

ВЕСТНИК ПИЛОТА ★ РСКГ

www.raf-rcrs.ru



БОЛЬШОЙ УИК-ЭНД В СОЧИ



Третий этап Российской серии кольцевых гонок прошел на трассе Сочи Автодром. В предпоследние выходные июня новейший трек России собрал большой гоночный уик-энд — здесь встречались два чемпионата, проводимых при поддержке SMP Racing — РСКГ и Формула 4, иностранные друзья из TCR International Series и чемпионат МитДжет.

Как обычно этап начался с пре-пати на территории гостиницы «Азимут», куда участники добрались на боевых машинах своим ходом. Вечеринка открытия как всегда собрала хорошую публику. Гости могли пообщаться с гонщиками, взять автографы и узнать инсайд, как живет гоночный чемпионат.

Что до гоночной программы, то большой уик-энд в Сочи открывался дружественным картинговым турниром, собравшим участников из трех серий: TCR, РСКГ и Формула 4, который прошел на новейшей трассе Forza Karting, — она в этот день открылась у входа на Сочи Автодром. Перед дружеским турниром трассу торжественно открыли промоутер Гран-при России Формулы-1 Сергей Воробьев, руководитель РСКГ Олег Петриков и владелец сети картинг-центров Forza Илья Буренко.

Турнир собрал лучших гонщиков — побороться за право съесть главный приз — торт, хотели 50 участников, 17 из которых были из Российской серии. Гонщики от каждой серии по разному подошли к делу. Формулисты вкатывались в траектории, гонщики из TCR устроили настоящие кузовные гонки и по ходу заезда дважды «разбирали» трассу-картодром на отдельные отбойники.

Отборы вывели в финал 9 человек: Павла Кальмановича, Егора Санина и Максима Чернева из РСКГ, Стефано Комини, Сергея Афанасьева и Михаила Грачева из TCR и Дениса Мавланова, Симо Лааксонена и Алексея Корнеева из чемпионата Формулы 4.

Лучше всех решающая гонка удалась у формулистов, Симо Лааксонен и Денис Мавланов заняли первые два места. Символическое третье место отбил Максим Чернев, гонщик из Екатеринбурга долгое время боролся со своими коллегами по кузовным гонкам и только под финиш получил оперативный простор и начал догонять лидеров. После финиша гонщиков ждало общее фото всех участников турнира и раздел главного приза соревнований — торта хватило всем!



-дуэль - дуэль -дуэль -

Севастьянов

С какого года Андрей Николаев занимается гонками?

Более 10 лет
(Начал заниматься автоспортом 11 лет назад, с 2004 года.)

Сколько гонок Андрей Николаев выиграл в РСКГ?

В РСКГ были только подиумы.
(Ни одной)

Любимая гоночная трасса?

Знак равенства между: Смоленским кольцом, KazanRing и MRW
(Смоленское кольцо)

Есть ли у Андрея какой-то гоночный ритуал?

Нет, не знаю такого.
(Нет)

Фильм на все времена для Андрея Николаева?

«Дни грома». Там есть все: скорость, страсть, любовь, женщины.
(Таких нет)

Хобби Андрея Николаева?

Я прирастил его к большому теннису.
(Большой теннис)

Вердикт: 5 балла. Дуэль закончилась уверенной победой Андрея Севастьянова.

Николаев

С какого года Андрей Севастьянов занимается гонками?

С 15–16 лет.
(Первое большое соревнование в 1991 году, первые победы в 1995 году.)

Сколько гонок Андрей выиграл в РСКГ?

Шесть
(6)

Любимая гоночная трасса?

Надеюсь, что Смоленское кольцо
(Нюрбургринг)

Есть ли у Андрея какой-то гоночный ритуал?

Не был замечен, наверное, нет
(Ритуала нет, но важно правильно и удобно, без спешки, одеть шлем.)

Фильм на все времена?

После последней аварии, наверное, «Берегись автомобиля»
(«Дни грома»)

Хобби Андрея Севастьянова?

Рыбалка
(Рыбалка)

Вердикт: 4 балла. Отличный результат! Осталось вместе посмотреть подборку гоночного кино :)



1

В каком сделан году этот снимок?



2

Назовите водителя этого автомобиля?



3

Назовите этого гонщика?

КОНКУРС ЗНАТОКОВ

ХОТИТЕ ВЫИГРАТЬ СУВЕНИРЫ РСКГ?

Организаторы Российской серии кольцевых гонок совместно с «Вестником пилота РСКГ» объявляют читательский конкурс для знатоков автоспорта. Отвечайте на вопросы конкурса, которые будут публиковаться в 6-и номерах газеты по ходу гоночного сезона, первая тройка, набравшая наибольшее количество баллов, получит сувениры от организаторов РСКГ.

Присылайте ваши ответы по электронной почте на адрес: elena@raf-rctc.ru



Иван Лягуша: спецсеминар на гоночных трассах

Пятикурснику МГТУ, с одной стороны, можно позавидовать: мало у кого есть возможность выйти на старт профессиональных гонок за счет собственного вуза. С другой стороны, из-за этого его команде Bauman Motorsport придется учиться на своих ошибках чаще, чем хотелось бы.

Лет двадцать назад трудно было представить, что в вузе может существовать собственная кольцевая команда, где интересующиеся автоспортом студенты могут работать, что называется, на всем готовом. Те, кто был студентом в начале девяностых, может только позавидовать молодому поколению, у которого есть такие возможности. Казалось бы, в созданную в столичном МГТУ имени Баумана команду Bauman Motorsport должна стоять очередь — но на деле московский коллектив состоит всего из 5 человек. «Интересующихся очень много, но остаются единицы, — рассказывает Лягуша. — Не так легко совмещать это увлечение с учебой, а то и с работой. Времени уходит много — делами команды приходится заниматься каждый день: если не гайки крутить, то ездить по городу и заказанные запчасти забирать...»

«Национальный» — не самый сложный класс отечественного кольца, но казалось бы, и при постройке гоночной «Калины» никак не обойтись без опытных консультантов. Тем не менее, студенты МГТУ решили все сделать сами. К счастью, в их вузе есть и помещения, и приличный станочный парк: когда всем этим можно пользоваться бесплатно, остается одно — брать и делать. «Сферы ответственности сами собой распределились в соответствии со специализа-

цией, — продолжает Иван Лягуша. — Есть человек с кафедры поршневого моторостроения — само собой, на нем работы с двигателем. Мой одноклассник с кафедры колесного машиностроения работает с ходовой частью. У одного из заинтересовавшихся специализация не связана напрямую с автомобилями — он взял на себя обязанности менеджера, всю эту волокиту с документами... Я же стал пилотом, так как у меня единственного был опыт быстрой езды — сначала на прокатных картах, потом на технике посерьезнее — вроде «Ракет-120»...»

Автоспортивные проекты — не новость для столичного вуза: на протяжении нескольких лет его студенты создают автомобили в рамках соревнований «Формула Студент». Однако этот проект, как нетрудно догадаться по названию, изначально создан под участие в нем высших учебных заведений и является скорее образовательным, чем спортивным. РСКГ — дело другое: здесь соревноваться приходится не с другими студентами, а с порой с теми, кто в автоспорте не первый десяток лет и знает гоночную «Калину» до последнего винтика. Организаторы, судьи и соперники могут сколько угодно умиляться присутствию в списке участников студенческой команды, но никаких скидок ей делать не будут. Руководство вуза пока не ставит существование команды в зависимость от результатов, да и первый сезон Bauman Motorsport в любом случае рассматривается как установочный — но даже неопытные участники вряд ли приезжают на трассу с четким намерением финишировать последними. Однако кому-то делать это все-таки приходится, вот и Иван Лягуша оказался на последней строчке

финишного протокола в обеих гонках, где вообще смог увидеть клетчатый флаг. А остальные четыре заезда и вовсе завершились сходом с трассы.

Наверное, проблем было бы ощутимо меньше, закажи Bauman Motorsport постройку гоночной «Калины» Дмитрию Брагину или Наталье Гольцовой. Но такова специфика студенческой команды: здесь важнее учиться на собственных ошибках, чем выигрывать на всем готовом. Правда, графику такого обучения не позавидуешь — особенно когда Иван Лягуша рассказывает о последнем этапе РСКГ в Сочи: «Перед отправкой машины на гонку у нас возникли проблемы с головкой блока, поэтому мы погрузили на автобус автомобиль с неисправным двигателем и собирали его уже в Сочи. Успели, а на тренировках мотор снова вышел из строя. За ночь двигатель собрали заново, но уже в гонке пошел вразнос один из приводов. Получается, и ночью не спишь, и результата нет. К счастью, более опытные соперники не хихикают над нами, а по возможности подсказывают, где именно мы допустили ошибку и как не допустить новую... Например, с приводом у нас возникла проблема, так как при установке усиленного узла мы не подрезали стопорные кольца в поворотном кулаке...»

Сложно сказать, сколько очков наберет коллектив Bauman Motorsport к концу сезона, но в одном можно быть уверенными: опыта и ее пилот, и его товарищи по команде получают, что называется, с горкой. А для студентов это будет даже поважнее, чем очки, кубки и шампанское.



Экватор

На 4 этапе этот сезон Российской серии кольцевых гонок пройдет экватор. Самое время подвести итоги первого полугодия.

Новый сезон, несмотря на кризис, благополучно стартовал 15 мая на Нижегородском кольце.

«В межсезонье мы активно решали задачу: как сделать так, чтобы экономический спад и колебания валютных курсов в наименьшей степени коснулись участников РСКГ, — вспоминает руководитель серии Олег Петриков. — Благодаря усилиям промоутера SMP Racing, моей команде и отзывчивости партнеров Российской серии мы смогли найти компромиссы и новые возможности. Снизили стоимость топлива, удержали цены на импортные гоночные шины почти на прежнем уровне, и в результате не только не потеряли, но и обрели новых участников!»

Первый этап собрал 55 заявок в 5 классах РСКГ. Только в традиционных классах — «Туринг», «Туринг-Лайт», «Супер-Продакшн» и «Национальный» — решили принять участие 50 спортсменов. Тогда же дебютиро-

вало Юниорское Первенство РСКГ, первыми участниками которого стали 5 молодых спортсменов. Для сравнения, на открытие сезона 2014 года приехали 42 пилота.

«Я знаю, некоторые считают не совсем корректным оперировать общим числом участников, — отчасти соглашается с возражениями Петриков. — Однако это наглядный показатель того, что люди нам поверили, что в прошлом году и в межсезонье мы не зря вели напряженную работу. Мы же не создали десять новых зачетных групп, в каждую из которых заявили по два спортсмена. Нет, новые участники пришли все в те же 4 основных класса».

Столько же взрослых пилотов приехали 30–31 мая на Смоленское кольцо: коллегия спортивных комиссаров РАФ допустила к участию во 2 этапе Чемпионата и Кубка России пятьдесят человек, не считая трех пилотов Юниорского Первенства РСКГ.

«К весне мы подготовили регламент Юниорского Первенства РСКГ, оформили его региональный статус и получили живой отклик со стороны потенциальных участников. Доступная техника, привлекательные условия для тех, кто приходит в кольцо из картинга или других дисциплин автоспорта, позволили рассчитывать на хороший старт. Увы, не все успели подготовиться к первому этапу, а второй совпал со школьными экзаменами. Но по ходу сезона юниоров станет больше», — уверен руководитель Российской серии.

3 этап РСКГ прошел 20–21 июня в Сочи совместно с международной серией TCR и североевропейским чемпионатом SMP Formula 4 при поддержке российского монокубка MitJet. 13 гонок за два дня — такого, пожалуй, в новой истории отечественного кольца еще не было! Не все участники, отметившиеся на первых двух этапах, смогли приехать в Краснодарский край — в 4 классах Российской серии приняли участие 47

пилотов.

«В течение сезона такие колебания неизбежны, — считает Олег Петриков. — Для кого-то лето — жаркая пора в бизнесе, другие, наоборот, уходят в отпуск. Даже те, кто планирует проехать весь сезон, сталкиваются с внешними обстоятельствами и пропускают отдельные этапы. С другой стороны, вместо тех, кто не смог приехать на самый отдаленный от центральной части России автодром в Сочи, заявили новые участники, которых мы не видели на первых гоночных уикендах».

За первые 3 этапа в РСКГ приняли участие 62 спортсмена в 5 классах. Впереди 4 этап на KazanRing, который грозит побить рекорд по количеству заявок: по опыту прошлого года, основной состав Российской серии на татарстанском этапе усилят местные пилоты.

«Первая половина сезона прошла удачно, — констатирует Петриков. — Мы увидели новые команды, новую технику. Я рассчитываю на дальнейший рост популярности: ведь то, что мы получили сейчас, является результатом работы в прошлом сезоне. Это и привлечение информационных партнеров, и онлайн-трансляции гонок на интернет-сайтах, которые позволили пилотам найти спонсоров к началу РСКГ-2015. Сейчас мы продолжаем развиваться, но по-настоящему эффект от нововведений — промо-активностей накануне этапов, прямого телевизионного эфира на АВТО24 и обзорных программ на канале Спорт — будет замечен во второй половине сезона».

Есть ряд проблем, которые организаторы РСКГ решают по ходу сезона. Большая часть из них остается незамеченными участниками либо настолько незначительна, что не заслуживает внимания. Но есть сложности, которые нельзя обойти — они имеют давние истоки и не могут быть исправлены одновременно.

Так, достаточно напряженная ситуация сложилась в самом быстром классе «Туринг» — по сравнению с прошлым годом он стал менее популярным. Причина кроется в дороговизне техники, стоимости ее содержания, а также в определенной инерции, которая мешает

перелому ситуации к лучшему. До сих пор основу класса составляли 2-литровые атмосферные BMW 320si поколения E90 — немолодые машины, подготовленные по требованиям S2000. В чемпионате мира WTCC успел появиться и закрыться класс TC2T, Кубок Европы ETCC возглавили пилоты на технике с 1600-кубовыми турбомоторами, а в российском «Туринге» лишь в прошлом году появились LADA Granta Sport с аналогичными двигателями — увы, не слишком надежными.

«Мы запоздали с переходом на новые требования и продолжали эксплуатировать старые машины. В нынешнем году появилась хорошая альтернатива в виде техники категории TCR — это современные модели с двухлитровыми турбомоторами. Концепция TCR предполагает низкую стоимость (до 90 000 евро) и высокую надежность такой техники. В Российской серии лишь одна команда успела подготовить к текущему сезону три SEAT Leon нового поколения, но в будущем мы рассчитываем, что аналогичная техника станет основой класса «Туринг».

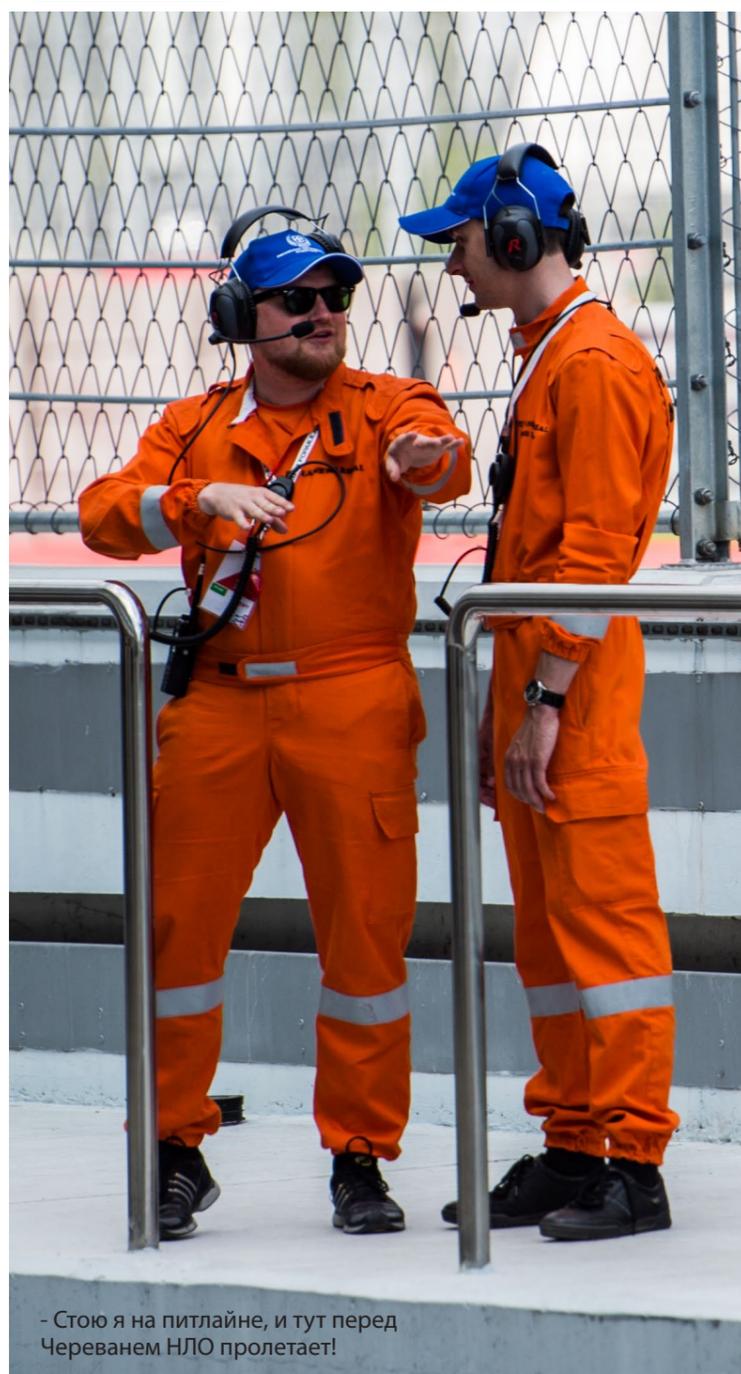
При этом надо четко понимать, что класс «Национальный» — народный, доступный — должен оставаться таким и впредь: здесь стоимость входного билета куда важнее совершенства техники. В зачете «Туринг-Лайт» мы также заморозили требования с прошлого года, и это помогло сохранить старых участников и не помешало привлечь новых — например, заводскую команду LADA. В «Супер-Продакшн» наконец официально прописался автомобиль Subaru BRZ, и есть вероятность, что уже к концу сезона мы увидим еще несколько таких машин».

Сохранение стоимости участия, увеличение аудитории с помощью телевизионных, радиовещательных, онлайн и печатных СМИ, диалог с командами, привлечение новых партнеров, расширение парка техники — такими были приоритеты РСКГ с самого начала, такими они останутся и впредь. Первая половина сезона доказала, что отечественное кольцо продолжает развитие — и организаторы Российской серии планируют не останавливаться на достигнутом.

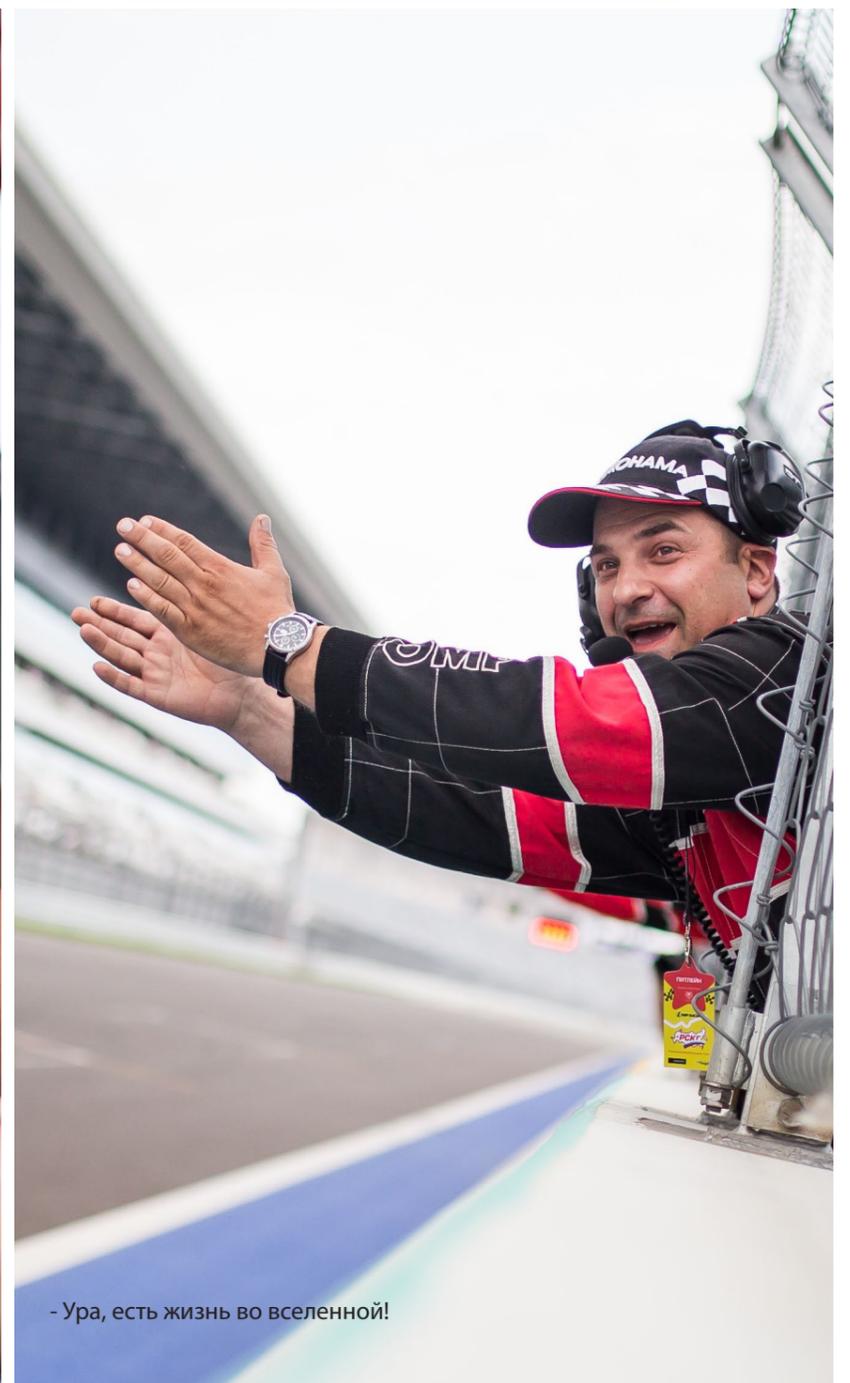




Все что было на пре-пати, остается навсегда.
Поцелуи девушек и подарки от участников - часы TRITES



- Стою я на питлайне, и тут перед Черванем НЛО пролетает!



Положение в личном зачете после трех этапов

Туринг

Позиция	Водитель	1 ЭТАП		2 ЭТАП		3 ЭТАП		4 ЭТАП	5 ЭТАП	6 ЭТАП	7 ЭТАП	Очки
1	ДУДУКАЛО Алексей	17	26	26	26	26	18					139
2	ЛАРИОНОВ Виталий	25	15	12	12	19	16					99
3	ГОЛИКОВ Роман	4	18	18	15	12	25					92
4	АКИНИЯЗОВ Рустам	6	0	16	18	15	0					55
5	ЧЕРНЁВ Максим	10	10	10	0	8	10					48
6	НЕЗВАНКИН Владислав	18	0	8	6	6	2					40
7	БАДОВЕВ Антон	0	0	6	10	10	12					38
8	ТОЛКАЧЁВ Лев	8	0	1	8	2	8					27
9	СИМОНОВ Максим	12	4	0	0	4	4					24
10	ЮШИН Андрей	2	12	2	4	0	9					20
11	ЯШИН Павел	1	8	4	0	0	1					14
12	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	2	0	6					8
13	ТУПИЦЫН Александр	0	6	0	1	0	9					7
14	АРТЮШИН Андрей			0	0	1	9					1
15	КУБАСОВ Владислав			0	0							0

Супер-продакшен

1	ЧЕРНЁВ Максим	7,4	9	12,5	4	13,5	13					59,5
2	НЕЗВАНКИН Владислав	13	0	9,5	9	9	5					45,5
3	ТОЛКАЧЁВ Лев	6	0,5	5,5	13	6	9					40
4	ЮШИН Андрей	5	12,5	6	7,5	9	0					31
5	СИМОНОВ Максим	9,5	5	0	3	7,5	6					31
6	ЯШИН Павел	4	7,5	7,5	1	0	4					24
7	ТУПИЦЫН Александр	3	6	6	5	0	3					21
8	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	6	0	7,5					13,5
9	КУБАСОВ Владислав			0	2							2

Туринг-лайт

1	РАХМАТУЛЛИН Ильдар	8	18	6	15	27	15					89
2	МАСЛЕННИКОВ Андрей	18	0	15	25	1	19					78
3	МИТЯЕВ Михаил	10	25	8	8	8	8					67
4	НИКОЛАЕВ Андрей	0	7	12	19	18	10					66
5	БРАГИН Дмитрий	26	15	19	2	0	анн					62
6	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей	13	1	26	12	10	0					62
7	РАДОШНОВ Андрей	0	8	4	6	12	25					55
8	ЧЕРЕВАНЬ Владимир	15	10	2	0	15	2					44
9	КАРАМЫШЕВ Николай	0	12	10	10							32
10	РЯБОВ Сергей					6	12					18
11	КОРОНАТОВ Сергей	6	2	0	0	4	6					18
12	САЛЬНИКОВ Александр	4	0	1	4							9
13	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур	1	0			2	4					7
14	СОРОЧИНСКИЙ Павел	2	4									6

Национальный

1	БРАГИН Дмитрий	26	26	15	0	0	25					92
2	САНИН Егор	12	18	0	25	0	15					70
3	КАЛЬМАНОВИЧ Павел	0	1	26	15	12	6					60
4	ГАИНУЛЛИН Альберт	6	15	12	8	0	18					59
5	НУРИЕВ Айдар	15	10	6	18	10	0					59
6	ШЕШЕНИН Владимир	10	8	19	7	8	4					56
7	АГОШКОВ Роман	18	0	0	0	25	12					55
8	ГОЛЬЦОВА Наталья	8	12	10	1	16	8					55
9	САМСОНОВ Игорь	0	0	4	0	19	11					34
10	ГАНТМАХЕР Ефим	1	6	8	0	6	0					21
11	КОРАБЛЁВ Василий	0	2	1	12							15
12	СИМОНОВ Максим	2	0	0	10	1	0					13
13	ПРИМАК Виталий	4	4	0	0	0	1					9
14	ГОЛОВАНОВ Александр	0	0	0	4	2	0					6
15	ФАТТАХОВ Рафаэль					4	0					4
16	МАЛЕЕВ Михаил	0	0	2	2	0	0					4
17	ЗАХАРОВ Антон					0	2					2
18	СТАРОВЕРОВ Вячеслав	1	0	0	0	0	0					1
19	ЗАСАДЫЧ Михаил	0	0	0	0							0
20	ШАРАПОВ Марат	0	0									0
21	КАРНАУХОВ Александр	0	0	0	0	0	0					0
22	МАРУШКО Александр	0	0	0	0	0	0					0
23	БРОНИН Максим	0	0									0
24	ФАТХУЛЛИН Булат	0	0	0	0	0	0					0
25	ДРЕБЕНЕЦ Сергей	0	0	0	0	0						0
26	ГАРМАШ Александр	0	0	0	0	0	0					0
27	ЛЯГУША Иван	0	0	0	0	0	0					0

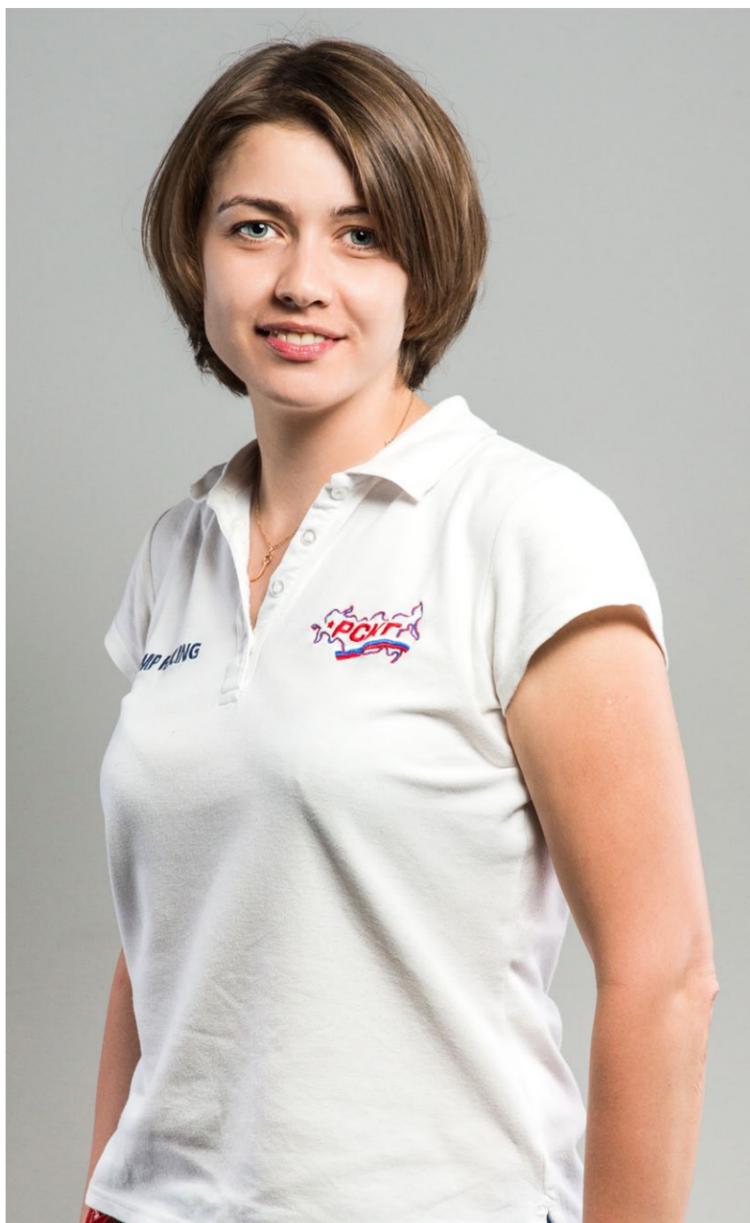
Дорогие друзья!

Я обращаюсь к вам с предложением. Мы работаем над увеличением популярности чемпионата, стараемся привлекать новых зрителей и ищем новые способы для освещения Российской серии кольцевых гонок.

Я хочу попросить вас, чтобы вы в полной мере использовали свои ресурсы. Если вас нет в социальных сетях — заведите себе учетные записи. Рассказывайте друзьям, как проходят ваши гонки, какие результаты, сложности, радости. Размещайте афиши на своих площадках, можно делать интерактив со зрителями. Нужно стать немного медийными, самостоятельными и начать формировать свой «фан-клуб».

Подумайте, что лично вы можете сделать, чтобы на трибуны пришли люди болеть за вас. У кого-то из вас под рукой есть серьезные инструменты для промо: заправки, корпоративные рассылки и газеты, сайты, дилерские центры, блоги, форумы, страницы в социальных сетях и пр. Рассказывайте про себя и про гонки. Пилоты! У кого из вас есть личный блог, где вы рассказываете про себя и заслуги на этапах? В паддоке есть несколько успешных медийных персон: Наталья Гольцова, Борис Шульмейстер, Максим Чернев, Андрей Севастьянов. Их популярность отчасти и в том, что помимо спортивных результатов они показывают свою человеческую сторону, а это всегда интереснее. Нужно привлекать внимание к себе и быть интересным для зрителей. Добиться результата можно только вместе! Отдельно я хочу сказать спасибо командам B-Tuning и Subaru, а так же лично Ильдари Рахматуллину за помощь в развитии серии!

Елена Лосева
Директор по маркетинговым коммуникациям



НЕМНОГО ЦИФР О РСКГ К ЭКВАТОРУ СЕЗОНА 2015



Зрители на мероприятиях **6 250** человек
Пользователи на сайте РСКГ.рф **48 500** визитов
Друзья в социальных сетях **10 008** человек
Охват в социальных сетях **182 132** человек



СМИ **1 698** материала
Онлайн трансляции **173 040** просмотров
Рекламные баннеры в интернете **2 377 676** показов
Ролики на радио **557** трансляций

Плакаты для автограф сессии **800** штук
Газета «Вестник пилота РСКГ» **1 500** штук
Флаеры **10 000** штук

Пилоты **62** гонщика
Команды **22** экипажа
Журналисты на мероприятиях **97** человек





Дмитрий Киселев: «В кольце отдыхать некогда»

Никто не сомневается в таланте Андрея Масленникова, который за рулем немолодого Ford Fiesta претендует на статус лидера класса «Туринг-лайт». Но каждый успех молодого гонщика команды «Подмосковье Motorsport» — это результат совместной работы гонщика и его гоночного инженера.

Говорят, что противоположности притягиваются, — но Андрей Масленников и Дмитрий Киселев характерами скорее схожи. Дмитрий называет своего пилота «хладнокровным и рассудительным», а Андрей гоночного инженера — «спокойным и уравновешенным». Результаты совместной работы двух этих спокойных мужчин налицо: в прошлом сезоне — первое место в категории «Супер-Продакшн», в этом — яркие выступления в «Туринг-Лайте». Каждый раз Андрей садился на новую для себя машину (причем в случае с Ford Fiesta — весьма своеобразную), и каждый раз помощь опытного специалиста была одним из важных слагаемых успеха: «После выступлений в «Национальном» не так просто выжать максимум из машины, где гораздо больше настроек, — рассказывает Масленников. — Если нет опыта и некому помочь, во всем этом можно быстро запутаться. Поэтому здорово, что есть человек, который всем этим владеет и может оперативно принимать решения. Я бы сам не додумался, например, зеркала на квалификации сложить — или дождевые покрышки на заднюю

ось поставить на время прогрева шин. В вопросах настройки Дмитрий однозначно за главного. Я объясняю ему, как ведет себя машина и полагаюсь на его решение...»

Автоспорт в жизни Дмитрия появился в конце девяностых в виде ралли. И на протяжении нескольких лет Киселев выступал то в клубном, то в «большом» ралли. Были успехи, но были и обидные моменты: «Очень запомнился выезд в Новороссийск в 2002 году. Ездили на свои деньги, поэтому не было никаких моторхоумов и даже прицепопов: боевую «восьмерку» на жесткой сцепке тащила «девятка», которая была и техничкой, и машиной ознакомления, и средством доставки всей команды из Москвы на юг. Тем не менее настрой перед гонкой был боевой: у меня были хорошие шансы стать чемпионом России в своем классе, гонка была асфальтовой (а я на асфальте был быстрее соперников) — и мы по такому случаю недешевый слик Michelin купили. Но накануне гонки на той самой «девятке» супруга штурмана поехала на экскурсию в Абрау-Дюрсо — по дороге, по которой проложен один из спецучастков. А тогда только-только ограничили количество проездов по трассе на ознакомлении. Кто-то увидел машину, сообщил организаторам — и я стал первым в России раллистом, которого не допустили к гонке за незаконное ознакомление. Очень было обидно...»

Тем не менее общие впечатления от ралли у Дмитрия, который со временем оказался на российском кольце в составе команды «Химки Моторспорт», остались скорее приятные. Особенно это касается нагрузок при работе с автомобилем. Ведь в ралли достаточно давно появилась мода ограничивать время, отведенное на работу с машиной на сервисе. И теперь два часа работаешь, а потом целый день сидишь и ждешь. А если автомобиль сильно пострадал в аварии, то дело заканчивается не бессонной ночью для механиков, а просто сходом за невозможностью восстановить машину в отведенное на сервис время. «В кольце же отдыхать некогда, тут работа не останавливается ни на секунду. Например, в ралли можно колеса к машине прикрутить, стекло на скотч посадить, ненужное оборвать — и отправить машину дальше, — добавляет Дмитрий. — В кольце же ты на виду у зрителей. И для них надо восстанавливать машину на совесть, чтобы была как новая!..»

Поэтому Киселеву, который в команде, по его собственным словам, «и менеджер, и психолог, и тренер, и специалист по мотору с коробкой», приходится работать по 22–23 часа в сутки. Но успехи своего пилота окупают столь плотный график. А в исполнении Андрея Масленникова зрители РСКГ успешные гонки видят гораздо чаще, чем неудачные.



Южные гастроли F4

Как в чемпионате РСКГ, сочинский этап в серии SMP F4 отметил концовку первой части сезона — первые три этапа позади и после гонки на финской трассе Аластаро пилоты выйдут на финишную прямую. После этапов на трассах Ахвенисто и Moscow Raceway лидерство в серии захватил финн Александери Хувинен, который на 19 очков опережал своего соотечественника Нико Кари. Но длинные прямые сочинского автодрома благоволили преследователю и первый заезд выиграл Кари, причем лидер сезона финишировал только четвертым, оставшись без места на подиуме.

Две воскресные гонки завершали третий этап первенства SMP Formula 4 Championship. Во второй гонке уик-энда пилоты повторили субботний подиум — на первое место поднялся Нико Кари, а россияне Алексей Корнеев и Владимир Атоев рассчитались на второй и третий номер. А вот в третьем заезде этапа, впервые с начала сезона весь пьедестал заняли российские пилоты — Алексей Корнеев, Никита Троицкий и Нерсес Исаакян.

Начало первой воскресной гонки было омрачено четырьмя сходами. Буквально сразу после старта из борьбы выбыли финн Александери Хувинен и россияне Семен Евстигнеев, Никита Ситников и Александр Масленников. После ухода с трассы машины безопасности гонщики проехали только 10 кругов, по прошествии которых, первым финишный флаг увидел финский пилот Нико Кари, за ним Алексей Корнеев и Владимир Атоев.

Завершающий заезд этапа также начался с инцидента. Из-за заглохшей на старте машины лидера чемпионата Нико Кари столкнулись Симо Лааксонен и Артем Кабаков. Тем временем гонку возглавил Никита Троицкий. Следом за ним в первый поворот вышли Алексей Корнеев и британец Энаам Ахмед. Далее на трассу почти на 8 минут вывесили желтые флаги. После возобновления заезда Нерсес Исаакян сумел отвоевать третью позицию у Ахмеда, после чего тройка российских пилотов стала наращивать отрыв от остального пелотона. В последней трети гонки сменился лидер — Троицкий уступил позицию Корнееву. Таким составом пилоты и пересекли финишную черту.

«Все прошло отлично, — отметил Алексей Корнеев. — Я сумел в очень сложной борьбе пройти Никиту Троицкого, который затем держался за мной. И завершающая часть гонки прошла хорошо и стабильно».

«Старт для меня был самым обычным, — считает Никита Троицкий. — Я не попал в тот завал, который случился вокруг заглохшего Нико Кари. Сначала удалось немного оторваться от Алексея Корнеева, но затем он все-таки опередил меня».

«Радость — вот главное чувство, которое переполняет меня, — поделился впечатлением Нерсес Исаакян. — Можно было, конечно, подняться и повыше, но и третье место — это тоже неплохое начало».

«Я очень рад российскому подиуму, — добавил руководитель молодежной программы SMP Racing Петр Алешин. — У всех ребят мы наблюдаем явный прогресс, а это главное, зачем мы здесь». Следующий этап SMP F4 Championship пройдет 15 и 16 августа на финской трассе Alastaro.



КООРДИНАТЫ
СКАЙФОЛЛ
ZASADYCH

007^F

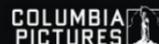
NOVEMBER 2012



Skyfall © 2012 Danjaq, LLC, United Artists Corporation, Columbia Pictures Industries, Inc.
007 Gun Logo and related James Bond Trademarks © 1962-2012
Danjaq, LLC and United Artists Corporation. Skyfall, 007 and related James Bond Trademarks
are trademarks of Danjaq, LLC. All Rights Reserved.

IN **IMAX** #ZASADYCH

The film is not yet rated.
For more info go to www.filmratings.com



DISTRIBUTED THROUGH SONY PICTURES RELEASING
IMAX is a registered trademark of IMAX Corporation.