

# ВЕСТНИК ПИЛОТА ★ РСКГ

www.raf-rcrs.ru



# MOSCOW RACEWAY

два этапа до финиша сезона

В то время, пока у участников серии была возможность отдохнуть и «перезарядить» свои батарейки перед финальными этапами РСКГ, организаторы чемпионата и несколько смелых пилотов приняли участие в выставке Super Car Show, где экспозиция РСКГ стала одним из главных шоу-стопперов события.

Событий хватило на весь день. Не прекращающаяся музыка, яркие флаги, автограф-сессия, grid-girls стали отличным дополнением к главной части: гоночным автомобилям Volkswagen Polo и Ford Fiesta класса Туринг-Лайт двух Андреев — Севастьянова и Масленникова, LADA Kalina Ефима Гантмахера и Subaru BRZ RCRS команды Субару. Рядом с ним красовался сейфти-кар, предоставленный официальным партнером РСКГ, компанией Авилон. Причем посидеть за рулем настоящих гоночных машин мог любой желающий. Открытость и интересные разговоры про гонки привлекали к экспозиции Российской серии живой интерес. Юные болельщики могли посоревноваться с гонщиками в слаломе на самокатах, а взрослые — опробовать гоночную штангу, на грифе которой висели два колеса.



-дуэль - дуэль -дуэль -

## Ларионов

**С какого года Антон Бадоев занимается гонками?**

С 2015 года  
(Начал заниматься кольцом с 2015 года)

**Лучший результат Антона в РСКГ?**

3-е место в Смоленске  
(3-е место)

**Любимая гоночная трасса?**

Казань ринг  
(Портиман)

**Что ему больше всего не нравится в гонках?**

Ездить на старой машине  
(Ждать)

**Фильм на все времена?**

«Самогонщики» :)  
(«Укрощение спортивного»)

**Хобби?**

Яхтинг  
(Быть дома)

**Вердикт: всего 2 балла. Дуэль закончилась уверенной победой Антона Бадоева!**

## Бадоев

**С какого года Виталий Ларионов занимается гонками?**

С 2011 года  
(2011 год)

**Лучший результат Виталия в РСКГ?**

1-е место  
(1-е место)

**Любимая гоночная трасса?**

Монца  
(Монца)

**Что ему больше всего не нравится в гонках?**

Ему все нравится  
(Межсезонье и «самовозы»)

**Фильм на все времена?**

Тачки  
(«Трансформеры»)

**Хобби?**

Спорт  
(Спорт)

**Вердикт: 4 правильных ответа. Отличный результат и знание своего партнера**



1

Как назывался этот чемпионат?



2

В каком году сделан этот снимок?



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-rctrs.ru



## Александр Голованов: «Больше всего люблю мокрые гонки»

Когда в разговоре равнодушных к автоспорту людей всплывает имя подмосковного города Бронницы, наверняка речь пойдет об автокроссе. Поэтому мало кого удивит, что карьера родившегося в Бронницах пилота класса «Национальный» началась в секции автоспорта при местном автодорожном колледже, и под присмотром не кого-нибудь, а многократного чемпиона России Вячеслава Трефилова. Первыми соревнованиями были парные гонки, но достаточно быстро Александр перебрался на кроссовые трассы.

Это в кольцевых гонках отечественная Lada делит трассу с добрым десятком зарубежных марок — в кроссе же Голованов выступал исключительно на отечественной технике. Причем весьма экзотической: Иж-2126, Нива, грузовой ГАЗ... И о каждом из этих боевых автомобилей остались свои воспоминания: «Тяжелее всего было, конечно, ездить на грузовике. Машина тяжелая, гидроусилителя нет, от упора до упора пять оборотов... Плюс я сам в те годы не отличался особо крепким телосложением. В результате даже скоротечные кроссовые заезды выматывали не на шутку. С Нивой было полегче, но там имела место другая проблема — соревноваться приходилось с более тяжелыми уазиками, чьи водители меня порой просто не замечали. Доезжаем до первого поворота — и меня практически сразу выталкивают с трассы. Без злого умысла — просто толкаются все со всеми, но остальные остаются на трассе, а я улетаю за брусстер. Разве что в Арзамасе гонки складывались неплохо, потому что тамошняя трасса более скоростная...» Главных же успехов в своей карьере Александр добился за рулем автомобиля Иж — дважды выиграл в общем зачете Кубок РАФ.

Российская серия кольцевых гонок встретила Александра привычными картинками — плотной контактной борьбой, без которой трудно представить класс «Национальный». Несколько раз пилот из Бронниц попал соперникам под горячую руку, но и сам оказался не без греха — даже спустя несколько месяцев с сожалением вспоминает как по ходу весеннего этапа на «Смоленском кольце» ошибся на торможении и «приложил» в первом повороте Егора Санина. Но в своей основе кольцевые гонки, как нетрудно догадаться, оказались мало похожими на кросс:

«В кроссе мало того, что сами заезды короткие, длятся обычно по шесть-семь минут — так еще и гораздо больше решается в самые первые минуты. Выражение «в первом повороте гонки не выигрываются» — это явно не про кросс. Наоборот, если на старте все сложилось удачно, нередко пыль и грязь играют на руку лидеру и помогают ему обезопасить свои позиции, оторваться от соперников. А к концу дня, к финалам траектория остается одна на всех — если будешь фантазировать, рискуешь «залипнуть» в отработке...» В кольцевых гонках все не так: заезды длятся дольше, и высокие шансы отыграть или потерять несколько позиций сохраняются до последних метров заезда. Поэтому в настоящий момент главная цель Александра — освоить высокое искусство беречь резину и тормоза. Пока сохранить их в нужной форме удастся не всегда — особенно когда речь идет о вторых, воскресных гонках. А вот правильно тормозить и правильно выстраивать траекторию в поворотах подмосковный пилот научился достаточно быстро. От этапа к этапу все лучше получается и настраивать машину под себя. Больше же всего Голованова радует момент, когда асфальт намокает под дождем:

«Я сразу начинаю чувствовать себя в своей тарелке. Машина начинает слушаться практически идеально, я уверенно контролирую скольжения — здесь как раз опыт автокросса помогает больше всего. По сухому асфальту еду не столь уверенно, но если суммировать ощущения от первой половины сезона, то чувствую, что я на правильном пути».



Конкурс механиков РСКГ 2015 года так и не выявил победителя. Жесткая борьба на трассе занимает все свободное время участников чемпионата. В этом году было два основных кандидата в победители, ниже мы приводим их заявки. Они были готовы бороться на два фронта!

**Пилот — Гольцова Наталья**  
**Механик — Груздев Алексей**  
**Дата рождения — 02.07.1973**  
**Команда — Goltsova Racing**  
**Класс — «Национальный»**

Попал в гонки после того, как папа отдал в секцию картинга, где Алексей провел все осознанное детство и отрочество.

Гонщик познакомился со своим будущим механиком давно. Партнером гонки «АвтоЛеди России» являлся ОАО «АвтоВАЗ» который предоставлял спортивные автомобили, и в придачу к машинам команду «Лада Спорт» с ее фирменными пилотами. Роль этих фирменных пилотов заключалась в следующем: прокатить «Леди», а потом «гонщица» перед боевым заездом проходила тренировку под чутким руководством пилотов «Лада спорт». После того как Груздев прокатил Гольцову, настало время поменяться местами.



За руль села Гольцова и прокатила Груздева так, что он надолго запомнил эту «эстонку» с непонятным акцентом, быстрой ездой и длинными ногтями, которая сразу оказалась в лидерах, показав первое время с отрывом от второй «гонщицы» в 3-х секундах. Участниц было 40, победа была, конечно же, у Гольцовой. Благодаря этой победе Гольцова, как молодой перспективный пилот, была замечена командой «АвтоВАЗа», где и проходил тренировочный процесс под чутким руководством Алексея Груздева. Он и стал наставником подающего надежды пилота Натальи Гольцовой. Со временем наставник стал одновременно и техническим руководителем команды, и представителем пилота, и самым лучшим механиком для Натальи.

**Пилот — Фатхуллин Булат**  
**Механик — Фролов Павел**  
**День рождения — 22 декабря 1979**  
**Команда — SMP Russian Bears**  
**Класс — «Национальный»**

В автоспорт пришел в 2006 году, был пилотом в команде «АвтоВАЗ ПРОО», после стал механиком, обслуживал таких гонщиков как: Кобенко, Кальманович, Шаповалов, Шалунов, Шешенин, Дудукало — все неоднократно становились на высший пьедестал почета. Команда также неоднократно становилась чемпионом в командном зачете. Со своим текущим пилотом познакомился на первом этапе РСКГ в Нижнем Новгороде.



«История произошла в Смоленске много лет назад, оба пилота нашей команды стартовали с первого ряда и из-за автомобиля, ехавшего позади них, попали в аварию в первом же повороте. Заезд был остановлен и на питлейне мы начали исправлять последствия аварии, я начал рукой выбивать кузовные детали, тем самым выстукивал их. В это время сзади стояли иностранные судьи, я услышал их разговор — они стояли и, тыча на меня пальцем, говорили — Рашен Чак Норрис. Посмеявшись, они выпустили машину на рестарт. Позже, после гонки, мы сфотографировались с судьями на финише с победившей машиной, отрехтованной моей рукой».



## Чемпионат продолжает развиваться

Смоленский этап Российской серии кольцевых гонок отметил новую веху в развитии чемпионата. Хотя нововведения в этот раз не касались спортивной составляющей, от этого они не стали менее важны. Скорее наоборот. Гостям трассы и зрителям были предложены новые активности, которые должны были помочь лучше ощутить дух и драйв гонок.

Впервые в российском паддоке появилась специальная зона, где зрители могли оставить своих чад и спокойно прогуляться и посидеть в кафе — группа аниматоров развлекала юных зрителей разными конкурсами и играми. Особенно детям понравился талисман РСКГ — Кот Гонщик. Для взрослых зрителей, приехавших из Смоленска, Сафоново, Дорогобужа и Верхнеднепровского на бесплатных автобусах были организованы экскурсии по паддоку и к нескольким командам, которые дружелюбно пустили гостей трассы в святая святых — боксы и рассказали, как они работают над своими болидами и готовят их к гонкам.

Всего пятый этап собрал 8000 человек! Это было хорошо видно по полным трибунам и заполненному паддоку. Как и во время международных гонок, проходивших в свое время на Смоленском кольце, болельщики располагались на натуральных трибунах в лесу, раскладывая на травке принесенную с собой снедь. Интерес к результатам заездов «подстегивал» тотализатор, зрители могли сделать свою ставку на результаты заезда или попытаться угадать финишную позицию того или иного гонщика и в случае выигрыша получить сувениры от РСКГ, команд-участников или возможность прокатиться на гоночном такси.

Финалом большого гоночного дня стал концерт Чичериной и Смысловых Галлюцинаций, но среди восьми тысяч зрителей были и те, кто приезжал на трассу не ради шоу или самих гонок. Первый этап российского чемпионата был силен не только гонками или развлекательной программой, а давал возможность провести полноценные семейные выходные, где для каждого нашлось что-то интересное. А в том, что гонки были интересными и наверняка заронили в души новичков зерна положительных эмоций, можно убедиться, просматривая прямые трансляции и видеоролики чемпионата в Интернете.

После этапа некоторые зрители оставили свои отзывы.

«Посчастливилось посетить гонки на Смоленском кольце. Впечатления сугубо положительные. Огромная благодарность за предоставленный транспорт. Я сам из Сафоново, вроде бы недалеко добираться, но так намного удобнее и быстрее. Очень понравилась экскурсия в начале мероприятия, в тотализаторе тоже довелось поучаствовать, хоть никого и не знаю из гонщиков, но все равно интересно и гонки смотришь с большим интересом. Отдельная благодарность гиду, проводившему экскурсию, интересно, доступно и всем понятно, даже девушкам. В остальном все отлично, побольше бы таких соревнований. Это мое второе посещение Смоленского кольца, был в прошлом году осенью на закрытии, в этом году интереснее, надеюсь, в дальнейшем будет еще лучше.

Огромное СПАСИБО!!!

Демиденко Юрий Викторович»





Во время автограф-сессии гонщики развлекают не только зрителей, но и себя



В руках опытного мастера пробки от шампанского летают быстрее истребителей

Редкий кадр — талисман позирует со своим гонщиком!



Тренер, перед тем как вы меня будете ругать, можно я дверь закрою?

Положение в личном зачете после пяти этапов

**Туринг**

1	ДУДУКАЛО Алексей	17	26	26	26	26	18	19	26	26	26	236
2	ЛАРИОНОВ Виталий	25	15	12	12	19	16	0	15	19	0	133
3	ГОЛИКОВ Роман	4	18	18	15	12	25	15	12	12	0	131
4	АКИНИЯЗОВ Рустам	6	0	16	18	15	0	26	18	15	анн	114
5	БАДОЕВ Антон	0	0	6	10	10	12	12	10	10	15	85
6	ЧЕРНЁВ Максим	10	10	10	0	8	10	0	8	8	0	64
7	НЕЗВАНКИН Владислав	18	0	8	6	6	2	4	0	0	12	56
8	ЮШИН Андрей	2	12	2	4	0	0	1	4	6	18	49
9	СИМОНОВ Максим	12	4	0	0	4	4	10	6	4	анн	44
10	ТОЛКАЧЁВ Лев	8	0	1	8	2	8	6	анн	1	0	34
11	ЯШИН Павел	1	8	4	0		1	0	0	2	10	26
12	ТУПИЦЫН Александр	0	6	0	1	0	0	2	2	0	8	19
13	ШАЛУНОВ Сергей							8	0			8
14	ЗАГУМЁННОВ Сергей			анн	2		6	0	0		0	8
15	БЕЛОГОЛОВ Алексей									0	6	6
16	АРТЮШИН Андрей			0	0	1	0					1
17	ПРИМАК Виталий								1			1

**Супер-продакшен**

1	ЧЕРНЁВ Максим	7,5	9	12,5	4	13,5	13	3	26	12,5	0	101
2	ЮШИН Андрей	5	12,5	6	7,5	0	0	4,5	15	9,5	12,5	72,5
3	СИМОНОВ Максим	9	5	0	3	7,5	6	13	18	7,5	анн	69,5
4	НЕЗВАНКИН Владислав	13	0	9,5	9	9	5	6	0	0	9,5	61
5	ТОЛКАЧЁВ Лев	6	0,5	5,5	13	6	9	7,5	анн	5	0	52,5
6	ТУПИЦЫН Александр	3	6	4	5	0	3	5	12	4	6	48
7	ЯШИН Павел	4	7,5	7,5	1		4	0	8	6	7,5	45,5
8	ЗАГУМЁННОВ Сергей			анн	6		7,5	0	0		0	13,5
9	ПРИМАК Виталий								10			10
10	ШАЛУНОВ Сергей							9	0			9
11	БЕЛОГОЛОВ Алексей									0	5	5
12	КУБАСОВ Владислав			0	2							2

**Туринг-лайт**

1	БРАГИН Дмитрий	26	15	19	2	0	анн	26	25	26	18	157
2	РАХМАТУЛЛИН Ильдар	8	18	6	15	27	15	12	8	15	4	128
3	НИКОЛАЕВ Андрей	0	7	12	19	18	10	8	15	18	15	122
4	МИТЯЕВ Михаил	10	25	8	8	8	8	18	0	1	26	112
5	МАСЛЕННИКОВ Андрей	18	0	15	25	1	19	15	1	9	6	109
6	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей	13	1	26	12	10	0	5	19	2	10	98
7	ЧЕРЕВАНЬ Владимир	15	10	2	0	15	2	10	6	6	12	78
8	РАДОШНОВ Андрей		8	4	6	12	25	0	0	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	4	2	28
12	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур	1	0			2	4	0	0	12	8	27
13	КРИЧЕВСКИЙ Василий							6	10			16
14	БЕЛОЦКИЙ Максим							1	2	10		13
15	САЛЬНИКОВ Александр	4		1	4			0	0			9
16	СОРОЧИНСКИЙ Павел	2	4									6

**Национальный**

1	БРАГИН Дмитрий	26	26	15	0	0	25	10	0	26	15	143
2	ГАЙНУЛЛИН Альберт	6	15	12	8	0	18	4	25	15	25	128
3	ШЕШЕНИН Владимир	10	8	19	7	8	4	27	0	19	18	120
4	КАЛЬМАНОВИЧ Павел	0	1	26	15	12	6	15	18	10	10	113
5	НУРИЕВ Айдар	15	10	6	18	10	0	12	0	0	13	84
6	САНИН Егор	12	18	0	25	0	15			0	8	78
7	ГОЛЬЦОВА Наталья	8	12	10	1	16	8	0	10	8	анн	73
8	АГОШКОВ Роман	18	0	0	0	25	12	0	16	0	0	71
9	КОРАБЛЁВ Василий	0	2	1	12			18	8	12	0	53
10	ГАНТМАХЕР Ефим	1	6	8	0	6	0	1	12	2	4	40
11	САМСОНОВ Игорь	0	0	4	0	19	11	0	0	4	0	38
12	ГОЛОВАНОВ Александр	0	0	0	4	2	0	6	0	6	6	24
13	СИМОНОВ Максим	2	0	0	10	1	0	2	6	0	0	21
14	ПРИМАК Виталий	4	4	0	0	0	1	0	4			13
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	0	0	3
19	ЗАХАРОВ Антон					0	2	0	0	0	0	2
20	ПЕТУХОВ Андрей							0	0	0	2	2
21	АЛЁШИН Павел									1	1	2
22	ФАТХУЛЛИН Булат	0	0	0	0	0	0	0	1			1



## Александр Сотников: «Прессинг мне в удовольствие»

«Вы сами-то хоть в раз в гонках участвовали?» — типовой упрек, который гонщики адресуют якобы не разбирающимся в вопросе судьям. Директору гонок РСКГ такой вопрос задавать язык не повернется: Александр не просто участвовал — он многократный чемпион России в классе «Туринг-Лайт», чемпион страны по гонкам на ледовом треке, призер этапов чемпионата и Кубка России по кроссу.

Одним словом, многие эпизоды, за которыми сейчас Александр наблюдает со стороны, он уже не раз видел из-за руля гоночного автомобиля. «Конечно, это здорово помогает, — подтверждает Александр. — Особенно это касается ситуаций со сменой погоды, когда трасса намокает или подсыхает: надо ли выпускать автомобиль безопасности — или дать возможность участникам продолжать борьбу? Достаточно ли трасса просохла, чтобы дать рестарт?»

Но есть и своеобразные побочные эффекты: именно с Александром многие пилоты стремятся обсудить тот или иной инцидент (хотя директор гонок никаких решений по этим инцидентам не принимает — он лишь подает рапорт о них в КСК). В обязанности директора гонок такое общение не входит, но Сотников от него никогда не отказывается: «Диалог с пилотами считаю важным аспектом своей работы. В конце концов, когда я был гонщиком, то не особо следил за последними изменениями в правилах проведения соревнований. Получалось как с правилами дорожного движения: опытный водитель знает их хуже, чем тот, кто недавно сдал на права. Поэтому когда даже опытные пилоты просят разъяснить тот или иной момент — я совершенно не против потратить на это свое время».

Впервые в судейской команде Александр оказался лет пять назад, когда в одном из сезонов выступал в кольцевых гонках эпизодически, без постоянного контракта. Сотникова попросили выступить в роли технического комиссара на одной из кроссовых гонок в родном Курске, а спустя некоторое время он уже занял пост руководителя гонки. «Конечно, разные категории автоспорта отличаются друг от друга. Взять хотя бы флаговую сигнализацию: в картинге, треке, кроссе, кольцо есть определенная разница и в наборе флагов, и в правилах их применения. После кольца перестроиться на кросс не всегда просто. Например, в РСКГ есть поминутное расписание, в кроссе же при 50 заездах в день многое делается по готовности, расписание не столь четкое и выверенное...»

Впрочем, с 2012 года как руководитель и директор гонок Сотников сконцентрировался, прежде всего, на кольце, и в основу его рабочего графика лег календарь Российской серии кольцевых гонок. А в этом году состоялся международный дебют Александра — он выступил в роли руководителя гонки в рамках большого гоночного уик-энда в Сочи, включавшего в себя этапы международных чемпионатов TCR и SMP Formula 4. Впрочем, сложность сложившейся по ходу заезда ситуации от статуса соревнований зависит не так уж сильно, и одной из самых сложных Александр называет прошлогоднюю воскресную гонку младших классов в Нижнем Новгороде: «Тогда «Туринг-Лайт» и «Национальный» ехали вместе, и разницу между ними нельзя было упускать из виду. Ведь покрышки у них разные — и когда гонщики одного класса еще едут весьма уверенно, а в другом даже лидеры начинают терять контроль над ситуацией...» Если же небеса не разверзлись, самый сложный момент гоночного уик-энда — это субботние старты с хода: «При старте с места у тебя есть некоторое время, чтобы оценить обстановку и все проверить. А при старте с хода надо очень быстро, практически моментально определить, правильно ли выстроилась колонна, и нет ли каких препятствий для начала заезда...»

Наверняка многих интересует вопрос — можно ли после долгой и успешной гоночной карьеры получать удовольствие от работы в судейском корпусе, связанной с докладами, рапортами, штудированием последних изменений в правилах? «Все дело в прессинге, — отвечает Александр. — Почему ездить на быстрой машине в свободном режиме не так интересно, как участвовать в соревнованиях? Потому что нет прессинга. А в моей нынешней работе прессинга хватает. Как пилот ты можешь испортить гонку себе и еще от силы четырем-пяти соперникам. А если ошибешься в роли руководителя или директора гонок — твои действия отразятся на всех участниках заезда...»

# Любовь Сергея Нуждина к статистике



*Тольятти 1970–80 годов был силен автомобильным спортом, многочисленные секции при АвтоВАЗе давали стране чемпионов и кандидатов в сборную союза. Одним из таких гонщиков был Александр Нуждин, чей сын Сергей хорошо известен своими достижениями как в роли гонщика, так и в роли конструктора.*

«По утверждению моего отца, в детстве я сильно просился в автогонки. Я это плохо помню (улыбается), тем не менее он взял меня за руку и отвел в секцию картинга, которая была у нас в Тольятти при военном училище. Кажется, это был 1987–88 год. До первых соревнований прошла всего пара недель и на так называемом «Закрытии сезона» — был он чуть ли не в Октябре со снегом — я смог финишировать в середине заезда — седьмым.

Через год я попал к Владимиру Буркову в околзаводскую секцию картинга, в классе «Пионер» ездил не только на зональные соревнования, где стал чемпионом области, но и на чемпионат союза, где был пятым. Успел дойти до юниорских классов, но это уже было в середине 1990-х когда ДОСААФовская система рухнула, и вместо чемпионата страны было объявлено проведение первенства России. Это стало моей самой запоминающейся гонкой в картинге. Тогда со всей страны собралось 70 гонщиков. Было очень интересно. Гонка собрала картингистов со всей страны, и никто толком не знал — кто лидер. После всех отборов я финишировал вторым в финале!

Следующим шагом был институт: тольяттинский политех, кафедра: двигатели внутреннего сгорания. Получилось, что я сейчас работаю по своей специализации. Там я провел пять лет и как раз после этого на АвтоВАЗе решили возродить гонки на заводе и объявили о проведении Кубка «Лада». На сборы вызвали всех лучших гонщиков города и тех, кто когда-то подавал надежды в юниорском возрасте. Неделю мы занимались обкаткой новых автомобилей, я показывал хорошие времена и в отборочной гонке я был в первой тройке. Уже не помню, какой точно у меня тогда был результат. В итоге я попал в секцию при механо-транспортном производстве, и мы с Денисом Овчаренко поехали в кольцо. Дебютный сезон принес второе место, лучший результат среди АвтоВАЗовских гонщиков, после чего я попал в сборную завода и был приглашен выступить в «Туринговой» команде».

*Первый год в кольцевых гонках был удачным, Нуждин проиграл только опытному мастеру Александру Орловскому и дал возможность стать заводским гонщиком. Годы, проведенные на АвтоВАЗе, приносили Сергею Нуждину как удачи, так и поражения. Его имя прочно ассоциируется с «Туринговой» программой, но модель ВАЗ-21106 с двухлитровым опелевским мотором была не самой любимой на заводе, где в начале 2000-х правили бал машины национального «Супертуризма». Несмотря на третье место по итогам сезона 2002 года команда в «Туринге» была расформирована, и так получилось, что повторить «серебро» чемпионата России Нуждин смог именно в легендарном классе.*

«Самым запоминающимся для меня стал 2004 год. «Супертуризм», куда я изначально попадал на роль третьего гонщика. Получилось так, что в начале зимы я перезаключил контракт и должен был опять ехать в «Туринге», но вскоре после этого двухлитровая программа была закрыта, и мне предложили такой вариант. Благо, что в наличии было три машины «Супертуризма». По факту тогда был только я и мой механик Алексей Глухов, и мы пользовались остатками, достававшимися от главной команды. Да и машина у меня была предыдущего поколения, считавшаяся в команде запасной. Под конец мне дали более быструю машину, но на пользу это не пошло. Привыкнуть к ней я не успел. Но в целом от этого в чем-то было проще. У нас были развязаны руки, мы могли работать с машиной так, как мы это «видели», без прессинга в виде консилиума конструкторского отдела. После первого этапа мы поняли, что машина медленная и начали очень активно дорабатывать ее (при тайной поддержке инженеров), в итоге это и помогло обогнать партнеров Мезенцева и Овчаренко. Титул взять не получилось, на последнем этапе на Невском Кольце мы с Алексеем Дудукало столкнулись в первом повороте, а позже на моей машине стал разваливаться ШРУС — все знали, что на следующий год класса не будет и сезон доезжали на остатках ЗИПа. Финишировать я смог, но машина остановилась на круге заезда».

После состоялось возвращение в «Туринг», очередная бронза и очередное закрытие команды — на заводе решили сосредоточиться на классе «Туринг-Лайт», где было больше шансов бороться за высокие места.

«В «Туринг-Лайте» я опять два раза становился вторым. Сезон 2007 года, когда мы ездили только в Мячково. Тогда была длинная гонка, пит-стопы, все выдумывали разные домкраты, искали как бы побыстрее переобуть машины. Один раз я выиграл гонку из-за очень быстрого питстопа, когда я смог отыграть пять позиций. Да и машин было много, по 10–15 человек в секунду ездил. Последний же год в роли заводского гонщика был сложный, мы не смогли сделать сравнимый шаг в техническом развитии наших Калин класса «Туринг-Лайт» и были неконкурентоспособны в сравнении с соперниками из Лукойла.

К сожалению, мне не всегда везло. Вначале не хватало опыта, потом приходилось бороться с иномарками или с неудачным стечением обстоятельств в те или иные сезоны. В кольце я четыре раза останавливался в шаге от титула и был вторым. Да, несомненно, обидно, что нет такого же количества титулов, но я стараюсь смотреть на вещи позитивно. Если бы не было этого опыта, я бы, скорее всего, не пришел к тому, что есть сейчас. Мои вторые места были всегда в разных классах, поэтому не было эффекта повторения. Борьба каждый раз была вновь.

Уходить с завода было не страшно. До этого было первое сложное решение — уйти из гонщиков и попробовать что-то другое. Я морально «ушел» из АвтоВАЗа и начал заниматься бизнесом отца. До какого-то времени я не думал, что может быть какая-то другая гоночная машина кроме Калины — сказывалось заводское воспитание и работа в спортивном управлении. Но новообретенный собственный опыт давал возможность смотреть на вещи шире. Я, например, никогда не думал, что у нас может существовать какой-то гоночный рынок.

В разных заводских командах я провел практически десять лет и в 2009 году занялся автоспортивным развитием в фирме моего отца, который тогда работал над тюнингом стандартных машин. Со временем появилось оборудование, технологии и вместе с ними возможность перейти на работу с иномарками. Я доволен тем, как продвигается наш проект автомобилей KIA. Мы строим шестой автомобиль. Главное, наши машины быстры как в кольце, так и в треке, и ралли-кроссе, а это в свою очередь показывает, что наш подход в работе и инженерии правильный.

У меня нет такого, что я хочу выиграть в «Туринге» или строить машины GT. Жизнь поворачивается иногда самым неожиданным образом, и может быть, через пять лет мы будем гоняться на совсем других машинах. Я хочу продолжать анализировать статистику и быть в топе при любой ситуации».



NATALIA GOLTSOVA

ANNIKA HALLIN LENA ENDRE ANDERS AHLBOM ROSENDAHL HANS ALFREDSON

STIEG LARSSON'S  
THE GIRL  
WHO KICKED THE  
HORNET'S NEST

A FILM BY DANIEL ALFREDSON

JACOB ERICKSSON SOFIA LEDARP MIKAEL SPREITZ NIKLAS HJULSTRÖM LENNART HJULSTRÖM GEORGI STAYKOV  
COMPOSER JACOB GROTH EDITOR HÅKAN KARLSSON ART DIRECTOR MARIA HÅÅRD JAN-OLOF ÅGREN CINEMATOGRAPHER PETER MOKROSINSKI, PSF COSTUMES CILLA RÖRBY MAKE-UP JENNY FRED  
SOUND DESIGN NALLE HANSEN ANDERS HÖRLING CASTING TUSSE LANDE PRODUCTION TOBIAS ÅSTRÖM LINE PRODUCER SUSANN BILLBERG RYDHOLM COORDINATING PRODUCER JON MANKELL  
EXECUTIVE PRODUCERS MIKAEL WALLÉN OLE SÖNDBERG ANNI FAURBYE FERNANDEZ PETER NADERMANN KLAUS BASSINER WOLFGANG FEINDT LONE KORSLUND GUNNAR CARLSSON  
ASSOCIATE PRODUCER JENNY GILBERTSSON PRODUCER SØREN STÆRMOSE SCREENPLAY ULF RYBERG DIRECTOR DANIEL ALFREDSON BASED ON THE NOVEL BY STIEG LARSSON  
YELLOW BIRD PRESENTS IN CO-PRODUCTION WITH NORDISK FILM, ZDF ENTERPRISES, SVERIGES TELEVISION, ZDF AND FILMPOOL STOCKHOLM MÅLARDALEN, FILM I VÄST,  
SPILTAN UNDERHÅLLNING M AB SUPPORTED BY SVENSKA FILMINSTITUTET WORLD SALES: ZODIAK ENTERTAINMENT

Yellow  
Bird

svt

ZDF enterprises

ZDF

FilmPool  
Stockholm Mälardalen

DOLBY  
DIGITAL

FILM VÄST

Svenska  
Filminstitutet

SPILTAN  
UNDERHÅLLNING

zodiak

zodiak  
ENTERTAINMENT

MUSIC  
BOX  
FILMS

RESTRICTED

twitter.com/musicboxfilms

facebook.com/girlwhokickedthehornetsnest

Read the Vintage Book