

# 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 Жюля 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 адаптировалось 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 посетило 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



ПРИСУТВИЕ  
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 ТЕЛЕВИДИИ  
**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.

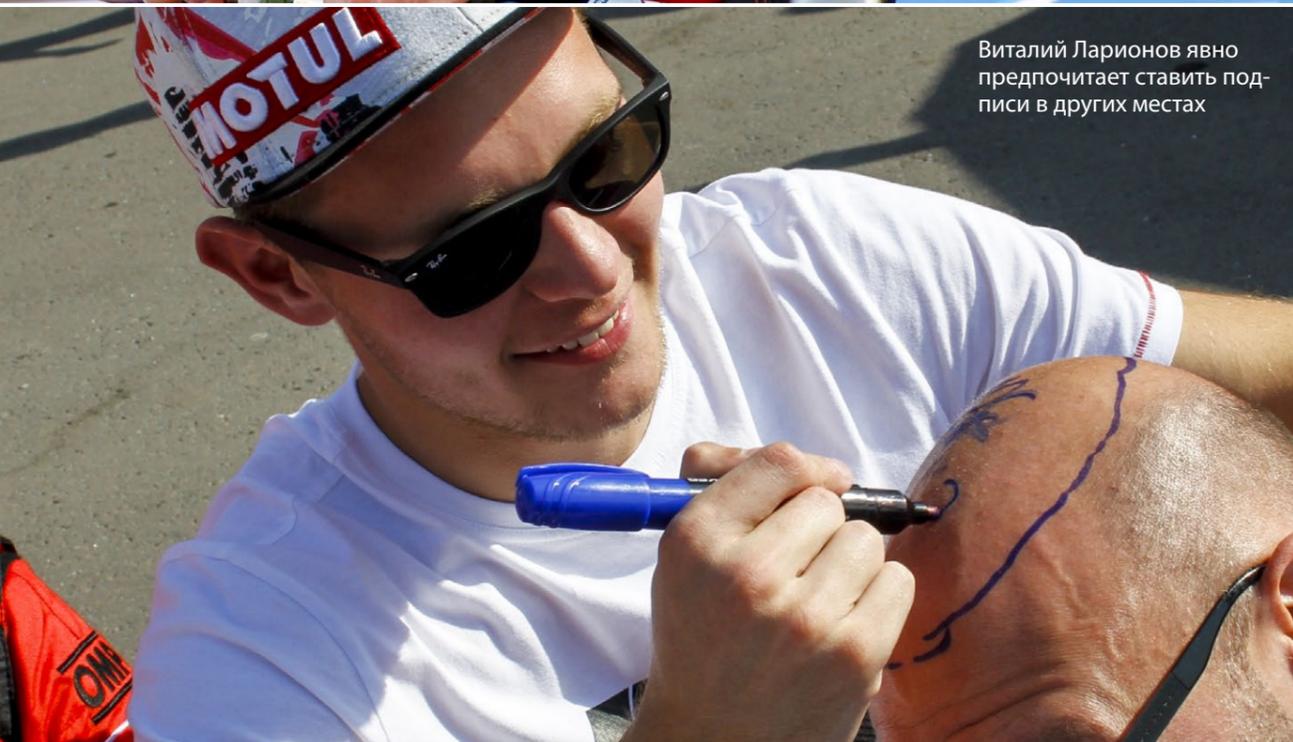
- Планы на следующий сезон?

- 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.



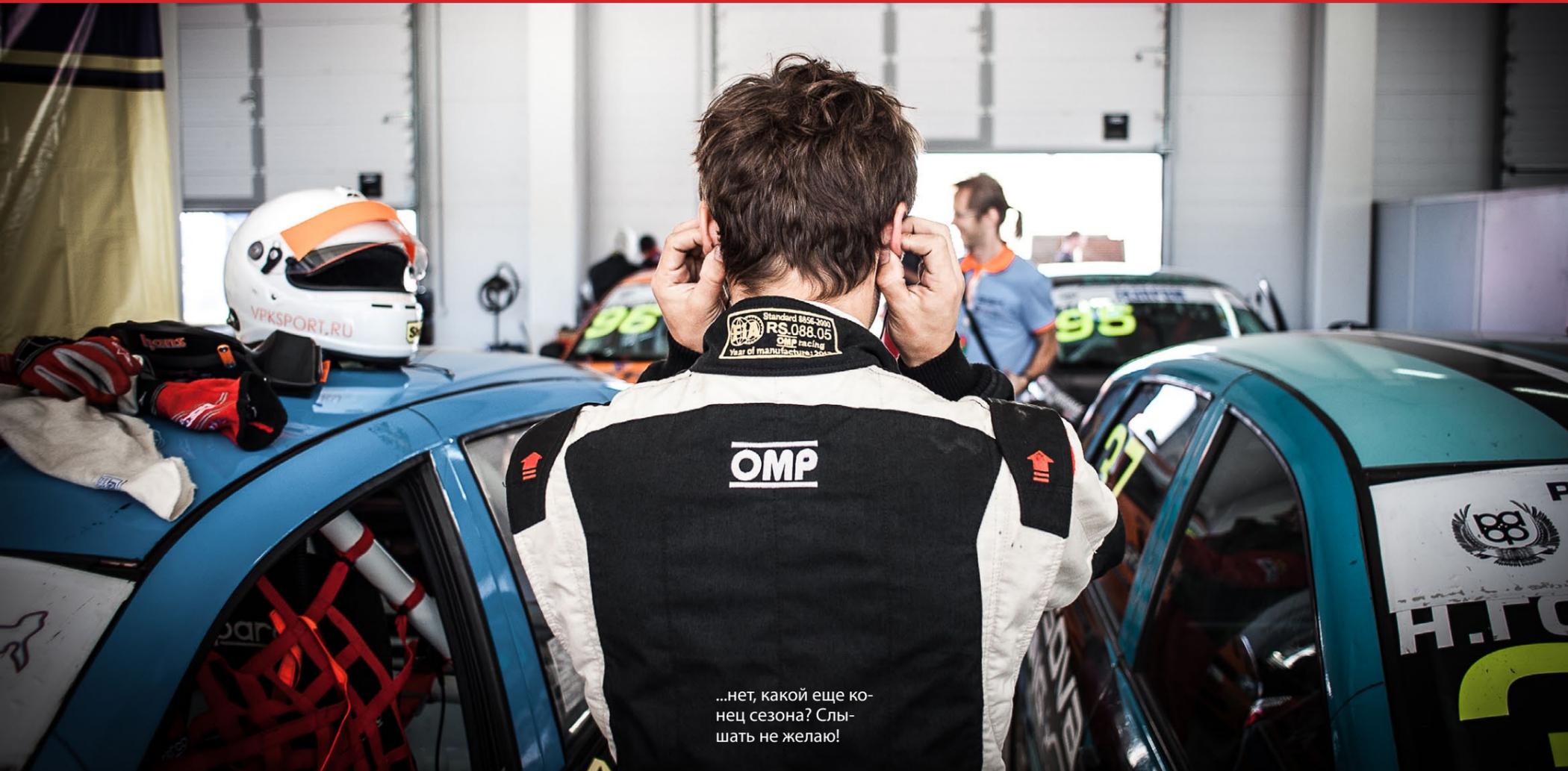


Возьми, это не «Воргол», но тоже вкусная

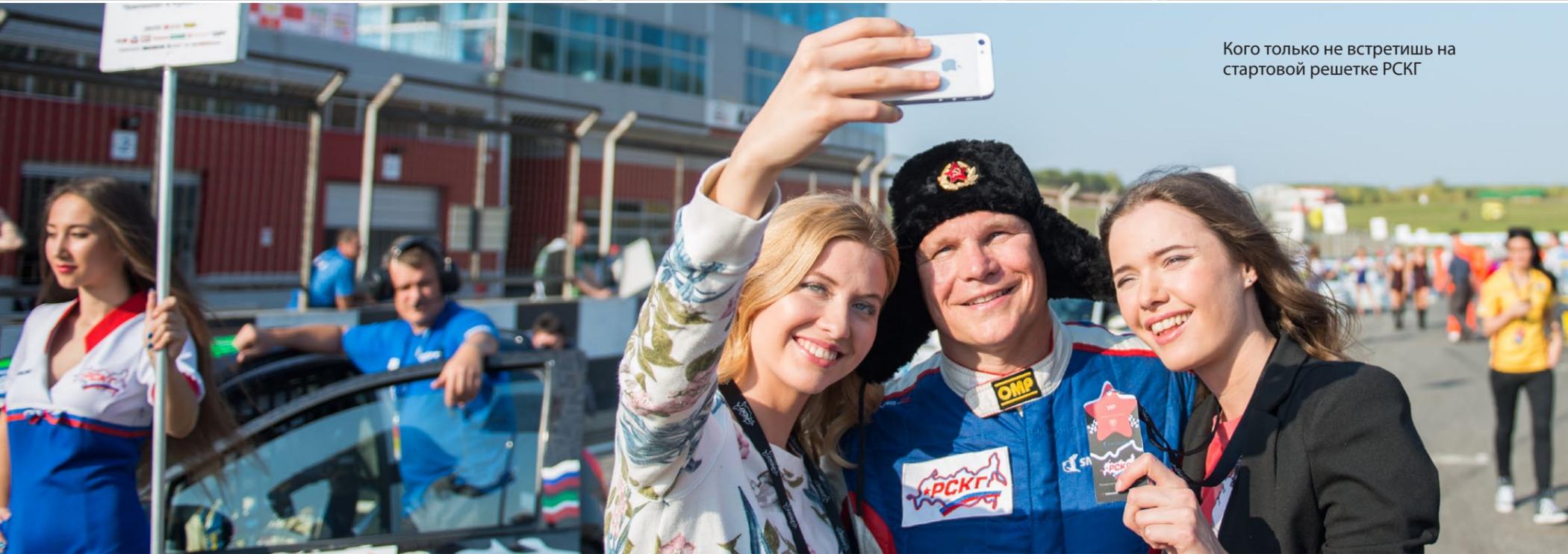


Виталий Ларионов явно предпочитает ставить подписи в других местах





...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 скомканным, 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.

