



5 ЛЕТ СМОЛЕНСКОМУ КОЛЬЦУ

Пятый этап Российской серии кольцевых гонок отметит приятную дату. Гоночной трассе Смоленское кольцо исполняется пять лет! Родившись в виде идеи Сергея Анатольевича Петрикова, стройка автодрома рядом с заводом «Дорогобужкотломаш» началась в 2008 году, и уже в 2010 трек принял первые соревнования — European Truck Racing Championship. На протяжении нескольких лет Truck Battle Russia (такое имя получил российский этап) был визитной карточкой «Смоленского кольца».

Помимо гонок грузовиков на автодроме под Дорогобужем проходили и проходят этапы Российской серии кольцевых гонок, Российской дрифт серии, чемпионата Республики Беларусь по автомобильным кольцевым гонкам, российского чемпионата по тайм-атак РНСС и белорусского чемпионата по скоростному маневрированию. Не говоря уже о трек-днях, тренировках и других спортивных активностях. Для многих автогонщиков трасса стала «домашней».

Поздравляем с юбилеем!





-дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль - дуэль -дуэль -

Кальманович

С какого года Павел Кальманович занимается гонками?

С рождения
(Начал заниматься кольцом с 2007 года)

Сколько гонок Павел выиграл в РСКГ?

7
(1)

Любимая гоночная трасса?

Moscow Raceway
(Смоленское кольцо)

Что ему больше всего не нравится в гонках?

Глупости
(Все нравится)

Фильм на все времена?

Гарри Поттер :)
(Достучаться до небес)

Хобби?

Техника
(Хоккей)

Вердикт: всего 1,5 балла. Дуэль закончилась уверенной победой Павла Кальмановича :)

Примак

С какого года Виталий Примак занимается гонками?

С 2013 года
(2013 год)

Лучший результат Виталия в РСКГ?

9-е место
(5-е место в классе Супер-продакшен)

Любимая гоночная трасса?

Казань
(Нижний Новгород)

Что ему больше всего не нравится в гонках?

Когда его бьют соперники
(Нечестную борьбу)

Фильм на все времена?

Онборды
(«Назад в будущее»)

Хобби?

Велосипед
(Активный отдых)

Вердикт: 3 балла. Отличный результат!



1 Чемпионат какой республики проходит на трассе Смоленское кольцо?



2 В каком году сделан этот снимок?



3 Назовите эту гоночную трассу?

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-rctrs.ru



Павел Кулагин: «Настраивать придется не только машины, но и гонщиков»

Кубок Honda Civic, ArtLine, Corus, Lukoil — казалось бы, человек с такими записями в трудовой книжке вряд ли обрадуется работе в «провинциальной» команде, за которую выступают редко попадающие на подиум бизнес-драйверы. Однако главный инженер и менеджер коллектива «Зенит Моторспорт» чувствует себя как дома и в Санкт-Петербурге, и в питерской команде.

Впрочем, началось все в Москве, где Павел работал инженером-конструктором на ЗИЛе. Времена были не самые простые, начальство требовало разрабатывать новые машины из старых деталей и агрегатов, и ни одна из разработок Кулагина (а он работал даже над перспективным семейством автомобилей для вооруженных сил) до конвейера не добралась. Но вычеркнутыми из жизни Павел эти годы не считает: во-первых, работа была увлекательной и многое дала молодому специалисту, а во-вторых, познакомила с интересными людьми — в том числе с теми, благодаря которым некоторое время спустя он оказался в команде организаторов Кубка Honda Civic.

С тех пор гонки стали для Павла делом всей жизни. Он собирал и обслуживал боевые Civic (вместе с Константином Потехиным разрабатывая документацию для модернизации подвески), занимался конструкторской работой в Art Line в процессе создания первого в истории этой команды собственного болида, в роли инженера и главного инженера выигрывал гонки и титулы для Corus Racing и Lukoil Racing. Последнюю Кулагин особо выделяет среди всех своих работодателей: «Это очень сплоченная и очень профессиональная команда. Да, у нее есть стабильное финансирование — но это не значит, что бюджет бездонный. Там есть все необходимое для успешных выступлений, но на ветер деньгами там не швыряются». Из гонщиков Кулагин также первым делом вспоминает именно лукойловцев — Алексея Дудукало и Александра Сотникова: «Оба — высокопрофессиональные пилоты. Алексей, например, доносит до инженера все тонкости поведения машины, чем серьезно облегчает задачу — он и сам, по сути, отличный инженер». А самой запоминающейся победой стал титул чемпиона России по зимнему треку, когда для определения победителя турнира не хватило даже последней гонки — пришлось проводить переаезд с участием Дудукало и Кирилла Ладыгина: «Вообще-то на треке у инженера меньше возможностей, чем в кольце, — меньше параметров, на которые можно воздействовать. А роль пилота, его опыта, его смелости гораздо важнее. Но уж слишком острая тогда была борьба...»

Однако при всей любви к Lukoil Racing в силу жизненных обстоятельств Павел переехал в Санкт-Петербург, где ему повезло найти работодателя в лице команды «Зенит Моторспорт». А «Зениту» повезло найти такого специалиста как Павел, который во многом стал командообразующим человеком. «Раньше у нас не было достаточно грамотного телеметриста, — рассказывает руководитель коллектива Сергей Коронатов. — Или с моторами все было сложно: один человек строил двигатель, потом мы заливали некую готовую программу, потом приходил человек со стороны и с ней колдовал... Павел же объединяет в себе множество очень важных умений и навыков. И при этом он конструктивный и неконфликтный человек. Может быть, даже слишком неконфликтный. Меня порой надо просто пнуть и сказать: «Да ты просто медленно едешь!» — а он постоянно слушает нас, возится с нами, старается что-то подправить в машине».

Не коробит ли после Дудукало и Сотникова работать с бизнес-драйверами, которые за сражением лидеров могут наблюдать с приличного отдаления? По словам Павла, нет: главное — чувствовать, что гонщик относится к делу серьезно и готов плотно работать над собой, а не просто приехал провести время с огоньком. В конце концов, «для того инженер и нужен: настроить не только машины, но и гонщиков». Хотя конечной целью все-таки остается результат: «Мне мало знать, что у построенной и настроенной мной машины хороший потенциал — я хочу видеть, как этот потенциал реализован».



Говорят и показывают автодромы



Вадим Баханов

Генеральный директор АСК «Нижегородское кольцо»

Для нас одинаково важны все события на автодроме — вне зависимости от того, кто является организатором. Поэтому мы всегда участвуем в продвижении мероприятий и стараемся привлечь на трассу как можно больше зрителей. В этом плане наш главный актив — информационные партнеры, которых в сумме набирается около полутора десятков. Среди них есть и все виды средств массовой информации — радио, телевидение, пресса и информационные агентства. Выделять какой-то один канал нет особого смысла, потому что эффективно именно комплексное воздействие. Но можно выделить конкретные СМИ, которые стали партнерами одними из первых и поддерживают нас на протяжении нескольких лет. Например, это телепрограмма «Вести Приволжье». Или нижегородское «Авторадио» — сотрудничество с ним не ограничивается распространением информации о событиях на автодроме, мы совместно проводим связанные с автомобильной темой мероприятия — тренинги в школе водительского мастерства или соревнования «Автоледи».

Екатерина Бельцевич

Руководитель проекта Moscow Raceway

Автодром Moscow Raceway за четыре сезона своей работы выступал и организатором, и промоутером международных мероприятий. Международный сезон этого года открыл чемпионат FIA WTCC, который автодром не только организовывал, но и промоутировал третий год подряд. Через полтора месяца состоится этап DTM, и снова автодром является и промоутером, и организатором этого события. Разумеется, в перечисленных случаях Moscow Raceway несет расходы на организацию спортивной и зрительской инфраструктуры, а также на привлечение посетителей.

Для ряда мероприятий автодром является просто площадкой для проведения соревнований, ведь, к счастью, стали появляться промоутеры и организаторы, которые за счет собственных средств проводят и готовят масштабные события. К числу таких мероприятий относятся прошедший недавно Blancpain GT Sprint Series и RSBK, который состоится в ближайшие выходные, а также, разумеется, РСКГ, организатором и промоутером которого, как всем известно, является компания SMP Racing. В таких ситуациях мы, разумеется, по желанию организатора, готовы уведомить всех посетителей о мероприятии и билетах на него через свой сайт и представительства в соцсетях, а также выступить билетным оператором. Все эти каналы достаточно эффективны.



Сергей Воробьев

промоутер Гран-При России «Формулы-1», заместитель генерального директора ОАО «Центр «Омега»

Менее чем за год работы «Сочи Автодром» стал привлекательной площадкой для проведения самых разных мероприятий, включая и этапы РСКГ. Во многом такая популярность обусловлена нашим вниманием к продвижению событий, которые проходят на гоночной трассе, вне зависимости от того, выступает автодром в качестве организатора, или в роли владельца объекта.

Одним из самых эффективных средств продвижения можно назвать интернет-маркетинг — продвижение в социальных сетях и контекстная реклама дают хорошие результаты. Благодаря разнообразию своих форматов действенна медийная реклама, а также промокампании и контент-маркетинг. Формируя стратегию продвижения какого-то события на автодроме, мы предпочитаем применять комплекс инструментов продвижения, который определяется, исходя из характера мероприятия. Такой путь позволяет добиться наилучшего результата.

Каждое гоночное соревнование — это возможность популяризировать автоспорт и заинтересовать как можно больше людей. Так, первое в истории России ралли «Сочи Автодром 2015» привлекло более 12 тысяч зрителей. Кубок Наций второго этапа Arctic Cup в серии MitJet2L и первый этап Кубка России в зачетной группе «Формула 3», которые автодром принимал 30–31 мая, также собрали большое количество фанатов гоночных соревнований.



Сергей Удод

Генеральный директор трассы Kazanring

Конечно, мы чрезвычайно заинтересованы видеть зрителей на всех наших мероприятиях и участвуем в продвижении как собственных соревнований, так и соревнований, которые проводятся другими промоутерами. У нас есть около десятка информационных партнеров — с некоторыми из них мы работаем благодаря чистой коммерческой взаимной заинтересованности, с другими нам помогла наладить контакт Федерация автомобильного спорта Татарстана в рамках реализации республиканских спортивных программ. К счастью, федерация не обременяет нас излишней опекой — наоборот, предоставляет все возможности для полноценной хозяйственной деятельности трассы и обеспечивает достойную административную поддержку. А большего мы и не требуем, так как не пользуемся бюджетными средствами и не стремимся к этому. Что касается конкретных каналов продвижения, то самыми эффективными считаем радиостанции.



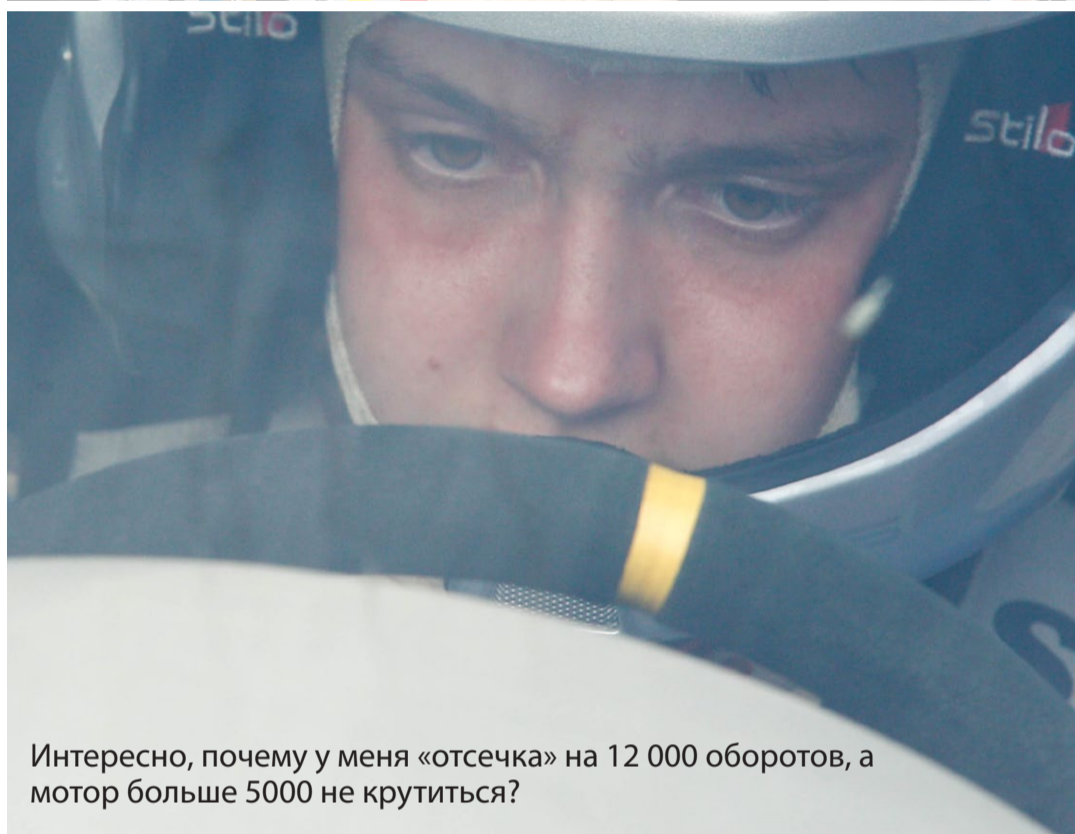
Олег Петриков

Директор трассы «Смоленское кольцо»

Само собой, мы не можем не использовать очевидные собственные активы — это официальный сайт автодрома и группы в соцсетях. Второй важный момент — это наши информационные партнеры, которые играют ключевую роль в привлечении зрителей и новых партнеров. Это Смоленская ГТРК (Государственная телевизионная и радиовещательная компания) и две радиостанции — «Дорожное радио» и «Радио Ваня». Третий этап — это представители районных и областных средств массовой информации. У них нет статуса информационных партнеров и каких-либо обязательств перед трассой — но мы наработали очень плотные контакты с конкретными журналистами и руководителями отделов, благодаря чему у нас нет необходимости их уговаривать что-то разместить. Люди сами узнают о предстоящих событиях, запрашивают необходимую информацию и публикуют интересные, неравнодушные материалы о происходящем на трассе. Самыми эффективными направлениями я считаю радиостанции и Интернет. Регионы сейчас не так уж сильно отличаются в этом плане от столиц: здесь есть и полноценные сайты, которые пишут о местных событиях, и люди, которые много времени проводят за компьютером и практически всю важную информацию привыкли получать с его помощью.



Ну чего-ты, я уже большая и вообще люди смотрят



Интересно, почему у меня «отсечка» на 12 000 оборотов, а мотор больше 5000 не крутится?



Кто здесь крайний в «Юниоры»?



Имя нового участника РСКГ живо интересовало соседей по автограф-сессии



Представляешь, оказыва-
ется, Юшин в кино снимал-
ся, а я так и не посмотрел
«Неудержимых»



Баланс производительности? Для начала надо взять
сферического коня в вакууме и найти у него избыточ-
ное давление турбины

Положение в личном зачете после четырех этапов

Туринг

1	ДУДУКАЛО Алексей	17	26	26	26	26	18	19	26	184
2	ГОЛИКОВ Роман	4	18	18	15	12	25	5	12	119
3	ЛАРИОНОВ Виталий	25	15	12	12	19	16	0	15	114
4	АКИНИЯЗОВ Рустам	6	0	16	18	15	0	26	18	99
5	БАДОЕВ Антон	0	0	6	10	10	12	12	10	60
6	ЧЕРНЁВ Максим	10	10	10	0	8	10	0	8	56
7	НЕЗВАНКИН Владислав	18	0	8	6	6	2	4	0	44
8	СИМОНОВ Максим	12	4	0	0	4	4	10	6	40
9	ТОЛКАЧЁВ Лев	8	0	1	8	2	8	6	анн	33
10	ЮШИН Андрей	2	12	2	4	0	0	1	4	25
11	ЯШИН Павел	1	8	4	0	н/с	1	0	0	14
12	ТУПИЦЫН Александр	0	6	0	1	0	0	2	2	11
13	ШАЛУНОВ Сергей							8	0	8
14	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	2	н/с	6	0	0	8
15	АРТЮШИН Андрей			0	0	1	0			1
16	ПРИМАК Виталий							н/с	1	1
17	КУБАСОВ Владислав			0	0					0

Супер-продакшен

1	ЧЕРНЁВ Максим	7,5	9	12,5	4	13,5	13	3	26	88,5
2	СИМОНОВ Максим	9,5	5	0	7,5	3	6	13	18	62
3	НЕЗВАНКИН Владислав	13	0	9,5	9	9	5	6	0	51,5
4	ЮШИН Андрей	5	12,5	6	7,5	0	0	4,5	15	50,5
5	ТОЛКАЧЁВ Лев	6	0,5	5,5	13	6	9	7,5	анн	47,5
6	ТУПИЦЫН Александр	3	6	4	5	0	3	5	12	38
7	ЯШИН Павел	4	7,5	7,5	1	0	4	0	8	32
8	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	6	0	7,5	0	0	13,5
9	ПРИМАК Виталий							0	10	10
10	ШАЛУНОВ Сергей							9	0	9
11	КУБАСОВ Владислав			0	2					2

Туринг-лайт

1	БРАГИН Дмитрий	26	15	19	2	0	анн	26	25	113
2	РАХМАТУЛЛИН Ильдар	8	18	6	15	27	15	12	8	109
3	МАСЛЕННИКОВ Андрей	18	0	15	25	1	19	15	1	94
4	НИКОЛАЕВ Андрей	0	7	12	19	18	10	8	15	89
5	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей	13	1	26	12	10	0	5	19	86
6	МИТЯЕВ Михаил	10	25	8	8	8	8	18	0	85
7	ЧЕРЕВАНЬ Владимир	15	10	2	0	15	2	10	6	60
8	РАДОШНОВ Андрей	н/с	8	4	6	12	25	0	0	55
9	РЯБОВ Сергей					6	12	2	12	32
10	КАРАМЫШЕВ Николай	0	12	10	10					32
11	КОРОНАТОВ Сергей	6	2	0	0	4	6	0	4	22
12	КРИЧЕВСКИЙ Василий							6	10	16
13	САЛЬНИКОВ Александр	4	н/с	1	4			0	0	9
14	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур	1	0			2	4	0	0	7
15	СОРОЧИНСКИЙ Павел	2	4							6
16	БЕЛОЦКИЙ Максим							1	2	3

Национальный

1	БРАГИН Дмитрий	26	26	15	0	0	25	10	0	102
2	КАЛЬМАНОВИЧ Павел	0	1	26	15	12	6	15	18	93
3	ГАЙНУЛЛИН Альберт	6	15	12	8	0	18	4	25	88
4	ШЕШЕНИН Владимир	10	8	19	7	8	4	27	0	83
5	АГОШКОВ Роман	18	0	0	0	25	12	0	16	71
6	НУРИЕВ Айдар	15	10	6	18	10	0	12	0	71
7	САНИН Егор	12	18	0	25	0	15			70
8	ГОЛЬЦОВА Наталья	8	12	10	1	16	8	0	10	65
9	КОРАБЛЁВ Василий	0	2	1	12			18	8	41
10	САМСОНОВ Игорь	0	0	4	0	19	11	0	0	34
11	ГАНТМАХЕР Ефим	1	6	8	0	6	0	1	12	34
12	СИМОНОВ Максим	2	0	0	10	1	0	2	6	21
13	ПРИМАК Виталий	4	4	0	0	0	1	0	4	13
14	ГОЛОВАНОВ Александр	0	0	0	4	2	0	6	0	12
15	ШИГАБУТДИНОВ Тимур							8	0	8
16	ФАТТАХОВ Рафаэль					4	0			4
17	МАЛЕЕВ Михаил	0	0	2	2	0	0			4
18	СТАРОВЕРОВ Вячеслав	1	0	0	0	0	0	0	2	3
19	ЗАХАРОВ Антон					0	2	0	0	2
20	ФАТХУЛЛИН Булат	0	0	0	0	0	0	0		1

Эдуард Шарафиев: кузова или формулы

- Впечатлений за последний год с небольшим было, что называется, с горкой. Конечно, лучше всего запоминаются удачные дни — когда возвращаешься домой с призовыми местами, медалями, кубками... Я по результатам зимних ралли-спринтов стал вице-чемпионом — неплохой результат для новичка. Но думаю, самые яркие впечатления еще впереди: вот стану чемпионом России — точно запомню!..

Впрочем, начинающий кольцевик осознает, что до вершин отечественного кольца ему еще расти и расти — ведь карьеру Шарафиев начал уже в 30 с небольшим лет, после того как добился определенных успехов и в бизнесе, и на государственной службе. До этого автоспорт в жизни Эдуарда ограничивался просмотром «Формулы-1» — и то происходящее на трассе не слишком увлекало. «Долго не мог понять, в чем увлекательность таких соревнований: все едут друг за другом, никакой борьбы... К счастью, вскоре начал выступать Виталий Петров, появилась мотивация во всем глубже разобраться и понять, что к чему. После этого неудивительно, что вскоре и у самого появилось желание выйти на трассу...»

Любопытно, что до определенного момента следящий за «Формулой-1» и не пропускающий ни одной гонки житель Татарстана даже не представлял, что в окрестностях Казани работает полноценный автодром, что там можно принять участие в самых разных соревнованиях — от любительских до профессиональных. А когда узнал и начал изучать варианты — как-то выпустил из виду, что есть возможность арендовать машину на гонку или целый сезон, и в результате стал владельцем гоночной «Калины». Впрочем, спустя год Эдуард видит в этом как негативные, так и позитивные стороны. «Финансирование — самый сложный момент в гонках. Непросто тратить такие суммы на увлечение — тем более, ведь мне могло не понравиться или могло оказаться, что у меня нет нужных задатков. Но с другой стороны, этим были отрезаны пути к отступлению — надо было участвовать в гонках и стараться самосовершенствоваться как можно быстрее».

По мнению Эдуарда, рецепт самосовершенствования может быть только один — накат. Не зря же даже самые опытные и успешные пилоты класса «Национальный», когда есть возможность, тестируются с утра до вечера и не почивают на лаврах. Так же поступает и сам Шарафиев. Более того — наряду с кузовными турнирами он участвует и в соревнованиях «Формулы Россия». «У Формулы два преимущества. Во-первых, скорость — после нее на «Калине» иногда кажется, что ручник забыл отпустить. Во-вторых, логистика: там же работает одна команда — и ты приезжаешь на все готовое, только садись в болид и выезжай на трассу. В кузовах больше головной боли с доставкой, размещением, организацией ремонта на выезде. Зато тут все в порядке с борьбой. В Формуле трудно тягаться с теми, кто сильно моложе и у кого большой опыт картинга — поэтому борьба получается скорее тактическая. А в кузовах даже если ты новичок и едешь в хвосте пелетона — найдется несколько пилотов твоего уровня, с которыми ты можешь сразиться от старта до финиша...»

Какая из кольцевых категорий в итоге глянулась Эдуарду больше — можно будет узнать следующей весной: в 2016 году пилот из Татарстана планирует сосредоточиться на выступлениях в каком-то одном классе.

Французы под Казанью

Совместно с основными классами Российской серии кольцевых гонок на трассе KazanRing прошли гонки в классе Митджетов, которые в этом году делят трассы с РСКГ. Этап собрал немало известных гонщиков и победу в субботнем заезде завоевал Иван Лукашевич, известный по выступлениям в европейских Формулах. Вторым стал Михаил Малеев, третьим — Борис Шульмейстер.

Во втором заезде из 12 стартовавших не смогли проехать всю дистанцию лишь Борис Шульмейстер, сошедший на втором круге, Эдуард Шарафиев и Артур Егоров. Вячеслав Малеев долгое время боролся за лидерство в пелетоне, однако после контакта потерял скорость и стал откатываться назад. Вперед вырвался Иван Лукашевич, затем без борьбы Вячеслава Малеева прошел сын Михаил. Лукашевич, Михаил Малеев и Вячеслав Малеев таким образом стали первым, вторым и третьим призерами второй гонки серии MitJet. В зачете Semi Pro, где выступают пилоты, не имеющие регулярной гоночной практики, победителем стал Джаудат Миннахметов.





Национальный экватор



Ефим Гантмахер
Команда: Goltsova Racing

Класс «Национальный» — очень сильный. Поэтому в дебютном, учебном сезоне целью было приезжать в очках. Это у меня получается, чему я очень рад. Тем более что после второй гонки в Казани мою машину вскрыли вместе с обладателями трех первых мест — и

выяснилось, что результаты у нас честные, никакой «химии». Очень радует также, что удалось избежать проблем с надежностью в первых гонках, что не приходится ехать и нервничать, не откажет ли что-то прямо сейчас, не развалится ли машина под тобой. Есть факторы, которые тормозят прогресс — начать с того, что к таким машинам я не привык, часто приходится действовать, что называется, через силу, заставляя себя ломать сложившиеся привычки. Вдобавок у меня нет полноценного комплекса телеметрии, из-за чего процесс осознания ошибок усложняется — надо много думать, анализировать, доходить до чего-то своей головой. Но в целом прогресс есть. На каждом этапе, на каждой гонке что-то получается изменить в лучшую сторону: подшлифовать манеру пилотирования, лучше выполнить старт, меньше ехать в борьбе и реже попадать в замесы. А когда и под раздачу не попал, и ближе к лидерам оказался — это ли не идеальный день для новичка?



Дмитрий Брагин
Команда: СТК «ТАИФМОТОРСПОРТ»

Этот сезон характерен очень плотной борьбой — даже если сравнивать с прошлым годом, где вроде бы тоже конкуренции хватало. Когда так много быстрых пилотов, когда отрывы настолько малы, важную роль играет каждая мелочь. И у нас, в частности, теперь

очень многое зависит от того, сколько балласта у тебя на борту, насколько ты легче или тяжелее соперников. Даже когда ты самую малость тяжелее — это сразу чувствуется, сразу влияет на твой темп и на общий расклад сил среди лидеров. Я не побоюсь сказать, что в некоторых моментах наши машины проработаны лучше, чем у соперников, и позволяют ехать быстрее. Но когда меня за победу в гонке «награждают» балластом, из-за него теряется так много времени, что никакими сравнительно мелкими (ведь технические требования достаточно сильно зажаты) его не компенсировать. А в такой ситуации выход один — выезжать на собственном мастерстве. Конечно, в первой половине сезона гонки могли бы сложиться и получше — были неприятные сходы, особенно неприятные, когда это происходило не без помощи соперников. Уровень и РСКГ в целом, и конкретно класса «Национальный» в последние годы очень сильно вырос — и хорошо бы, чтоб вместе с ним росла и корректность пилотов, чистота езды. У нас ведь все-таки не гонки на выживание...



Михаил Засадыч
Команда: Профессиональная гоночная команда B-Tuning

Целью участия в гонках в этом году было научить ретро-автомобиль быстро ехать. Конечно, стартовать на «Калине» было гораздо проще — и думаю, за рулем этой машины у меня были бы неплохие шансы на высокий результат. Но хотелось понять, насколько велик потенциал у «классики», насколько она в состоянии конкурировать с переднеприводными машинами. Наконец, хотелось представить, как себя ощущали советские пилоты, когда на таких машинах участвовали в союзных чемпионатах. Конечно, легкой прогулкой сезон не стал. Машина все-таки своеобразная, непростая в пилотаже. У нее весьма резко срывает заднюю ось, а торможение получается не таким эффектив-

ным, как на «Калине», — видимо, схема с мостами вносит свои коррективы. У нивовской системы впуска не самая подходящая для гонок конструкция — она сделана, прежде всего, для хорошей отдачи на низах, а мы ведь едем, наоборот, на верхах. И очень много мы проигрываем из-за коробки — особенно при переходе с третьей на четвертую, когда мотор неизбежно выпадает из рабочего диапазона. Само собой, не нравится грязная контактная борьба. Мы один из этапов именно по этой причине пропустили: нас на предыдущей гонке так отрихтовали, до такого вида машину довели, что стыдно было на трассу выезжать...



Павел Кальманович
Команда: АКОМ-Lada Sport

Мы в последний момент поняли, что удастся поехать в «Национальном», поэтому готовились в пожарном режиме в последние две недели перед началом сезона. Поэтому не успели сделать с машиной все, что необходимо, не успели ее полностью подготовить — к счастью, проблем с надежностью не возникло, но и настоящей скорости не было. Ко второму этапу подготовились более обстоятельно, и уже получилось выиграть гонку — так что в целом я доволен. Цель перед собой ставим одну — выиграть, но пока есть над чем работать. Шины тут своеобразные: если на сликах скорость резко падает после нескольких кругов, то здесь при хороших раскладах третий круг и пятнадцатый можно проехать с близким временем, поэтому в середине заезда не надо так уж осторожничать — надо заставлять себя ехать агрессивнее. По машине также есть над чем работать: в Сочи не хватало максималки, да и на других трассах порой вижу, что некоторые пилоты повороты проходят медленнее, а на прямых разгоняются лучше. В причинах пока не разобрались, к сожалению.



Альберт Гайнуллин
Команда Спец-Автопласт Motor Sport

Перед началом сезона мы особо не ставили перед собой каких-то конкретных целей и не загадывали. Но сейчас, в середине сезона, можно сказать, что сезон для нас складывается неплохо. Хотя борьба, с моей точки зрения, стала даже острее, чем в предыдущем сезоне. Год назад я за несколько гонок до финиша понял, что мне особо ничего не светит и на последний этап вообще не поехал. А теперь наверняка у гораздо большего числа пилотов шансы на призовые места, а то и на Кубок России сохранятся до последнего заезда. Соперники более чем достойные: с одной стороны, с ними не забалуешь, придется бороться за каждое очко, за каждую позицию, за каждый метр, а с другой — очень приятно показывать хорошие результаты именно в столь плотной борьбе. К тому же, сейчас очень многое зависит именно от водительского мастерства. У первой десятки общего зачета машины подготовлены очень хорошо — на мой взгляд, из них выжали практически максимум того, что можно было выжать. И уже нет каких-то конструктивных решений, которые обеспечили бы тебе серьезное преимущество. Поэтому в борьбе за первые места главное — это пилот. Конечно, мне очень приятно, что удалось выиграть в Казани. Это результат работы всей команды. С одной стороны — мы на каждой гонке экспериментируем с настройками, стараемся максимум выжать из машины. С другой стороны, и я чувствую себя увереннее: раньше, бывало, сильно горячился — теперь же чаще получается сохранять хладнокровие. С каждой гонкой прибавляется опыта, с каждой гонкой еду все стабильнее, так что теперь собираюсь бороться до последнего этапа!



THE
EXPENDABLES 2

MILLENNIUM
FILMS

SUMMER

LIONSGATE
[NYSE: LBF] RENTAL & PURCHASE