка за первое место, по 16 в каждом классе, и статистика победителей радует не меньше остальных показателей первого сезона РСКГ. Всего на первой ступеньке подиума стояло 20 разных гонщиков, при этом рекордсменами стали пилоты классов «Туринг-лайт» и «Национальный», где гонки выигрывало по шесть человек: Борис Шульмейстер (1 победа), Николай Грязин (3 победы), Владимир Черевань (2), Андрей Севастьянов (5), Виталий Ларионов (2) и Ильдар Рахматуллин три раза был быстрее всего среди пилотов «Лайта». Во «второй» лиге наибольшее количество побед одержал Дмитрий Брагин (5), по четыре раза выигрывали Владимир Шешенин и Роман Агошков, и по одной победе на счету у Егора Санина, Артура Егорова и Василия Кораблева.

Чуть скромнее статистика двухлитровых классов, в «Туринге» никто кроме первой тройки не смог бороться за победы, и больше всего их у Михаила Грачева — 10, на счету Алексея Дудукало — 5 первых мест, Артем Кабаков поднимался на первую ступень пьедестала всего один раз. В «Супер-продакшене», так же как и в «Туринге», наибольшее количество побед на счету обладателя Кубка России Андрея Масленникова — 8, еще четыре гонки смог выиграть Андрей Юшин, две — Лев Толкачев, и по одной победе у Владислава Незванкина и Сергея Рябова.

По большому счету, только в «Туринге» борьба носила предсказуемый характер — уже на экваторе сезона было понятно, что Михаил Грачев сможет завоевать третий чемпионский титул. В остальных классах борьба шла практически до последнего момента — благодаря усилиям гонщиков и команд спортивная составляющая чемпионата вышла на новый уровень, который был недостижим в предыдущие сезоны. Чемпионат начинает готовиться к своему второму сезону и основа, заложенная в этом году, позволяет уверенно смотреть в 2015-й год.





По горизонтали: «Чемпион Туринг-лайта 2014, количество букв неизвестное»? Ну у вас и кроссворды!











1



2



4



# ТОР-5: Лучшие снимки сезона

Григорий Голышев

Мы попросили наших фотографов отобрать пятерку лучших снимков за сезон и рассказать, почему именно эти фото они считают лучшими.

1. Когда я отбирал фотографии, я знал, что в моей подборке лучших кадров обязательно будет подиум! В этом году участники знатно боролись на трассе, красивые обгоны и захватывающая борьба приводили к тому, что пилоты с особыми эмоциями выходили на подиум. Никто не уходил, протоколно забрав бутылки с шампанским. Именно поэтому в итоговую подборку попал этот кадр — Роман Голиков, 8-й этап, Смоленское кольцо.
2. Для меня одним из главных достижений прошлого года (их было много, чего только стоят одни трансляции гонок) стали автограф-сессии. И хотя это всего один, маленький шаг в сторону зрителей, он очень правильный. Болельщики могут увидеть своих героев вне боксов, машины. Это показывает, что гонками занимаются самые обычные люди.
3. Каждый год так или иначе богат на аварии, в этом — их было немало. Чего только стоят оба этапа на казанском кольце или авария Руслана Медведева в Сочи. В большинстве случаев главными героями были пилоты эмоционального класса «Национальный», именно поэтому здесь фотография Натальи Гольцовой с третьего этапа РСКГ на Нижегородском кольце.
4. Конечно, была и обычная борьба, особенно отличились Николай Грязин и Владимир Черевань, чья схватка держала в напряжении весь сезон, от первой до последней гонки. Хочется надеяться, что на следующий год накал страстей будет не меньше.
5. Прошедший сезон запомнится также и новым автодромом, пилоты РСКГ открыли трассу в Сочи. Стекло, бетон и две шикарные гонки в исполнении пилотов «Туринг-лайта». Пожалуй, именно эта фотография лучше всего характеризует прошедший сезон 2014, причем сразу во многих смыслах.



3



5



# БЛИЦ ПО ИТОГАМ СЕЗОНА

Сергей Нуждин, ПСМ-Team80

Перед началом прошедшего сезона у меня были большие надежды на собственный проект с автомобилями марки KIA и на развитие чемпионата России. Во многом мои надежды оправдались — KIA Рио как для «Туринг-лайта», так и для «Национального» получились быстрыми — это дает нам надежду на хороший результат в будущем. Также оправдались и мои надежды относительно чемпионата — перемены к лучшему видны, и главное этому подтверждение — прямые трансляции гонок. Говоря про год следующий, я надеюсь, что наша команда сможет регулярно бороться за места на подиуме; осенью мы плодотворно поработали с машинами и устранили практически все технические сложности, которые нам мешали в дебютный год. В контексте самой серии хотелось бы увидеть дальнейший прогресс — активную работу по привлечению зрителя на трассы и, конечно, чтобы трансляции вышли из Интернета на уровень общероссийского телевидения.



Владислав Кубасов, ВПК-Спорт

Сезон получился скомканный, я ошибся. Мы планировали начинать его на Классике в «Национальном», но из-за нехватки времени оказались не готовы, и последующий переход на Фiestу заложил основу тому, что мы догоняли соперников, дорабатывали машину и проигрывали по стратегии. Но мы смогли завершить его на хорошей ноте, и все эти сложности помогли мне переосмыслить гоночный процесс. И теперь я хочу внести серьезные изменения в собственный подход к автогонкам. Новый чемпионат мне понравился, были видны сдвиги к лучшему — трансляции, мои друзья следили за ними и потом рассказывали много интересного. Была видна работа, у Олега Петрикова получилось собрать хорошую команду профессионалов, которым небезразлично происходящее. Главная проблема в нашем спорте пока с судейством и спортивной властью, хотелось бы видеть больше прозрачности и логики в решениях. Как мне кажется, на некоторых позициях должны произойти перемены. Очень понравилось закрытие сезона, это было здорово, хотелось бы видеть это почаще (улыбается). Хотелось бы, чтобы в гонках появился костяк заинтересованных людей — после этапа мы всегда разговариваем друг с другом, всегда появляется много мыслей, но, несмотря на общий паддок, мы во многом разобщены, и часть полезного забывается, так как все заняты своими проблемами. Мы не думаем о будущем. Так же хотелось бы, чтобы в кольце появились доступные классы — старой, доступной техники очень много — взять хотя бы машины оригинального (полусерийного) «Супер-продакшна» или N групповые машины из Лайта. Нам сейчас не хватает лестницы вниз — изначальная цена входа в спорт очень велика, и есть только лестница наверх. Надо не пытаться объединить старое и новое в один класс, а предложить опцию для начинающих — чтобы тайматекеры могли за разумные деньги приходить в нормальный спорт. В этом больше смысла, чем строить дорожные «корчи» за 2–3 миллиона, и одновременно это может дать РСКГ новый класс поддержки и более «широкое основание», которое в будущем могло бы давать новые имена.



Михаил Девель, АМГ Моторспорт

В чемпионате этого года была видна положительная работа организаторов, хотя наверняка не все задуманное у них получилось. Главное достижение — мы, его участники, стали узнаваемы, как и сам чемпионат, который сделал большой шаг и перестал быть кулуарным событием. В этом году мы завоевали третий титул подряд, и, при всей казавшейся простоте, он был сложным, в чем-то даже более значимым по сравнению с другими сезонами. Несмотря на казавшиеся большими отрывы от соперников, было непросто, ведь Гранты наших главных соперников перестали ломаться, стали надежнее. А если говорить о чемпионате следующего года, хотелось бы пожелать организаторам — участникам.



Павел Кулагин, G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт

В прошедшем сезоне основной задачей для нашей команды было добиться постоянного прогресса Сергея Коронатова. Сергей продемонстрировал достаточно высокую скорость и стабильность. А объединение усилий с Владимиром Череванем позволило до последнего этапа бороться за титул в Командном зачете класса «Туринг-лайт» и занять почетное второе место. Прошедший сезон подтвердил правильный выбор тренировочной программы и наметил направления дальнейшего развития. Про Чемпионат: прошедший сезон могу оценить, как существенный шаг вперед по сравнению с предыдущими годами. У чемпионата действительно появился руководитель, заинтересованный в развитии и продвижении гоночной серии. Очень приятно, что у Чемпионата хорошее финансирование. Про спортивную составляющую могу сказать следующее. Порадовали 1600-кубовые классы — Туринг-Лайт и Национальный. Высокая конкуренция и насыщенная борьба сделала заезды «Объединенного 1600» настоящим украшением Чемпионата. В следующем году хотелось бы увидеть подобную борьбу во всех классах Чемпионата.





# ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА МЕХАНИКОВ Евгений Омелин

Профессиональная гоночная команда B-Tuning

На последнем этапе РСКГ завершился конкурс на лучшего механика серии. Голосование, длившееся до самых последних минут сезона, должно было решить судьбу первого места. Победителем, с минимальным преимуществом над Александром Тищенко из АМГ Моторспорт стал Евгений Омелин из профессиональной гоночной команды B-Tuning. Мы попросили его рассказать о себе.

«Я попал в гонки совершенно случайно, у меня были друзья — семья братьев Лобода, которые тогда выступали в кроссе. Они собрались строить техничку и купили грузовик Volvo, во время какой-то нашей встречи я спросил: «Что вы с ним будете делать? Отдавать на сторону или сами будете строить?» Мне предложили сделать свои чертежи технички, что и было исполнено. А через какое-то время мне позвонил директор команды «Спорт Авто» (так называлась команда) и сказал, что со следующего дня я работаю у них. Я был очень удивлен, но от предложения не отказался. До этого я, конечно, знал об автогонках, ездил на кроссовые этапы поболеть за братьев. Было это в 2006 году, сами же гонки появились в моей жизни за 3 года до этого, когда братья впервые стартовали в кроссе. Позже, когда кроссовая команда закрылась, я попал на работу в B-Tuning, и попал я туда вместе с грузовиком (улыбается), который к тому времени купил Андрей Севастьянов.

Это было на трассе в Нижнем Новгороде, где Юрий и Михаил участвовали в кубке Лада Гранта, помню, что просто собрались с женой приехать на гонки. Там я увидел знакомый грузовик и спросил у Андрея, кто водитель, предложил свою помощь — я знал, как построен Volvo и был готов рассказать о каких-то особенностях. Так я и оказался в команде. В промежутке я пару раз ездил на ралли, друзья просили помочь.

Хотя Андрей Севастьянов назвал меня незаменимым сотрудником команды, таких, конечно, не бывает. Да, в гонках бывает сложно, но если включить голову, то будет все просто и легко. Чтобы все успеть — надо никуда не торопиться!

Победа в конкурсе механиков стала приятной неожиданностью, меня поддерживали все друзья, я подключил к голосованию всех, кого мог (улыбается). Откуда только не голосовали: Вьетнам, Америка. Конкурс получился международный. Когда после Смоленской гонки мне стали приходить поздравления в социальных сетях, я был очень удивлен, что мне писали незнакомые люди из разных уголков страны — Сибирь, Новороссийск.

Мне сложно рассказать, что в моей работе мне нравится или нет. В этом есть что-то личное. Конечно, график у нас ненормированный, но с другой стороны — так работают все. Коллектив у нас хороший, как говорил в интервью Василий Иванов: «Мы всегда сохраняем хорошее настроение». Это порой непросто, ведь работать приходится в любую погоду, время суток. Говоря о работе, я бы сказал, что не хватает загрузки зимой и, конечно, хочется, чтобы наша команда выиграла чемпионат России. А потом уже можно и «на Европу» смотреть.

В свободное от гонок время я увлекаюсь спортом и туризмом — горные лыжи, водный туризм, люблю путешествовать на автомобиле. Выходит по сезонам — летом одно, зимой другое. Сочетать с гонками, конечно, сложно, но отпуск всегда есть, и мы семьей уезжаем путешествовать. Этим летом я был на море, хотим съездить на Байкал, но туда ехать сложно — целых три недели. Так что традиция еще ни разу не прерывалась. »









3



5

## ТОР-5: Лучшие снимки сезона

Марат Даминов

Мы попросили наших фотографов отобрать пятерку лучших снимков за сезон и рассказать почему именно эти картинки они считают лучшими.

1. Автограф-сессия, я дежурно прохожу вдоль пилотов, Грачев делает дежурное парадное лицо, и тут Леша Дудукало берет маркер и, пользуясь тем, что Миша его не видит, что-то рисует, хитро улыбаясь. А потом откладывает маркер и делает вид, что ничего не было.

2. Это одна из моих любимых грид-герл — Ира Романова из Нижнего Новгорода. Я попросил ее позировать мне. Она так красиво и активно это делала, что Саша Тищенко, обычно очень собранный, не удержался и бросил крутить гайки на колесах, чтобы посмотреть на Иру.

3. Случайный кадр из Нижнего Новгорода. Лена Лосева идет в проблемах и, видя мою камеру, строит страшное лицо, даже не видя, что у нее за спиной. Кадр зомби-апокалипсиса сложился сам собой.

4. Финальная гонка в Смоленске. Хочется найти интересный кадр, но его все нет — все оригинальное уже отснято за 8 этапов, новое на ходу придумать не получается. И тут мысль — есть же кубки, что с ними можно сделать?

- Девочки, возьмите их в руки. Нет, опять банальщина получается. А теперь поставьте их на бетон. Да-да, на бетон. О! То, что надо!

5. Залезаю в очередной раз под машину, чтобы снять кадр серии «из тайной жизни механиков», и тут вижу просто яростную борьбу человека и железа. Столько сил и эмоций было вложено в этот момент, что я едва успел нажать кнопку на камере, и кадр получился нечеткий. Потом уже, когда устроился поудобнее и кадры были резкими, я не смог увидеть той яркой эмоциональной вспышки.





# Частное мнение. Марат Даминов

фотослужба РСКГ

Вы хотите чаще видеть себя, машину и команду в СМИ? Предположу, что да. Но вот незадача, почему же одни постоянно в кадре, а другие — случайно и мельком? Думаете, мы снимаем только фаворитов? Конечно, снимать победителей — наша прямая обязанность, но поверьте, что журналисты с огромным удовольствием будут снимать и машину, и вас, если:

- машина цепляет взгляд;
- техники опрятны и в одинаковых комбинезонах;
- пилот и персонал доброжелательно настроены;
- в боксах у вас порядок.



Даже простая, схематичная расклейка автомобиля удачно выделяет его на фоне пустых бортов в пелотоне.





Механик должен быть красив с ног до головы!



Должно быть вот так!

### Машина

Посмотрите на однообразную вереницу машин класса «Национальный». Да, у машин разные цвета, наклеена реклама, но выглядят они, за редким исключением, так невзрачно, что если вы не в топе или не в крэше, то снимать вас просто неинтересно. Обратите внимание на машины LADA LUKOIL, BMW Голикова и Чеботарева, Subaru Чернева, Peugeot команды SRT, Renault Рахматуллина — их видно везде, их просто интересно снимать, они делают кадр ярким. Думаете, Lada Калина невозможно сделать интереснее? А вы попробуйте! Что делать? Сделайте машину гоночно-красивой или необычной. Обратитесь к уже готовым специалистам или дизайнерам, которые смогут разобраться в специфике вопроса. Которые не просто возьмут боковые проекции машины и покажут варианты раскраски, но еще и возьмут реальные фото с гонок в разных ракурсах и покажут, как это будет смотреться. И, конечно, при этом учтут, какие детали чаще всего страдают, чтобы этот элемент легко было переклеить без ущерба общему виду.

Вы скажете, это дорого? А вы для чего размещаете рекламу на машине? Чтобы потом вернуть хотя бы часть затрат через потенциальных клиентов, верно? Сделайте так, чтобы это было красиво и умно, и тогда вы попадете в объективы СМИ — зрители и клиенты вас увидят. А пока, в большинстве случаев, вы выбрасываете деньги на ветер.



А это какой-то страшный кадр из жизни дворового автосервиса

### Механики

Когда работают люди в одинаковых комбинезонах — видна атмосфера работы, степень их вовлеченности в процесс, видно, что они — не случайные в боксе люди, а значит, они будут запечатлены.

Комбинезоны стоят недорого, но многие почему-то пренебрегают этим.

### Доброжелательность

Если пилот улыбается в камеру — он будет на фото. Точка.

### Порядок в боксах

Если вы подготавливаете / ремонтируете машину, а рядом валяется мусор (не рабочий беспорядок, а именно мусор), виден стол с остатками еды, то фотограф просто пройдет мимо — камера неумолимо покажет все, кадр будет испорчен.

Как мне сказала одна девушка (глядя на фото): «Такое ощущение, что рядом с нами есть параллельный мир, где существуют гонки, ходят красивые девушки с табличками, люди в шлемах и комбинезонах, чувствуется своя атмосфера!» Давайте сделаем так, чтобы эта атмосфера стала еще интереснее и красивее, тем более, вам, повторюсь, это выгодно.



Любой человек в пaddocke должен быть опрятен и аккуратен, вы все лицо чемпионата