

ВЕСТНИК ПИЛОТА ★ РСКГ

www.raf-rcrs.ru



ЧЕМПИОНСКАЯ ИСТОРИЯ

Российская серия
кольцевых
гонок



2015



Европейское знакомство с TCR

Участники и организаторы Российской серии кольцевых гонок посетили день открытых дверей международного чемпионата TCR International Series в бельгийском городе Мете.

На трассе имени Жюлья Ташени прошла встреча национальных промоутеров, чьи чемпионаты проходят по идеологии TCR, а у участников была возможность познакомиться с командами и техникой международной серии.

Гонщики РСКГ в Бельгии было четверо: Наталья Гольцова, Александр Антонов, Павел Яшин и Андрей Артюшин. Тестовая программа состояла из заездов на автомобилях Хонда и SEAT, и российское трио (Павел Яшин не смог принять участие в ездовой программе) остановило свой выбор на японском хэтчбеке и провело по одной тестовой сессии. К сожалению, холодная погода и небольшое количество кругов не позволило в полной мере оценить скорость болида, но все в итоге остались довольны. Под вечер Наталья Гольцова рассказывала: «Жаль, что была очень холодная погода, было сложно прогреть задние колеса, но мне понравился автомобиль. Чувствуется динамика — подхват турбины, эффективные тормоза и мягкая педаль акселератора. Ее хотелось нажимать сильнее (улыбается)! Я уезжаю из Бельгии с позитивным чувством — приятно снова окунуться в приятную гоночную атмосферу и встретить знакомых».

Были приятные новости и со стороны организаторов. Олег Петриков подтвердил, что на следующий год в России пройдет этап новоявленного Трофея Европы TCR: «Мы продолжаем поддерживать концепцию TCR и сейчас достигли новых договоренностей. Первый этап нового Трофея Европы пройдет в России на Смоленском кольце — это хороший шанс для наших пилотов продемонстрировать свое мастерство в очной борьбе с европейскими гонщиками. Вдобавок участники, выступающие в СМП РСКГ на технике категории TCR и заявившиеся в зачет TCR Россия, на протяжении сезона смогут побороться за дополнительный комплект наград, а призеры будут приглашены на итоговое награждение вместе с победителями других национальных чемпионатов. Для Российской серии кольцевых гонок, помимо прочего, это обеспечит приток новых участников и машин в самый престижный класс «Туринг»».

Вместе с завершением сезона 2015 подошла к концу читательская викторина. Внизу вы можете найти правильные ответы на вопросы, а победителей — Антона Сумина, Александра Хрипкова и Илью Казакова — мы просим связаться с редакцией для получения памятных сувениров СМП РСКГ.

№2	№3	№4	№5	№6
1. Невское кольцо	1. Ходынка	1. 1999 год	1. Чемпионат Белоруссии	1. Формула Русь
2. 2001 год	2. AM-01	2. Михаил Грачев	2. 2010 год	2. 2005 год
3. Сергей Алясов	3. Михаил Алешин	3. Владислав Незванкин	3. Смоленское кольцо	3. Кирилл Ладыгин

Мика Сало: «Свою первую гонку я выиграл»



Финского легионера РСКГ Мику Сало сложно назвать новичком в гонках, уроженец Хельсинки провел 109 Гран-при в Формуле 1. Но в Российской серии кольцевых гонок он принимал участие первый раз, поэтому в очередном интервью с новичком у нас в гостях именно двукратный победитель 24 часов Ле-Мана и экс-пилот Феррари.

Дебютировав в 1994 году в команде Лотус, Сало был одним из трех финнов (Мика Хаккинен, Мика Сало и Джей Джей Лехто), сыгравших важную роль в Формуле 1 того времени. Как и его именитые соотечественники, Сало начал гоняться в картинге: «Я начал заниматься гонками с детского возраста. Мы жили рядом с картодромом, и однажды отец привез меня посмотреть на гонки. Мне понравилось, после чего родители купили мне дешевый карт». Покупка себя полностью оправдала, словно в сказке — первая гонка закончилась победой: «Свою первую гонку я выиграл, но это было не просто. Я был самым младшим, мне было пять лет и бороться приходилось с мальчишками старше меня». Юный Мика серьезно отнесся к гонкам, и перед тем как попробовать свои силы в больших европейских гонках, Сало стал четырехкратным чемпионом Финляндии в картинге.

Следующий шаг был непростым, в конце 80-х главной юниорской серией была Формула Форд. Псевдослики небольшими по сравнению с картингом скоростями оставили мало приятных воспоминаний у гонщиков того времени. Для Сало трудным стал только первый, переходный год: «Перейти в Формулы было сложно, большой машиной было тяжело управлять. В первый год у меня было много аварий, но я втянулся, и на второй год выиграл сразу в трех чемпиона-

тах — Финском, Скандинавском и Европейском».

Переход в Формулу 3 столкнул его в одном чемпионате с Микой Хаккиненом, которому Сало проиграл в 1990 году, хотя и занял второе место в престижном чемпионате Британии. Но впоследствии финну пришлось перебраться в Японию. Местный чемпионат Ф3000 с охотой привлекал гонщиков из Европы — экспаты зачастую оказывались быстрее местных звезд, да и повышенный интерес к гонкам и хорошие зарплаты давали отличную возможность заявить о себе заново. Хотя Сало так и не выиграл во всеяпонском чемпионате Формулы 3000, в конце 94 года ему поступило предложение проехать предпоследний этап (Гран-при Японии) за командой Лотус: «За пять-шесть дней до гонки меня спросили в Лотусе, смогу ли я проехать гонку без тестов. Хотя я не ездил на машинах Ф1, но всегда этого хотел — я ответил утвердительно. Трассу я знаю, отсутствие тестов не станет проблемой. Оставшиеся до гонки дни я засыпал с улыбкой, зная, что это только начало». В дебютной гонке Сало финишировал десятым, после чего остался в Лотусе до конца сезона.

Стремительный дебют в королевских гонках оставил хорошее впечатление, и Сало смог подписать контракт с командой Тиррелл: «Гоняться в командах из середины пелотона сложно, когда становилось ясно, что в развитии машины мы уступаем соперникам, я концентрировался на том, чтобы быть быстрее своего партнера». Тяжелое финансовое бремя команд-середняков оставило финского гонщика без постоянного места в сезоне 1999 года. Но заработанное реноме помогло, и Мику Сало позвали заменить Миха-

эля Шумахера, сломавшего ногу на Гран-при Англии. Пять гонок в легендарной конюшне принесли ему два подиума и если бы не командная работа на «первого» номера Эдди Ирвайна, Сало мог выиграть Гран-при Германии, но тогда пришлось поднять ногу с педали газа и пропустить ирландца вперед.

Казалось, что после истории с Феррари карьера Сало снова пошла вверх. По протекции из Маранелло Сало провел год в команде Заубер. Позже он стал заводским пилотом в команде Тойота Ф1 только для того, чтобы завершить карьеру в Больших Призах. Он решил закончить с Гран-при после того, как провалившие дебютный сезон японцы списали все грехи на пилотов — Сало и Аллана Макниша.

Но заканчивать с гонками Сало не хотел, и его карьера продолжилась в гонках CART и разномастных GT: от прототипов до болидов класса GT2, что принесло ему две победы в марафоне 24 часа Ле-Мана 2008 и 2009 года за рулем Феррари F430. Хотя в последние годы финн гоняется не часто, вешать шлем на гвоздь он пока не планирует. Одним из таких редких выездов стало участие в последнем этапе СМП РСКГ 2015 года: «Я не знаю, в чем разница в пилотировании, но на моей стороне был опыт, который позволил мне сразу поехать быстро, я всегда быстро адаптируюсь к новой технике. Российский чемпионат хорош, здесь есть класс для каждого: от начинающих до профессиональных гонщиков. Мне по-настоящему понравилось гоняться в Казани. Было весело, и я получил удовольствие. Я занимаюсь гонками потому, что они мне нравятся, и я не сяду за руль, чтобы просто отбывать номер»

Алексей Дудукало

SEAT оправдал себя на 100%

Кто был для тебя главным соперником в сезоне?

Для меня все были серьезными соперниками, и Виталий Ларионов, и мои товарищи по команде. Все очень быстро адаптировались к машинам и поехали хорошо. Поэтому я не могу выделить кого-то одного. Сезон был непростой.

Много ли пришлось помогать товарищам по команде и чем отличаются Рустам с Романом друг от друга и в чем их сильные стороны?

Чемпионат был непростой для них обоих, поэтому на последней гонке мне пришлось поработать на команду, чтобы мои товарищи смогли выполнить командную задачу и подняться в турнирной таблице повыше. У каждого есть свои плюсы и минусы. Главным недостатком вначале было отсутствие опыта езды на таком автомобиле. Рустам больше работает с телеметрией, больше анализирует. Но как мне показалось, он очень долго «разгоняется» по ходу уик-энда. Роман наоборот, начинал очень быстро, реактивно. Думаю, ему немного мешал опыт езды на BMW и он ехал по заднеприводному. Это было видно по телеметрии и приходилось направлять его в нужное русло. По ходу чемпионата он сильно прогрессировал, и последние гонки показали, что он может эффективно работать с телеметрией, исправлять свои ошибки. Немного им обоим не хватает умения выдерживать психологический прессинг соперников. Думаю, они оба получили удовольствие, работая в нашей команде, и узнали много нового.

Насколько оправдал себя выбор автомобиля SEAT?

SEAT оправдал себя на 100%. У нас не было каких-то серьезных проблем с автомобилем. Если сравнивать с предыдущими двумя сезонами, когда мы работали с Ладами, то это были бесконечные решения проблем: с коробкой, подвеской, мотором. Команда работала много, и автомобиль становился лучше. Думаю, что мы выжали из Лады максимум. SEAT нам позволил больше работать над ездой и настройками — тем, чем должны заниматься в гоночной команде.

Каковы были самые сложные проблемы с SEAT'ом и как их удалось решить?

Каких-то особых проблем я не могу вспомнить. По ходу чемпионата у нас были сложности с рулем — не работал дисплей и лепестки, которыми переключаются передачи, но мы их быстро решили. Надо было зафиксировать коннектор, соединяющий руль и ответную часть на рулевой колонке. Были небольшие проблемы с передними амортизаторами, нам кажется, что их конструкция немного неправильная. Но они выдерживают нагрузку и их просто надо чаще проверять. Был специфичный момент с блоком управления коробки передач, из-за которого она в некоторых ситуациях «подвисала» на второй передаче, это происходило при очень агрессивном переключении, проблемы можно избежать, если ехать аккуратно и не скользить на торможении. А в целом SEAT Леон идеальный автомобиль для гонок.

Какие планы у команды и тебя лично на следующий сезон?

Планы такие же. Работать и выиграть.





Промежуточный финиш

Окончание гоночного сезона — отличная возможность подвести спортивные итоги. А также оценить, как развивается гоночная серия.

Второй год СМП РСКГ дает отличную возможность посмотреть на то, какого результата добились организаторы серии за два года своей работы. Главный акцент в прошедшем сезоне был сделан на качество работы — основные, «количественные» вещи по продвижению чемпионата были сделаны еще в 2014 году: телетрансляции и необходимый уровень промоактивностей. Телевизионное освещение шло сразу на двух каналах. На «Авто24» была возможность наблюдать за полными заездами с прямой картинкой, а более широкая аудитория эфирного канала «Россия 2» могла следить за событиями чемпионата при помощи динамичных обзорных программ по каждому дню соревнований. Если прибавить к этому трансляции в Интернете, то можно с уверенностью сказать, что десять лет назад болельщики могли только мечтать о подобных возможностях, а сам объем и качество телевидения (в формате высокой точности HD) является беспрецедентным для российских автогонок.

Всего трансляции посмотрели более 400 000 человек, и сезон 2015 продемонстри-

ровал 24,2% увеличения телеаудитории СМП РСКГ. В серии появились спонсоры глобального масштаба: «Газпром», «Hertz», «Воргол». В средствах массовой информации за год вышло 4126 материалов, львиная доля которых пришлось на сетевые СМИ.

Говоря о прямом взаимодействии с болельщиками и привлечении новых людей на трибуны, организаторы сделали ставку на пре-пати, которые по разу проводились в городах, рядом с которыми находятся трассы: Нижний Новгород, Сочи, Смоленск, Казань и Москва. Хотя цифры по предгоночной активности средние: всего пре-пати посетил порядка 5000 человек, но личное общение и активности с розыгрышами в социальных сетях привели к тому, что 36% от общего количества посетителей чемпионата узнали о гонках и впервые побывали на этапах СМП РСКГ. Немалым плюсом стал новый социальный портрет, который появился по итогам опроса зрителей на всех семи этапах чемпионата, и полученные цифры только подтвердили качество предыдущего анализа. «Живьем» с трибун автодромов за собы-

тиями чемпионата наблюдали 15 300 человек, а главной гонкой сезона стал пятый этап на Смоленском кольце, собравший за два дня 8000 зрителей.

Программа не гоночных развлечений не останавливалась на автограф-сессиях, появившихся в чемпионате в 2014 году. В прошедшем сезоне был сделан еще один шаг к созданию на гонках уик-энда «для всей семьи» — практиковались экскурсии по боксам, тотализатор, в котором можно было выиграть сувениры чемпионата. Для юных болельщиков была организована детская площадка с аниматорами, а на гоночную трассу можно было добраться, воспользовавшись комфортабельным трансфером.

Активная реклама этапов не заканчивалась живым общением перед гонками. В пре-пати делалась ставка на живое общение зрителей и гонщиков, что должно было лучше вовлечь и познакомить стороны. Одновременно с этим на радио и телевидении (не говоря уже об Интернете) выходила реклама и анонсы мероприятий. Лидером стала телереклама — за год

ДАННЫЕ ПО ОХВАТУ РСКГ

СЕЗОН 2015



Российская серия кольцевых гонок



РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

SMP RACING



ЖУРНАЛИСТЫ,
ПОСЕТИВШИЕ МЕРОПРИЯТИЯ
217
ЧЕЛОВЕК



ЗРИТЕЛИ
НА МЕРОПРИЯТИЯХ
27 750
ЧЕЛОВЕК



ПОСЕЩАЕМОСТЬ
САЙТА ЗА СЕЗОН
112 143
ВИЗИТА



ОХВАТ В СОЦИАЛЬНЫХ
СЕТЯХ
403 320
ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ



СОЦИАЛЬНЫЕ
СЕТИ:
12 273
ДРУГА



ПРИСУТСТВИЕ
В СМИ
4 126
МАТЕРИАЛОВ



ОНЛАЙН
ТРАНЛЯЦИИ
409 640
ПРОСМОТРОВ



РЕКЛАМНЫЕ
ОНЛАЙН БАННЕРЫ
8 377 676
ПОКАЗОВ



РЕКЛАМА
НА РАДИО
1 196
ВЫХОДОВ



РЕКЛАМА
НА ТЕЛЕВИДЕНИИ
1 606
ПОКАЗОВ



РАСПРОСТРАНЕНО
ФЛАЕРОВ
30 000
ШТУК



ТИРАЖ ГАЗЕТЫ
«ВЕСТНИК ПИЛОТА РСКГ»
3 500
ЭКЗЕМПЛЯРОВ



ТИРАЖ ПЛАКАТОВ ДЛЯ
АВТОГРАФ-СЕССИИ
1 600
ШТУК

на четырех телеканалах вышло 1606 роликов. На радио, где была возможность большей таргетировки по региону, вышло 1196 рекламных роликов. На трех сайтах в Интернете — чемпионат.com, газета.ru и r-спорт онлайн — баннеры прокрутились больше 8 миллионов раз.

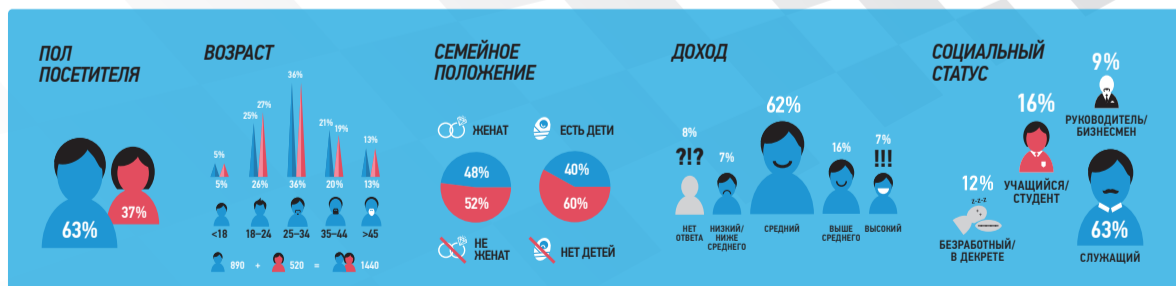
На хорошем уровне была и спортивная составляющая серии. В экономически сложный год участники поверили промоутеру СМП РСКГ и показатели по классам остались на уровне 2014 года. Главный скачок произошел не в увеличении количества участников, а в увеличении качества наполнения стартовой решетки и положительной динамике количества гонщиков, участвующих во всем сезоне, что было отмечено гоночными экспертами. Технические требования классов «Туринг-Лайт» и «Национальный» были заморожены, что дало дополнительную стабильность участникам для развития их собственных планов. Для поддержки молодежи был введен новый класс «Национальный-Юниор», а сами спортивные правила претерпели увлекательные для зрителей изменения — гонки стали интереснее. В СМП РСКГ появился единый на весь чемпионат рейс-директор. Можно с уверенностью говорить о том, что развитие чемпионата идет уверенным курсом. Привлечение мировых знаменитостей (экс-пилот Ф1 Мика Сало) и работы по созданию открытого чемпионата дадут возможность участникам из других стран принимать участие в СМП РСКГ. А интеграция с мировой серией TCR и организационная работа по улучшению спортивной составляющей и привлечению участников в межсезонье должна дать свои плоды в сезоне 2016. Оценивая гоночную сторону Российской серии кольцевых гонок, можно сделать вывод — главный кольцевой чемпионат страны вскоре будет спорить с рекордными показателями середины 2000-х годов, когда на старт выходило по 20 участников в каждом классе.



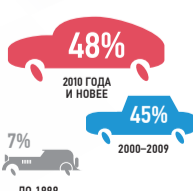
СОЦИАЛЬНО-ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПОРТРЕТ

1-7 ЭТАП
ВСЕГО ОПРОШЕНО 1410 ЧЕЛОВЕК

ПОСЕТИТЕЛЯ РСКГ СЕЗОН 2015



ЕСТЬ АВТОМОБИЛЬ У 65% ПОСЕТИТЕЛЕЙ



ОПРОШЕННЫЕ ПОСЕТИТЕЛИ



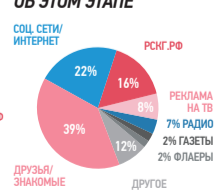
СЛЕДЯТ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ РСКГ



ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ О РСКГ



ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ ОБ ЭТОМ ЭТАПЕ



Максим Чернев

«Отставание по скорости компенсировал мастерством»

Проект участия автомобиля Subaru BRZ в национальном кольцевом турнире позволил екатеринбуржцу вернуться на гоночные трассы после казавшегося бесконечным перерыва. И молодой пилот выжал из ситуации максимум, с первой попытки опередив за всегдатаев класса «Супер-Продакшн».

- Ты достаточно быстро вышел в лидеры общего зачета, и по количеству побед могло показаться, что сезон для тебя вышел беспроблемным. Так ли было на самом деле?

- Конечно, нет. Во-первых, было тяжело ехать по мокрой трассе. В теории заднеприводная машина может очень быстро ехать по мокрому асфальту — но не надо путать мою Subaru с BMW класса «Туринг». Там машина гораздо сложнее устроена и гораздо больше возможностей настраивать ее под те или иные условия. Это касается и развесовки, и дифференциала, и подвески, где чуть ли не рычаги можно под дождь фиксировать в других точках крепления. У меня же машина достаточно простая, поэтому все ограничивается работой с пружинами, амортизаторами и стабилизаторами. В итоге по сравнению с переднеприводными машинами моя менее стабильна, и нажимать на газ на выходе из поворотов приходится позже.

Второй неприятный момент — чересчур агрессивная, не совсем тактичная борьба со стороны соперников. Время от времени моих «обидчиков» судьи наказывали, аннулируя их результаты, но мне от этого было не особо легче, так как я терял ценные очки. Думаю, тут многое зависит как от самих пилотов, так и от их тренеров. Например, Михаил Митяев, который тренирует Льва Толкачева, и Дмитрий Брагин — тренер Максима Симонова. Я не спорю, и Михаил, и Дмитрий — очень сильные и быстрые спортсмены. Но того же Дмитрия, мастера спорта международного класса, чуть ли не лицензии хотели лишиться после Сочи. И получается, что неопытные гонщики учатся у пилотов, которым с точки зрения корректности самим еще учиться и учиться.

- А собой ты доволен на все сто процентов?

- Могу вспомнить три обидных ошибки. Две — это аварии: когда в летней Казани меня выпихнул с трассы Лев Толкачев, и когда в летнем же Смоленске мы с двумя «Грантами» втроем пытались въехать в поворот, где и для двоих места нет. В обоих случаях я не был виновником инцидента, но все-таки опытный гонщик должен тщательнее просчитывать ситуацию и предвидеть такие вещи. К тому же Толкачев, перед тем как выдать меня с асфальта в конце дальней прямой, уже несколько раз не совсем честно закрывался — и можно было предсказать его дальнейшие действия. А третья ошибка — когда на последнем этапе наш квалификационный результат аннулировали за недовес. Заправили машины исходя из определенного количества кругов, но сразу показать лучший результат у меня не получилось, я остался на трассе, сделал еще несколько кругов... Азарт заставил и меня, и моих инженеров позабыть, что так много топлива мы тратить не рассчитывали.

- В «Супер-Продакшне» ты единственный пилот, который начал гоночную карьеру как положено — в детстве с картинга. Все остальные пришли в гонки уже в зрелом возрасте. Тебе не кажется, что эти расклады, по сути, предопределили твою победу?

- Действительно, есть преимущество в опыте, навыках настройки автомобиля, умении адаптироваться к машине и трассе. Но, во-первых, у меня была пауза в карьере длиной в пять лет. Во-вторых, разница в технике была не в мою пользу. «Гранта» все-таки объективно чуть быстрее — и думаю, если бы на «Ладах» ехали Дуду, Брагин и Шешенин, мои шансы на победу были бы гораздо ниже. Так что у моей машины было определенное отставание по скорости, и я его компенсировал мастерством. Опять же я не выбирал, в каком классе ехать. Мне дали автомобиль, поставили задачу — и я должен был эту задачу выполнять.

- В прошлом году вы учили машину ездить. В этом году вы просто ездите — или процесс изучения машины и адаптации ее к условиям кольцевых гонок продолжился?

- Пожалуй, только в этом году мы, по-другому подойдя к, скажем так, концепции поведения автомобиля, нашли по-настоящему быстрые настройки. Это во многом связано с появлением двух новых инженеров. Один из них на гонках почти не присутствовал и держал с нами связь по телефону, но даже дистанционно подсказывал нам верные решения. Нам самим эти решения поначалу не казались правильными, но в итоге оказывалось, что скорость действительно выросла.

- Планы на следующий сезон?

- Пока все под вопросом — при нынешней-то ситуации на рынке. Надеюсь, что программа продолжится. Я хотел бы новыми победами отблагодарить за предоставленный шанс и Subaru, и всех сотрудников команды. Эта победа — по-настоящему командная, в ней труд многих людей, включая тех, кто никогда не приезжал на гонки. И даже тех, кто выступает за другие команды! Вова Шешенин — мой близкий друг уже на протяжении многих лет — в трудные моменты был рядом и старался помочь. И даже в ситуациях, где я был в себе уверен, его поддержка делала меня еще более уверенным и спокойным.





Возьми, это не «Воргол», но тоже вкусная



Виталий Ларионов явно предпочитает ставить подписи в других местах





...нет, какой еще конец сезона? Слышать не желаю!



Кого только не встретишь на стартовой решетке РСКГ



Дмитрий Брагин

«Пока тренирую других, совершенствуюсь сам»

На последнем этапе в Казани тольяттинец не смог выиграть ни одной гонки, и тем не менее завоевал сразу два титула: чемпиона России в классе «Туринг-Лайт» и победителя Кубка России в классе «Национальный».

- В каком из двух классов борьба была более напряженной?

- Сложно сказать: конкуренция и там, и там была весьма плотной — не зря же в обоих случаях победитель окончательно определился только в самом последнем заезде. Вообще конкуренция в РСКГ сейчас очень серьезная, и в большинстве классов вряд ли кто-то может рассчитывать выиграть титул в одни ворота. Может быть, в классе «Национальный» было чуть больше неопределенности в силу меньшей надежности автомобиля. Все-таки в машине класса «Туринг-Лайт» гораздо больше деталей, изначально рассчитанных на гоночные нагрузки. В машине «Национального» больше стандартных деталей, поэтому выше шансы потерять очки из-за поломки подвески или коробки передач.

- Какая гонка оставила самые приятные воспоминания, а какая принесла самое большое разочарование?

- Приятнее всего вспоминать открытие сезона в Нижнем Новгороде, потому что там победа была добыта в абсолютно равных для всех условиях. После этого в каждом заезде расклад сил был подкорректирован наличием балласта на одних машинах и их отсутствием на других. А меньше всего хочется вспоминать Сочи, где один заезд я выиграл, но три других закончились сходами. На последнем этапе в Казани также было обидно схлопотать от судей проезд по пит-лейну в первой гонке «Национального». Меня наказали за якобы имевшее место нарушение в борьбе с Шешениным — но думаю, если бы после финиша кто-то поинтересовался мнением Владимира, он не назвал бы мое поведение некорректным.

- А были ситуации, вину в которых вы готовы признать?

- Разве что вторая гонка «Туринг-Лайта» в Сочи, где я не увидел показанный мне судьями черный флаг. Само собой, я не безгрешен на все сто процентов — но за свои нарушения я сразу же получаю наказания. Но и эти моменты в чем-то идут на пользу: разбираю их вместе со своими учениками и стараюсь объяснить, чего в борьбе делать нельзя.

- Кстати, об учениках. Кто из них в прошедшем сезоне порадовал больше всего?

- Максим Симонов неплохо выступал в «Супер-Продакшне». Ставили задачу добиться максимального результата, но после пропущенного года, ему, видимо, не хватило эмоциональной уверенности и устойчивости. Не все получилось — но еще есть, к чему стремиться. Егор Санин мог бы многого добиться в этом году, не пропусти так много этапов. Вячеслав Староверов неплохо провел сезон. Даже на подиуме однажды финишировал — на этапе чемпионата Татарстана, правда, но в этом соревновании выступают все те же пилоты, что и в РСКГ, поэтому борьба там зачастую не менее жесткая и плотная.

- Планы на следующий сезон?

- Пока нет стопроцентной уверенности, но есть перспектива продолжить выступления за Lada Sport Rosneft в «Туринг-Лайте». Что касается «Национального», то тут ясности меньше. Задачей команды была победа в Кубке России — сейчас эта задача выполнена, а какой будет следующая задача — непонятно.

- Если б вам позволили к следующему сезону внести изменения в спортивный регламент и технические требования — что бы вы поменяли?

- Мне кажется, прежняя система начисления очков была честнее. Может быть, по лидерам это не слишком заметно, а вот к пилотам-среднякам она не очень справедлива. Теперь одна удачно проведенная гонка слишком сильно влияет на положение в общем зачете. Один раз повезло, финишировал волею судеб на пятом-шестом месте — и резко оторвался от соперников, которые, может быть, даже более стабильны, но не так удачливы. Ну, и весовые гандикапы у нас явно великоваты. Я из-за этого в середине сезона даже сменил секвентальную КПП на коробку с обычной схемой переключения. 80 кг — это все-таки очень много. Даже на чемпионате мира не больше 60 довешивают, хотя энерговооруженность у тамошних машин гораздо выше благодаря более мощным моторам.







ГЛАВНАЯ ВЕЧЕРИНКА СЕЗОНА В КАЗАНИ ПРОШЛО НАГРАЖДЕНИЕ ЧЕМПИОНОВ РСКГ



Глеб Кузнецов

«Мика Сало смог – и я смогу!..»

За московскую команду B-tuning, которая представлена сразу в трех классах РСКГ, выступает немало опытных и талантливых пилотов. Однако лучший результат в итоге показал самый молодой гонщик B-tuning и дебютант российского кольца.

- Со стороны этот сезон мог показаться для тебя легкой прогулкой. Так оно и было?

- Действительно, сверхсложным его назвать трудно, но не всегда все складывалось так, как мы хотели. Например, летняя гонка в Казани. Юлия Струкова опередила меня в квалификации на две десятых — и я занервничал, все пытался понять, где же она эти две десятых отыскала. Потом старт вышел сконканным, потом в борьбе с Юлей дошло дело до контакта, потом судьи после финиша добавили к результату штрафных секунд за некорректный пилотаж... Реабилитироваться в воскресенье тоже не получилось: вечером в субботу перебрали тормоза, но не поняли, что сломан перераспределяющий тормозные усилия кран — и итоге в воскресенье я ехал на полторы секунды медленнее, чем мог бы. Одним словом, были очень удачные этапы, а были и такие, о которых вспоминать особо не хочется.

- Какие аспекты управления кузовным автомобилем ты освоил быстро, а над какими пришлось попотеть?

- Уже со второго занятия хорошо получалось проезжать змейки, избегать сноса передних колес. А сложнее всего было, наверное, с торможением. В картинге ход педали небольшой, поэтому там алгоритм простой — ударил по тормозам, заблокировал колеса, отпустил. Здесь же приходится дозировать усилие, что получилось далеко не сразу. Но к апрелю в общих чертах я торможение освоил. Хотя на первом этапе в Нижнем Новгороде не всегда чувствовал себя уверенно из-за мокрого асфальта, где эффективно тормозить получалось не всегда.

- Судя по твоим рассказам, тренируешься ты часто...

- Действительно, у меня и зимой была плотная программа, а летом стала только плотнее. Например, в Мневниках на площадке Академии Антона Захарова я занимаюсь два раза в неделю — отрабатываю те или иные упражнения. Плюс один или два раза в месяц выставляем на этой площадке трассу и ездим на скорость на достаточно мощных и быстрых машинах — и Subaru Impreza, и Porsche 911. На трассе в Сочи этапа юниорского первенства не было, но я тренировался на машине класса «Национальный» — учился избегать заноса на длинной дуге. Плюс проехал несколько этапов в чемпионате России по картингу. Чтобы не забыть, что такое плотная борьба — там на квалификации 20 человек может уместиться в трех десятых, да и в гонках пелотон едет очень плотно.

- Планы на следующий год?

- Буду выступать в «Национальном». Думаю, если ехать чисто и грамотно обороняться от «торпед», то можно побороться за титул. А что такого? Если Мика Сало смог с первого раза бросить вызов лидеру, то и я должен смочь.

- Кстати, Мика Сало на последнем этапе был твоим товарищем по команде. Удалось чему-то у него научиться?

- У меня с английским не очень хорошо дела обстоят, поэтому тет-а-тет пообщаться не получалось. Оставалось ловить обрывки перевода в исполнении Михаила Коновалова. Но несколько онбордов посмотрел и со стороны за Микой наблюдал — разница с тем, как едут наши пилоты, ощутимая. Например, «штопор» он проходит на четвертой передаче, в то время как большинство едет на третьей, а многие пилоты Калин — и вовсе на второй. Тормозит метров на двадцать позже всех: Егор Санин тормозит за 100 метров до поворота, а Сало — за 75. Одним словом, есть чему поучиться. Но не только у Сало: например, онборды Ефима Гантмахера пересматриваю с целью понять, кто как в «Национальном» ведет борьбу и чего можно ждать от того или иного пилота. Следующий сезон надо встретить во всеоружии.

