



ЭКС-ПИЛОТ F1 МИКА САЛО стартует на Казань ринге

Перед московской гонкой мне задали вопрос, «могу ли я проехать этап РСКГ?». Так как причин отказываться не было, я сразу согласился. Хотя в последнее время я не участвую постоянно в гонках, идея гонки в «Национальном» классе мне понравилась. Должен сказать, я уже точно не помню, когда я последний раз гонялся в кузовах (улыбается). Наверное это было в Японии лет 20–25 назад на машинах Группы А, с тех пор я ездил только на заднем приводе. Класс «Национальный» известен своей жесткой борьбой, но меня это не пугает. В гонках «Гран Туризмо» тоже бывают контакты и толчки. Все эти штучки и приемчики мне известны. Моя цель на эту гонку — получить удовольствие и оказать сопротивление постоянным участникам. Понятно, что меня захотят обогнать все, но я надеюсь, что смогу наблюдать за ними в зеркало заднего вида. Уверен, мне будет непросто, но это отличная возможность научиться чему-то новому. Надеюсь, что болельщики придут на трассу посмотреть за нашей борьбой и интересными гонками. Следующий год? Если кто-то предложит, я опять-таки не вижу причин, почему я должен отказываться. Я гонщик и лучше буду гоняться, чем стоять рядом с машиной.



Москва называет чемпионов

15-летний Нико Кари стал первым чемпионом SMP F4 Championship. Гонщик из финского города Хювинкяя выиграл все три гонки московского уик-энда и стал недосягаем для остальных участников серии, которая проводится при поддержке СМП Рейсинг. Его главный соперник, Владимир Атоев из Ростова этот этап провалил и ни разу не смог подняться на подиум, тем самым облегчив Кари завоевание титула. Перманентными фигурами на подиуме стали другие российские гонщики: Нерсес Исаакян, трижды ставший вторым и Никита Троицкий, взявший два третьих места. Только в первой, субботней гонке под дождем Никлас Нюлунд смог не пустить Троицкого на подиум. «По ходу всего этапа у Нико Кари была хорошая скорость, — отметил Нерсес Исаакян. — Кроме того, он достаточно много рисковал. И хотя я не допустил серьезных ошибок в гонке, за счет скорости он смог меня опередить». По завершении сезона чемпион получит грант в 350 000 Евро на выступление в чемпионате Формулы-3: «Стать первым чемпионом серии отличное чувство, последний уик-энд хорошо сложился для меня. Я был быстр и стабилен, так что я счастлив. Говоря о лучших и худших моментах сезона, — мне не понравилась гонка в Ахвенеисто, где я плохо проехал, ну а этап на Moscow Raceway точно лучший. Я никогда его не забуду». Так же в серии выступают два гонщика из РСКГ: Артем Кабаков и Андрей Масленников, получившие специальные гранты на участие в этом сезон.



Совместно с шестым этапом РСКГ на трассе Moscow Raceway прошел первый этап кубка России в классе «Mitjet». Категория для двухлитровых силуэтов собрала в своих рядах 13 участников, но оба раза быстрее был Повилас Янкавичус. После первой дождевой гонки на подиуме к нему присоединились прорвавшийся с пятого места Юрий Байбородов и Борис Шультмейстер. Чемпион в классе «Туринг-Лайт» отбил атаки Алексея Майорова. Во втором заезде, который проходил по сухой трассе, за победу боролись Шультмейстер и Янкавичус, но последний оказался быстрее и оформил дубль по итогам первого этапа кубка. Третье место для Ивана Лукашевича стало компенсацией за технические проблемы в первой гонке.



Юрий Аршанский: «Смоленское кольцо» напомнило раллийный «доп»

Первый автоспортивный опыт петербуржец приобрел еще в старших классах школы, когда занимался в детско-юношеской школе «Экспансия» и стартовал в своих первых соревнованиях, — но до недавнего времени, говоря «автоспорт», Юрий подразумевал «ралли». На протяжении нескольких лет он выступал исключительно в ралли, где занимал призовые места на этапах Кубка России и чемпионата России (в своем классе). «Эта дисциплина меня сразу привлекла, потому что каждая гонка — это маленькое путешествие и большое приключение. Каждый раз ты попадаешь в новую, незнакомую или малознакомую местность — и хотя у тебя под рукой стенограмма, все равно ты лишь в самых общих чертах представляешь, что ждет тебя за следующим поворотом. И очень здорово, что ты все время при деле — нет больших пауз, нет ситуаций, когда ты чего-то очень долго ждешь и не знаешь, куда себя деть...»

Если фамилия питерского пилота известна далеко не всем поклонникам российского ралли — причина, скорее всего, в том, что Юрий не большой любитель выбираться на Урал или на Кубань. По его мнению (которое разделяют многие российские раллисты), лучшие трассы — трехмерные, с трамплинами и коварными закрытыми поворотами — все равно находятся на Северо-Западе, в Карелии. А если их мало, то настоящий раллийный рай есть у питерцев под боком — речь идет о прибалтийских трассах, которые и сами по себе хороши, и поддерживаются в прекрасном состоянии. «Больше всего мне нравится «Ралли Эстонии», которое проводится каждый год в окрестностях Тарту, — тамшние дороги лучше всех прибалтийских. Но как назло на моей любимой прибалтийской гонке из года в год что-то не складывается — то машина ломается, то сам я допускаю ошибку. А лучше всего у меня получилось литовское «Ралии 300 озер». Там почти 40 процентов дистанции составляет асфальт — причем ехать по нему надо на покрышках для грунта. Дело это непростое — надо быть готовым к резким изменениям уровня сцепления с трассой. Плюс на асфальте глубокие заносы противопоказаны — из них машину вряд ли вытащишь. Надо пилотировать с небольшими скольжениями — и у меня это хорошо получалось...»

За время выступлений Юрий опробовал оба автомобиля-легенды, которые многие годы доминируют в российском ралли — и считает, что Mitsubishi Lancer Evolution имеет большое преимущество над Subaru WRX STI: «Evo — в целом более правильный автомобиль: он и быстрее, и надежнее, и понятнее для пилота. А «стиха» — она скорее для фанатов». На старт первой в своей карьере кольцевой гонки петербуржец также вышел за рулем «правильного автомобиля» под названием Lada Kalina. Пока для Юрия это не более чем эксперимент, так как бросать ралли Аршанский не собирается, а выступать одновременно и на кольце, и в ралли накладно и по деньгам, и по времени (хотя в идеале пилот не против ездить и там, и там). «У меня не было времени настраивать автомобиль, поэтому на этой гонке я не ставил перед собой каких-то конкретных задач: я главным образом учился, привыкал к машине и к трассе... Трасса «Смоленское кольцо» мне понравилась — кстати, она чем-то похожа на любимые мной раллийные спецучастки: серьезный перепад высот, закрытые повороты... Но сразу же понять все нюансы и поехать быстро, само собой, очень трудно. Особенно непривычной была собственно гонка: все толкаются, пролезают мимо тебя при первой же возможности. А я не знал, где предел дозволенного, поэтому старался ехать максимально надежно и аккуратно... Но думаю, если взяться за дело серьезно, то скорость появится и результат не заставит себя долго ждать».

Кстати, в Российской серии кольцевых гонок питерский пилот неожиданно нашел немало похожего с прибалтийским ралли. Конечно, это не значит, что где-то в дальней части «Смоленского кольца» находится трамплин — скорее, речь идет об уровне организации соревнований: «Всем спортсменам нравятся гонки, где четко соблюдается график, где нет задержек и затяжек, где весь персонал работает четко и уверенно. Сразу видно, что организаторы стараются сделать свою работу как можно лучше — в самых разных аспектах, от организации паaddocka до информационной поддержки. В итоге от соревнований остались настолько позитивные ощущения, что мне понравилась даже моя не самая выдающаяся езда...»



Этот номер газеты выходит на последнем, казанском этапе РСКГ. К вечеру воскресенья будут известны имена всех призеров чемпионата России. Мы начинаем готовиться к сезону следующего года. В этом выпуске мы дали слово тем, для кого РСКГ это не пустое слово. Начинаем с медиа партнеров чемпионата.

 **ЧЕМПИОНАТ**
WWW.CHAMPIONAT.COM

Евгений Кустов
Глава отдела новостей и редактор отдела Автоспорт
Championat.com

Считаю, что у «Чемпионата» и РСКГ обоюдновыгодное сотрудничество. Нам удалось выстроить систему, при которой обе стороны получают реальную пользу. Нередки случаи, когда партнеры исповедуют формальный подход, некие минимальные упоминания о чемпионате в ленте новостей. У нас же готовятся эксклюзивные материалы перед каждым этапом и после него, затрагиваются интересные темы. Понятно, что на данный момент материалам про РСКГ объективно трудно конкурировать со статьями или новостями, посвященными Формуле-1, но могу абсолютно искренне сказать: показатели по посещаемости достойные, и нет такого, что я говорю руководству — ну вы понимаете, это партнеры, поэтому не судите строго. Вовсе нет — материалы нашли своего читателя, и это радует.

При этом хочу сказать большое спасибо пресс-службе РСКГ в частности и всей серии в целом: приятно работать, не возникает никаких проблем, в случае необходимости нам всегда готовы пойти навстречу. Надеюсь, так будет всегда!

 **AUTOSPORT.COM.RU**

Виктория Ганеева
И.о. главного редактора AUTOSPORT.com.ru

Близится финал второго сезона Российской серии кольцевых гонок. За этот год AUTOSPORT.com.ru благодаря своевременным и качественным материалам пресс-службы РСКГ постепенно приучил своих читателей интересоваться российским турингом, следить за событиями в чемпионате и выступлениями отечественных пилотов. На трассах, где проходили этапы российской серии, всегда все было организовано на высшем уровне: безопасность, доступ к спортсменам и содействие во всех вопросах, касающихся работы с гонщиками и их командами. Отличные видеоматериалы позволяли оценить весь накал борьбы заездов РСКГ.

Коллектив AUTOSPORT.com.ru рад всячески поддерживать Российскую серию кольцевых гонок, помогать ей развиваться и становиться лучше.

Денис Рябцев
Руководитель телеканала «АВТО24»

АВТО24
телеканал

В целом я, как руководитель телеканала «АВТО24», доволен сложившимися партнерскими отношениями с РСКГ. Хотя, признаться честно, для нас с Олегом Петриковым это была некая авантюра. Когда мы начали обсуждать тему прямых эфиров, многие мне говорили, — о чем вы, какой автоспорт в России, ничего не получится. И тем не менее мы начали это делать, делать на свой страх и риск. С самого начала мы четко понимали — прямые трансляции и популяризация именно российского автомобильного спорта имеет очень глубокий социальный подтекст. Надо было возрождать в людях веру в российский автомобильный спорт, имеющий долгую и славную историю, но в последнее время по ряду причин забытый и брошенный. Я понимал это не только как медиа-менеджер, но и как гражданин. Тема российского автоспорта для специалистов и энтузиастов — тема болезненная. Можно, конечно, уйти в формализм, рассуждать о том, что нам не хватает инфраструктуры, бюджетов, и много чего еще. Но это все слова, как говорится, желающий сделать ищет возможности, а нежелающий — причины. Это, наверное, и стало нашим девизом для этого проекта. И мы на практике смогли доказать, что если грамотно подойти к вопросу распределения ресурсов как технических, так и финансовых, то в России можно поднять автоспорт, вернуть к нему интерес, и начать им гордиться. И это нам по силам! Мне иногда становится искренне жаль, что, например, в WTCC за нашу команду выступают зарубежные пилоты, но в то же время как эксперт я понимаю, что опыт подготовки, инфраструктура и даже философия у иностранцев на совершенно другом уровне.

У нас есть молодые перспективные ребята, вполне способные составить конкуренцию грантам на мировом гоночном Олимпе. И я думаю, что в самое ближайшее время это произойдет. Кстати, телевидение играет в формировании чемпионов без преувеличения огромную роль, в первую очередь как инструмент популяризации автоспорта. Надеюсь, экономические аспекты позволят нам и в следующем году продолжить партнерские отношения с РСКГ, и мы совместными усилиями начнем возрождать российский автоспорт. Пока я не хочу раскрывать всех секретов — время еще не пришло, но в ближайшее время мы представим на суд наших телезрителей довольно интересную концепцию по российскому автоспорту.

Не секрет, что сейчас в России идет возрождение спорта во всех его проявлениях, а потому любое спортивное мероприятие, особенно прямые трансляции, привлекают все больше и больше внимания зрительской аудитории. Естественно, нам звонят, пишут и даже просят сделать повтор пройденного этапа, что мы обязательно сделаем перед началом сезона 2016 года. Так что все интересные моменты, которые происходили в этом году, мы обязательно покажем еще раз, и поверьте, на это стоит посмотреть!



За рулем

Максим Кадаков
Главный редактор журнала За рулём

Журнал «За рулем» освещает все события автомобильной жизни страны с 1928 года. На его страницах есть описание первых чемпионатов СССР по кольцевым гонкам, которые проводятся с 1955 года.

Мы продолжаем поддерживать кольцо, которое в статусе Чемпионата и Кубка страны проводится промоутером SMP Racing под названием Российская серия кольцевых гонок. Последние годы заметен прогресс, растет количество участников, привлекаются новые партнеры, появляется современная техника, в РСКГ вернулись пилоты с европейских арен.

Наша задача как журналистов — привлечь внимание к позитивным изменениям и показать нашим читателям, что российский автоспорт может быть не менее увлекательным, чем зарубежный. Отдельно отмечу, что для нас, как и для автоспорта, и для страны в целом очень важна молодая аудитория. В РСКГ много молодых талантливых гонщиков, в этом сезоне появился новый юниорский класс, и мы будем поддерживать интерес молодежи к кольцевым гонкам.

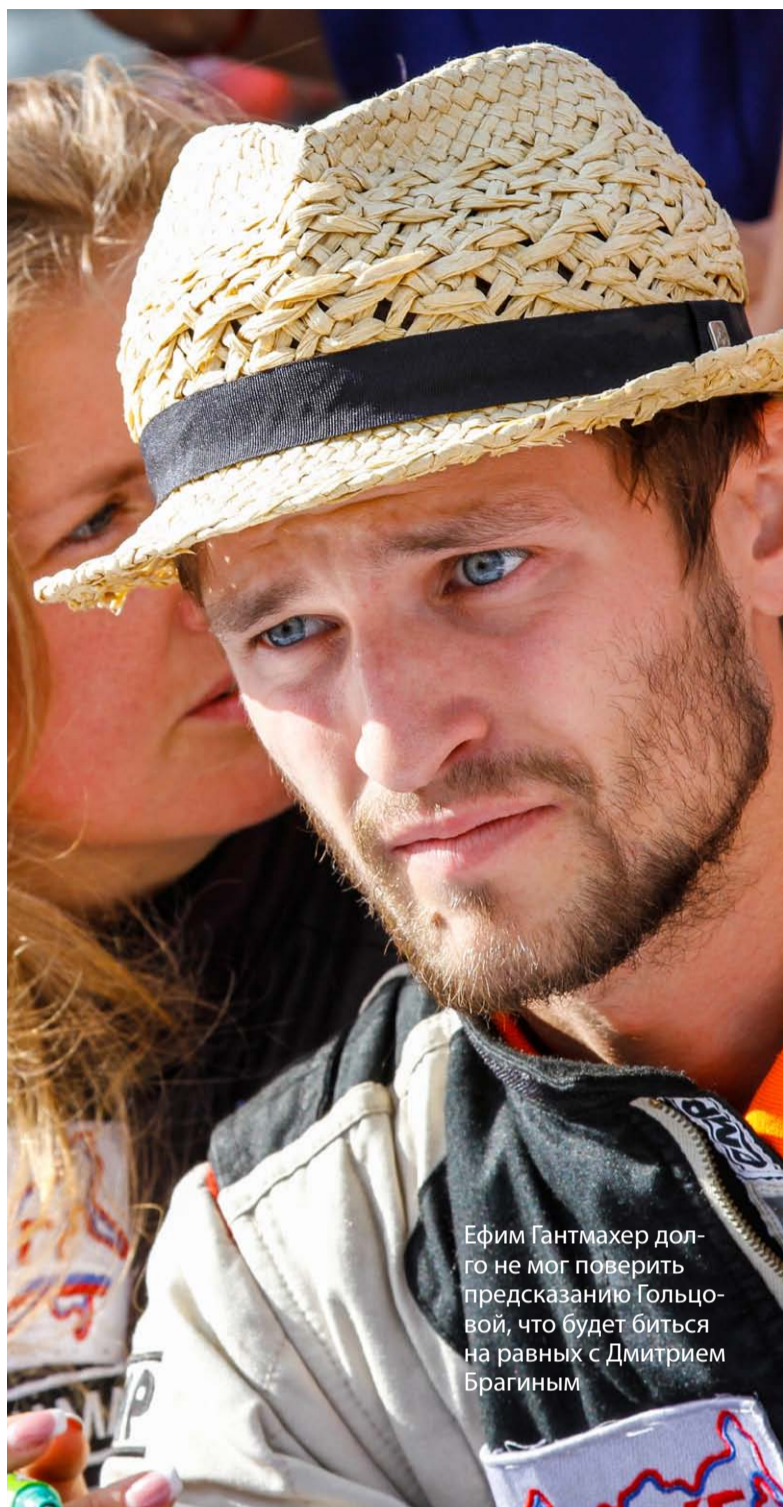
motorsport.comTM

Александр Кабановский,
Главный редактор Motorsport.com Russia

Нам очень приятно, что в России есть такая серьезная и масштабная программа поддержки автоспорта, как SMP Racing — и приятно вдвойне, поскольку мы являемся ее партнерами.

На самом деле, сайт Motorsport.com Russia с самого рождения связан с SMP Racing и Российской серией кольцевых гонок: в марте мы объявили о запуске своего проекта в рамках совместной пресс-конференции, также посвященной и старту нового сезона РСКГ.

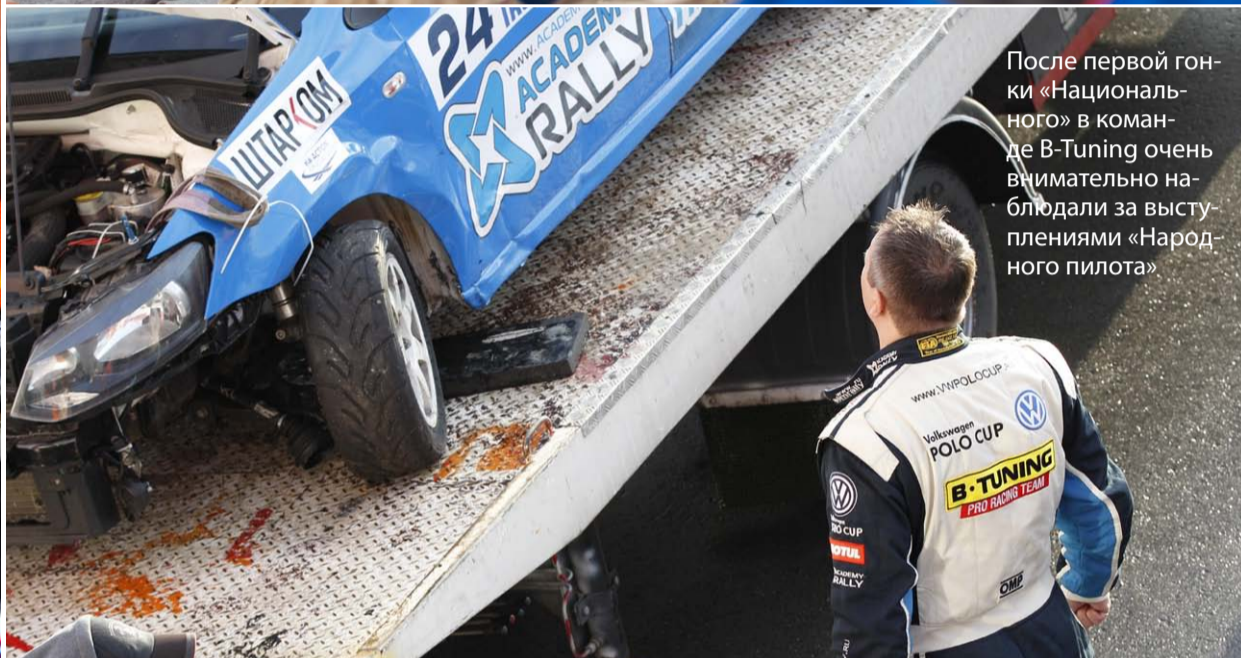
Материалы об отечественных кольцевых соревнованиях были с интересом приняты нашими читателями, позволив сделать содержание Motorsport.com Russia более разноплановым и напомнив, что автомобильный спорт — это далеко не только одна Формула-1.



Ефим Гантмахер долго не мог верить предсказанию Гольцовой, что будет биться на равных с Дмитрием Брагиным



«Мне понравилось, можно провести еще две гонки?»



После первой гонки «Национального» в команде B-Tuning очень внимательно наблюдали за выступлениями «Народного пилота»



Пользуясь перерывом, на автограф-сессии пришли самые преданные болельщики в оранжевом!



Положение в личном зачете после шести этапов														
Туринг														
1	ДУДУКАЛО Алексей	17	26	26	26	26	18	19	26	26	26	27	26	289
2	ЛАРИОНОВ Виталий	25	15	12	12	19	16	0	15	19	0	18	18	169
3	ГОЛИКОВ Роман	4	18	18	15	12	25	15	12	12	0	15	15	161
4	АКИНИЯЗОВ Рустам	6	0	16	18	15	0	26	18	15	анн	12	12	138
5	БАДОВЕВ Антон	0	0	6	10	10	12	12	10	10	15	0	10	95
6	ЧЕРНЁВ Максим	10	10	10	0	8	10	0	8	8	0	4	8	76
7	НЕЗВАНКИН Владислав	18	0	8	6	6	2	4	0	0	12	0	0	56
9	СИМОНОВ Максим	12	4	0	0	4	4	10	6	4	анн	10	0	54
8	ЮШИН Андрей	2	12	2	4	0	0	1	4	6	18	0	2	51
10	ТОЛКАЧЁВ Лев	8	0	1	8	2	8	6	анн	1	0	0	0	34
11	ЯШИН Павел	1	8	4	0		1	0	0	2	10	0	6	32
12	ТУПИЦЫН Александр	0	6	0	1	0	0	2	2	0	8	0	0	19
13	ШАЛУНОВ Сергей							8	0			8	1	17
14	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	2		6	0	0		0	0	4	12
16	АРТЮШИН Андрей			0	0	1	0					6	0	7
15	БЕЛОГОЛОВ Алексей									0	6			6
18	МЕШЕРЯКОВ Вадим											2	0	2
17	ПРИМАК Виталий								1					1
19	ГАНТМАХЕР Ефим											1	0	1
Супер-продакшен														
1	ЧЕРНЁВ Максим	7,5	9	12,5	4	13,5	13	3	26	12,5	0	16	25	142
2	СИМОНОВ Максим	9	5	0	3	7,5	6	13	18	7,5	анн	26	1	96
3	ЮШИН Андрей	5	12,5	6	7,5	0	0	4,5	15	9,5	12,5	6	13	91,5
4	ЯШИН Павел	4	7,5	7,5	1		4	0	8	6	7,5	8	18	71,5
5	НЕЗВАНКИН Владислав	13	0	9,5	9	9	5	6	0	0	9,5	0	2	63
6	ТОЛКАЧЁВ Лев	6	0,5	5,5	13	6	9	7,5	анн	5	0	4	4	60,5
7	ТУПИЦЫН Александр	3	6	4	5	0	3	5	12	4	6	2	6	56
8	ШАЛУНОВ Сергей							9	0			18	10	37
9	ЗАГУМЕННОВ Сергей			анн	6		7,5	0	0		0	0	15	28,5
10	ГАНТМАХЕР Ефим											10	8	18
11	МЕШЕРЯКОВ Вадим											12	0	12
12	ПРИМАК Виталий								10			0	0	10
13	БЕЛОГОЛОВ Алексей									0	5	0	0	5
14	КУБАСОВ Владислав			0	2							0	0	2
Туринг-лайт														
1	БРАГИН Дмитрий	26	15	19	2	0	анн	26	25	26	18	26	19	202
2	РАХМАТУЛЛИН Ильдар	8	18	6	15	27	15	12	8	15	4	10	15	153
3	МАСЛЕННИКОВ Андрей	18	0	15	25	1	19	15	1	9	6	2	25	136
4	НИКОЛАЕВ Андрей	0	7	12	19	18	10	8	15	18	15	8	1	131
5	МИТЯЕВ Михаил	10	25	8	8	8	8	18	0	1	26	19	0	131
6	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей	13	1	26	12	10	0	5	19	2	10	4	6	108
7	ЧЕРЕВАНЬ Владимир	15	10	2	0	15	2	10	6	6	12	12	12	102
8	РАДОШНОВ Андрей		8	4	6	12	25	0	0	0	0	15	4	74
9	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур	1	0			2	4	0	0	12	8	1	10	38
10	РЯБОВ Сергей					6	12	2	12				0	32
11	КАРАМЫШЕВ Николай	0	12	10	10								0	32
12	КОРОНАТОВ Сергей	6	2	0	0	4	6	0	4	4	2	0	2	30
13	БЕЛОЦКИЙ Максим							1	2	10		6	8	27
14	КРИЧЕВСКИЙ Василий							6	10				0	16
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	12	15	170
2	КАЛЬМАНОВИЧ Павел	0	1	26	15	12	6	15	18	10	10	0	26	139
3	ГАЙНУЛЛИН Альберт	6	15	12	8	0	18	4	25	15	25	10	0	138
4	НУРИЕВ Айдар	15	10	6	18	10	0	12	0	0	13	27	18	129
5	ШЕШЕНИН Владимир	10	8	19	7	8	4	27	0	19	18	0	0	120
6	САНИН Егор	12	18	0	25	0	15			0	8	0	0	78
7	ГОЛЬЦОВА Наталья	8	12	10	1	16	8	0	10	8	анн	0	0	73
8	АГОШКОВ Роман	18	0	0	0	25	12	0	16	0	0	0	0	71
9	КОРАБЛЁВ Василий	0	2	1	12			18	8	12	0	0	0	53
10	ГАНТМАХЕР Ефим	1	6	8	0	6	0	1	12	2	4	0	12	52
11	САМСОНОВ Игорь	0	0	4	0	19	11	0	0	4	0	0	6	44
12	ГОЛОВАНОВ Александр	0	0	0	4	2	0	6	0	6	6	15	0	39
13	СИМОНОВ Максим	2	0	0	10	1	0	2	6	0	0	0	10	31
14	ПЕТУХОВ Андрей							0	0	0	2	18	0	20
15	ПРИМАК Виталий	4	4	0	0	0	1	0	4			6	0	19
16	ЗАХАРОВ Антон					0	2	0	0	0	0	8	8	18
17	ШИГАБУТДИНОВ Тимур							8	0					8
18	СТАРОВЕРОВ Вячеслав	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	7
19	ФАТТАХОВ Рафаэль					4	0							4
20	МАЛЕЕВ Михаил	0	0	2	2	0	0							4
21	ДРЕБЕНЕЦ Сергей											2	2	4
22	МАРУШКО Александр											4	0	4
23	АЛЁШИН Павел									1	1			2
24	ФАТХУЛЛИН Булат	0	0	0	0	0	0	0	1					1
25	ГАРМАШ Александр											0	1	1
26	ЗАСАДЫЧ Михаил											1	0	1



Алексей Береженцев: «10 тысяч долларов запали в душу»

Команда «Курганские прицепы», мягко говоря, не самая большая команда из участвующих в РСКГ: в ее составе всего четыре человека. И это значит, что ее менеджеру Алексею Береженцеву приходится заниматься буквально всем — от доставки гоночного автомобиля на трассу до организации питания. Впрочем, организация питания — это громко сказано: готовит Алексей сам, и в команде неизменно нахвалят его простые, но сытные блюда — от яичницы до шашлыков. А словосочетание «доставка машины на трассу» — наоборот, не дает понимания всей сложности процесса. «Курганские прицепы» — единственная сибирская команда РСКГ, и на каждую из трасс ей ехать дальше всех, иногда — 3000 км в одну сторону. Это значит, что для Алексея и второго механика команды путешествие на каждый этап растягивается чуть ли не на две недели: выезжают из Кургана порой в субботу, а возвращаются в среду после гонки.

«Что в Алексее обращает на себя внимание — так это огромная любовь к автоспорту, — рассказывает Александр Тупицын, пилот «Курганских прицепов». — Когда требуется быстро решить те или иные вопросы, он может не спать, не есть, не пить — но задачу решит. Я практически ни о чем не беспокоюсь, я знаю, что Алексей все сделает в лучшем виде, что команда и не переплатит, и времени много не потратит. Причем самому Алексею порой приходится все делать в сжатые сроки. Например, в прошлом году в Казани я разбил машину на тренировках — настолько серьезно, что пришлось покупать новый автомобиль. И благодаря обаянию Алексея, его таланту переговорщика, нам удалось это сделать быстро и по очень низкой цене. Конечно, выдающихся результатов мы тогда не добились, потому что не успели довести машину до ума, настроить ее — но на старт вышли. Кстати, и этот сезон мы изначально собирались пропустить — окончательное решение приняли недели за три до первого этапа, и Алексею пришлось в пожарном порядке готовить команду к выезду».

«Курганские прицепы» вполне можно назвать заводской командой — пусть и в непривычном смысле: все ключевые сотрудники коллектива (и особенно гонщики) не приглашены со стороны, а работают на основном предприятии. Алексей, до того как полностью сконцентрироваться на спортивных проектах, заведовал сервисом и розничными продажами. С одной стороны, это плюс — например, недавно на заводе для команды построили специальный бокс со всем необходимым оборудованием и удобствами, включая душевые (по словам Алексея, многие команды о таком только мечтать могут). С другой стороны, в такой работе есть свои нюансы: «У людей, которые занимаются бизнесом, свои представления о том, что сколько должно стоить. И многие цены кажутся им завышенными. Тут важно набраться терпения и все тщательно и подробно объяснить. В моем случае этот способ всегда срабатывал. Плюс важно свои планы соотносить с происходящим на предприятии. Если на ближайшие дни запланировано перечисление зарплаты сотрудникам, то свои счета лучше придержать до времени...»

В автоспорте Алексей уже больше 20 лет — начинал механиком у одного из курганских пилотов, но практически сразу же купил за небольшие деньги автомобиль со взорванным мотором и начал восстанавливать его. Чуть ли не все заработанное Береженцев вкладывал в выступления в кроссе и на зимнем треке. Вкладывал не зря: Алексей не раз попадал в первую пятерку чемпионата России по кроссу. Но рассказывая о своей карьере, он чаще вспоминает гонки, где остановился в шаге от победы: «В 2007 году в Казахстане была коммерческая гонка на реке в центре города. К моменту старта последнего заезда я не потерял ни одного очка, и шансы на победу были весьма высокими. Но в итоге Виталий Дудин заправил меня в бруствер — я застрял, и завестись уже не смог. А на кону тогда стояло десять тысяч долларов. Обидно: не один год с тех пор прошел, а выбросить из головы ту гонку до сих пор не получается...»

Сезон Российской серии кольцевых гонок 2015 подходит к концу, как всегда мы расспросили ведущих менеджеров команд и пилотов о том, как они оценивают сезон прошедший и что им хотелось бы увидеть в сезоне грядущем.



ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ





Евгений Малиновский

Руководитель команды Лукойл Рейсинг Тим

Ситуация в экономике сейчас сложная и мы никак не можем не нее повлиять — на этом фоне особенно радуют любые изменения к лучшему. В РСКГ такие изменения есть, и прежде всего в информационном плане. Причем это касается и информации для зрителей, и информации для участников. Благодаря трансляциям, тому, как они организованы, чемпионат лучше смотрится со стороны, а это очень важно: если людям понравится картинка — они будут чаще проявлять интерес к соревнованиям, больше уделять им внимания. Для участников все также стало проще и понятнее: мы теперь в большинстве случаев четко представляем, куда, когда и для чего ехать. Стало больше порядка — и могу сказать, что сейчас РСКГ выглядит как нормальный европейский чемпионат. Кстати, жестких действий на трассе, по моим наблюдениям, в этом году стало заметно меньше — видно, что и организаторы, и РАФ работают над этим, занимаются воспитанием пилотов, повышением культуры команд. А вот за пределами трассы поведение некоторых команд оставляет желать лучшего. По моему мнению, спорные вопросы надо решать в рамках разработанных для этого процедур: есть возможность продать протест, написать апелляцию. А после гонок устраивать дискуссии в Интернете, комментировать действия соперников или судей — это некорректно и непродуктивно. Зачастую проще найти проблему у победителя, чем у себя в команде. Также надо пореже задавать себе вопрос «А судьи кто?», в чемпионате судьи жесткие, но справедливые. И самое главное, я уверен, что если все участники поймут, что РСКГ — наш общий чемпионат и бизнес, и перестанут растаскивать на дивиденды общее одеяло, всем нам будет жить проще, теплее и веселее.

Роман Голиков

Гонщик класса Туринг, команда Лукойл Рейсинг Тим

Очевидно, что организаторы много работают над продвижением турнира — в этом плане заметна положительная динамика. Трансляции стали интереснее, чем раньше: новые сюжеты, интервью после финиша, оперативно появляющиеся нарезки интересных событий — уверен, что зрителям все это нравится. Мы, гонщики, также со своей стороны стараемся, чтобы эти трансляции были как можно интереснее и насыщеннее по содержанию. Еще бы была возможность выводить в прямой эфир картинку из кокпита — было бы просто здорово. Плюс мне кажется, что в начале трансляции вполне мог бы идти очерк о событиях в квалификации — это ведь тоже весьма важный элемент гоночного уик-энда, там тоже происходит немало интересного. С другой стороны, не мешало бы позаботиться и о тех зрителях, что сидят на трибунах. Например, на «Смоленском кольце» не помешал бы экран, потому что многие ключевые повороты с трибуны просматриваются плохо. На Moscow Raceway экран есть, но он стоит далековато. А что касается непосредственно гоночных дел, не очень радуют большие паузы на некоторых этапах — например, на той же Moscow Raceway, когда воскресная тренировка в десять, а боевой заезд — в четыре часа дня. Ну, и с удобствами, которых не хватает в Нижнем Новгороде и Казани, тоже хотелось бы рано или поздно разобраться.



Ильдар Рахматуллин

Гонщик класса Туринг-лайт, команда Suvar Motorsport

Турнир явно с каждым годом становится все лучше. Нельзя не заметить, что организаторы все больше сил и внимания уделяют его популяризации — и как следствие, об РСКГ узнает все больше и больше болельщиков. Может быть, прямо сейчас на трибуны по-прежнему приходит меньше зрителей, чем хотелось бы, — но я думаю, что со временем вся эта непростая работа принесет свои плоды. Мало кому интересно выступать перед пустыми трибунами — и мне, как и абсолютному большинству моих соперников, было бы приятно видеть как можно больше болельщиков на трассах. Что не нравится? Каких-то судьбоносных претензий у меня к организаторам нет. Из пожеланий — хотелось бы иметь возможность побольше тестироваться в дни, предшествующие этапу, больше времени в эти дни проводить на трассе. Плюс слишком многое и слишком часто решается на бумаге. Меня лично это, как правило, не касается, но когда судьи заседают до десяти вечера, это неправильно.

Сергей Нуждин

Руководитель команды РСМ-Team80

Серия проводится на хорошем ровном уровне, соревнования представляют собой полноценное шоу, которое уже можно показывать и даже продавать. Когда это шоу попадает в поле зрения — оно привлекает внимание. Из изменений я бы предложил скорректировать календарь с учетом того, что появились трассы в теплых регионах — сначала в Сочи, теперь в Чечне. У нас стало традицией, что в начале сезона гонки идут одна за другой, а потом интервалы между этапами увеличиваются. В то время как в начале сезона лучше, наоборот, не частить: кому-то надо проснуться, кто-то не успел полноценно подготовиться к сезону, у кого-то возникли технические проблемы. И как раз «теплые» трассы позволяют нам начинать раньше и сделать интервалы между гонками подлиннее — чтобы они составляли в среднем три, а то и четыре недели. Хорошо бы при этом, чтобы дальние этапы не шли один за другим — иначе может получиться, что через два-три дня после возвращения с одного этапа надо будет уже стартовать на другой. Так может не хватить времени на полноценную работу с машинами. Поэтому дальние этапы должны чередоваться с ближними — после Сочи должен идти, например, Нижний Новгород, но никак не Чечня. Если одновременно начинать сезон пораньше, а заканчивать попозже, все это поможет серьезно разгрузить команды и сделает ритм турнира более подходящим.



Сергей Коронатов

Руководитель команды ЗЕНИТ Моторспорт

Освещение в этом году явно получше. Если в прошлом году трансляции появились уже по ходу сезона, а формат окончательно «устаканился» только ближе к осени, то сейчас все с самого начала пошло как надо. Плюс есть ощущение, что на соревнованиях в целом порядка стало ощутимо больше, чем в прошлом году. На мой взгляд, мы все ближе к европейским стандартам. Правда, у нас постепенно начинает внедряться и та составляющая европейского подхода, что тренироваться надо на специально для этого организованных тренировках, а не по ходу гоночного уик-энда. Мы же за прошлые годы привыкли действовать по-другому — «надубаситься» как следует за пару дней перед гонкой и хорошо ее проехать благодаря этому. Поэтому, в частности, я не очень люблю делить трассу с «миджетами» и «формулами» — хотя и понимаю, что избежать этого вряд ли получится, если мы хотим все делать по уму.

Александр Марушко

Гонщик класса Национальный, команда Альмакс Рейсинг

Мне очень нравится, что нам теперь раздают воду. Ее никогда не бывает много, она всегда кстати — и для меня как пилота это очень важно. Очень нравится, как развивается работа со зрителями — и теми, что приходят на трассы, и теми, что следят за трансляциями. Все эти конкурсы, нестандартные фотосессии, видеоролики — смотрятся очень хорошо. Например, очень понравились ролики, когда пилоты из Казани рассказывали о своем городе. Или программа, организованная для зрителей во время юбилея «Смоленского кольца». Когда после этапа смотришь сделанные по ходу гонок фотографии, — понимаешь, что у нас работают по-настоящему талантливые и креативные фотографы, что они неравнодушно относятся к своей работе. А вот о СМИ-партнерах не всегда можно такое сказать — например, «Авторевю» явно не зарабатывает. Плюс, на мой взгляд, не хватает сувениров с символикой чемпионата — чтобы зрители могли унести их с собой. А основной негатив связан с судейской работой. Во-первых, судьи далеко не всегда справляются с возложенными на них обязанностями, а во-вторых, гонщики оказываются бесправными. Апелляция стоит дорого, а в итоге получается, что судьи судят самих себя, и правды добиться в таких условиях, мягко говоря, непросто.



Михаил Девель

Руководитель команды AMG Моторспорт

Трансляции явно делают наши соревнования популярнее. Далеко не все люди, с которыми я общаюсь, в курсе, насколько тесно я связан с автоспортом, — и в этом сезоне некоторые из них узнали об «AMG Motorsport» именно благодаря трансляциям, без каких-либо моих намеков и наводок. Что напрягает — так это формат уик-энда, когда на трассу надо приезжать чуть ли не в среду. Все это связано с дополнительными затратами, и в этом году бюджет участия в турнире вырос, даже несмотря на уменьшение количества этапов. Например, выезд в Сочи обходится нашей команде вдвое дороже выезда в Казань, который раньше был для нас самым дорогим. А таких выездов в Сочи в календаре изначально было два.

Александр Тупицын

Руководитель команды Курганские прицепы

Обидно, что отменили этап в Сочи: лично для меня гонки там складываются гораздо удачнее, чем на других трассах, — плюс это отличная возможность совместить соревнования и отдых. Впрочем, и для турнира в целом я считаю эту трассу знаковой. Тот факт, что мы выступаем на автодроме, где проводится самая престижная гонка в стране, где выступают пилоты Формулы-1, поднимает и наш статус. Поэтому в начале сезона лично меня порадовало, что в Сочи будет целых две гонки. Очень радует работа со зрителями: например, автобус для зрителей на последней гонке на «Смоленском кольце» и пре-пати накануне этапов. Не знаю, сколько зрителей из побывавших на пре-пати, приезжает потом на трассу, но в любом случае надо придумывать и тестировать разные форматы взаимодействия с потенциальными зрителями. Когда есть зрители на трибунах — то и смотрится лучше, и едётся. Если говорить о нашем классе, о «Супер-Продакшне», хочется отметить результаты работы по выравниванию скорости «Лад» и «Хонд» — теперь мы едем практически на равных, и в некоторых заездах у нас чуть ли не все участники по времени лучшего круга умецаются в одной секунде. Что гарантирует плотную борьбу в гонках — на радость и участникам, и зрителям.



Владислав Незванкин

Руководитель команды INNOCENTI-LADA-SPORT

Очевидно, что организация соревнований с каждым годом становится лучше — все делается четче и тщательнее, гораздо меньше стало всевозможных косяков, задержек, отступлений от графика. Участники могут такие изменения только приветствовать. Хочется также отметить прогресс в освещении соревнований — приятно, что организаторы развивают сразу несколько направлений: и прямые трансляции (здорово, что подключился телеканал «Авто 24»), и корпоративную прессу, и многое другое. Чего, на мой взгляд, не хватает — так это рекламы мероприятий в тех городах, которые принимают этапы РСКГ. Трансляции — это здорово, но очень хочется видеть и зрителей на трибунах. А для этого, наверное, надо проводить более агрессивные рекламные кампании накануне очередных гонок. В целом же считаю, что серия развивается нормально, положительная динамика явно есть.

Альберт Гайнуллин

Гонщик класса Национальный

Что нравится по сравнению с прошлым годом? То, что появились трансляции на телевидении, что об РСКГ больше стали писать. Это очень важный, ключевой момент для чемпионата, потому что чем больше о нас говорит пресса, тем проще нам работать с уже имеющимися спонсорами и искать новых. Многие ведь в России до сих пор не знают, что в стране есть такие масштабные и интересные соревнования. Надеюсь, что в следующем году о нас будут писать и рассказывать еще больше, что организаторы смогут сделать освещение соревнований еще более активным и насыщенным. Хорошо бы вывести трансляции на федеральные каналы. Из не самых приятных моментов могу выделить разве что высокие цены на боксы на Moscow Raceway — хочется, чтобы их аренда стоила не так дорого. В целом это замечательная трасса, персонал здесь работает просто прекрасно, очень быстро проводится эвакуация поврежденных машин — однако цена боксов кусается. Плюс тестовых заездов во время московского уик-энда было маловато — для тех, кто гонками занимается как хобби, в свободное от основной работы время, ситуация была непростой.

Андрей Николаев

Гонщик класса Туринг-лайт, команда B-Tuning

Не могу на что-то пожаловаться — я вообще спокойный человек, не склонный чего-то от организаторов требовать. Я езжу, чтобы получить удовольствие, а если по каким-то причинам не получается это сделать — то просто не подаю заявку на участие. Из позитива могу отметить, что все стало происходить более четко. Если в графике написано, что мы выезжаем в такое-то время, — в большинстве случаев действительно выезжаем. Если и возникают какие-то задержки, то информация о них оперативно доносится, — не бывает такого, что ты оделся, сел в машину, выехал на пит-лейн и только на выезде с пит-лейна узнал, что заезд перенесли на полтора часа. То же самое и с церемонией подиума: финишировали — дали интервью — наградились. Процедуры, которые можно провести оперативно, не растягиваются искусственно на час и больше. И это радует.

Лев Толкачев

Гонщик класса Супер-продакшен, команда INNOCENTI-LADA-Sport

Здорово, что есть трансляции, а также итоговые выпуски на федеральном канале. Расстраивает, что при этом на большинстве этапов так мало зрителей на трибунах. Например, на московский этап приезжали за меня поболеть друзья, которых не назовешь поклонниками гонок, и получили большое удовольствие. Для них это оказалось достаточно увлекательным событием — причем даже за заездами, где я не участвовал, они следили с интересом. На мой взгляд, РСКГ сейчас гораздо динамичнее, чем тот же чемпионат России по футболу. Отличное зрелище — да еще и бесплатное в большинстве случаев. Осталось только донести эту информацию до широкого круга. Готовых рецептов у меня нет, но думаю, именно над этим организаторам стоит работать и дальше. Еще меня расстроило уменьшение этапов до семи. Я бы и восемь, и все десять проехал бы — тем более что в Сочи можно начинать сезон раньше, а заканчивать позже. Сейчас же разрыв между окончанием сезона и началом нового слишком большой.



Наталья Гольцова

Руководитель команды Goltsova Racing

Хочу отметить рост медийной отдачи — и то, что организаторы каждый раз находят какие-то новые формы продвижения: постановочные фотосессии с разными сюжетами, автограф-сессии, конкурсы, гоночное такси... И что очень важно — все это проводится регулярно, а не разово. Со своей стороны мы стараемся организаторов в этом плане поддерживать — например, всегда приезжаем на пре-пати, пропускаем их только в исключительных случаях, когда никак не получается выбраться. Что касается дальнейших улучшений, на мой взгляд, надо прислушиваться к тем спортсменам, у которых есть опыт выступлений в Европе. Я в Европу выбиралась считанные разы и только в качестве зрителя — а вот те, кто регулярно там выступал, наверняка могут помочь советами. За рубежом такие соревнования существуют гораздо дольше, там сталкивались с теми же проблемами, которые есть у нас, и нашли оптимальные способы их решения. Поэтому нет смысла тратить время на изобретение велосипедов — проще использовать чужой опыт. Очевидно, что нам все еще есть куда стремиться, — но думаю, у промоутера РСКГ есть все необходимое, чтобы добиться прогресса.

Максим Симонов

Руководитель команды Syzran Racing Team

Хочу похвалить организаторов за работу в сфере популяризации гонок. Картинка становится все лучше и лучше — это касается и телетрансляции, и дополнительных видеоматериалов. Например, очень понравился красивый и добрый ролик, сделанный на юбилейном этапе на «Смоленском кольце». Да и вообще, от происшедшего в паддоке на той гонке, остались исключительно теплые впечатления. Из пожеланий — хотелось бы более быстрой, более оперативной работы КСК. Чтобы после церемонии награждения результаты заезда если и менялись, то по минимуму. Понимаю, что сделать это очень сложно, но порой не менее сложно объяснить болельщикам, почему после гонки ты позировал с кубком на подиуме, а в итоге оказываешься с «баранкой». Может быть, серьезные нарушения, где может идти речь об аннулировании результата, рассматривать оперативнее, без очереди (если там очередь есть)?..

ОТ АВТОРОВ МЕЖДУНАРОДНОГО СПОРТИВНОГО КОДЕКСА

АНДРЕЙ СЕВАСТЬЯНОВ

В РОССИЙСКОЙ СПОРТИВНОЙ ДРАМЕ

АНГЕЛЫ И ДЕМОНЫ

COLUMBIA PICTURES AND IMAGINE ENTERTAINMENT PRESENT A BRIAN GRAZER/JOHN CALLEY PRODUCTION
 "ANGELS & DEMONS" EWAN MCGREGOR AYELET ZURER STELLAN SKARSGÅRD PIERFRANCESCO FAVINO NIKOLAJ LIE KAAS AND ARMIN MUELLER-STAHLE SUPERVISION BY BOB BADAMI
 MUSIC BY HANS ZIMMER ASSOCIATE PRODUCERS KATHLEEN MCGILL LOUISA VELIS WILLIAM M. CONNOR COSTUME DESIGNER DANIEL ORLANDI VISUAL EFFECTS SUPERVISOR ANGUS BICKERTON FILM EDITORS DAN HANLEY, A.C.E. MIKE HILL, A.C.E.
 PRODUCTION DESIGNER ALLAN CAMERON DIRECTOR OF PHOTOGRAPHY SALVATORE TOTINO, ASC EXECUTIVE PRODUCERS TODD HALLOWELL DAN BROWN BASED UPON THE NOVEL BY DAN BROWN PRODUCED BY BRIAN GRAZER RON HOWARD JOHN CALLEY
 IMAGINE COLUMBIA PICTURES SCREENPLAY BY DAVID KOEPP AND AKIVA GOLDSMAN DIRECTED BY RON HOWARD

This film has advertising approval. Check the classification closer to the release date.

MAY

www.AngelsAndDemonsMovie.com.au