



Вестник пилота РСКГ



Второй этап казанского турне РСКГ



Этапу в Сочи - быть!

Вторая половина календаря серии кольцевых гонок претерпела серьезные изменения. Главными новостями стало подтверждение этапа на новой трассе в Сочи и перенос нижегородского этапа на Смоленское кольцо. "Открывать новую трассу международного уровня гонкой РСКГ – это большая честь для чемпионата, - рассказал Олег Петриков, и это полностью соответствует нашей концепции развития. После долгого согласования мы подтверждаем этап на автодроме в Сочи. Он пройдет 13-14 сентября. Я уверен, что пилоты чемпионата успешно выступят на новом треке и подтвердят высокий уровень чемпионата. К сожалению, нам пришлось отказаться от второго этапа на трассе Нижегородское Кольцо из-за логистических проблем. Недельный перерыв между этапами мог стать сложным испытанием для участников".

6-й этап	22-24 августа	Смоленское кольцо
7-й этап	13-14 сентября	Сочи автодром
8-й этап	26-27 сентября	Смоленское кольцо



Новички серии

Казанские гонщики: Ильсур Ахметвалеев, Игорь Алексеев и Булат Фатхулин рассказывают о том, как они стали гонщиками.

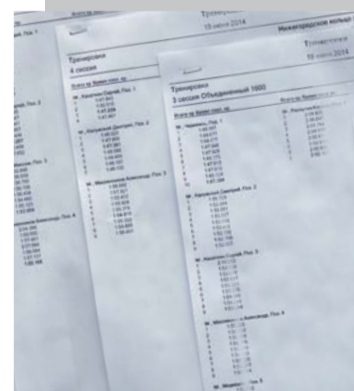
Читайте на странице №2



Каким быть регламенту?

Руководители команд рассуждают о будущем классов

Читайте на странице №14



Промежуточные результаты чемпионата

Итоговое положение и абсолютный зачет смотри на страницах №5 и №13

Игорь Алексеев, команда «Парус»

Участие только в тех этапах РСКГ, которые проходят на KazanRing, связано с бюджетом. У нас 4 машины, самый результативный пилот — Василий Кораблев, вот он защищает честь команды на протяжении всего сезона. Я же езжу в Открытом Чемпионате Республики Татарстан, и, честно говоря, тоже хочу проехать все российские этапы — родная трасса уже несколько приелась. Когда знаешь все повороты, как свои пять пальцев, начинаешь делать ошибки из-за монотонности.

В кольцевые гонки я пришел в прошлом году. Втянулся благодаря Васе Кораблеву — мы вместе работаем, гоночная команда создана благодаря автосалону «Парус», вот и едем вместе. Первая моя гонка прошла на втором этапе ОЧРТ в прошлом году. Как прошла — не помню! В середине приехал вроде. Потом был казанский этап российского первенства, где мы эффектно сошли, врезавшись с Васей друг в друга. Очень хотел попасть на финальный этап в Тольятти — новая трасса, новые ощущения — но сами знаете, как тогда сложилось. Тот год завершили в ОЧРТ, Василий достойно проехал, да и у меня скорость была приличная. Так что к новому сезону подошли с большими ожиданиями, нас начал тренировать Владимир Шешенин, который много дает, но...

В первой гонке этого года в местном чемпионате у меня накрылся мотор. Это, кстати, единственный агрегат, который мы заказываем на стороне — машины собираем, обслуживаем и ремонтируем в нашем салоне, благо он специализируется на «Ладах». И после выхода из строя двигателя приходится ехать на «сборной солянке». Времена не обнадеживают, вдобавок, провалившись в середину пелетона, попадаешь в ватагу амбициозных новичков, выйти из контакта с которыми без потерь редко удается.

Сейчас, разумеется, проеду пятый этап РСКГ на нашей трассе и, возможно, следующий, в Смоленске — но пока уверенности нет. Планы на следующий год зависят от того, насколько получится справиться с проблемами в этом. Надо понять, где результат зависит от машины, а где — от моих качеств.



Булат Фатхуллин, класс «Национальный»

Гонками интересуюсь достаточно давно. Позапрошлой зимой принимал участие в любительских зимних гонках на Lancer Evolution и по итогам занял призовое место. Затем был картинг, в прошлом году попробовал принять участие в Формуле-Россия — но бюджет оказался великоват. В этом году купил машину для участия в классе «Национальный» и выехал на этап ОЧРТ.

Следующим стал этап Российской серии кольцевых гонок. Мне понравилось — в классе «Национальный» отличная наполняемость, высокая конкуренция. То есть понятно, к чему надо стремиться.

Кстати, приятно удивил уровень организации, который появился с приходом SMP Racing. Я, как зритель, был на многих соревнованиях — и Европейском кубке ETCC, и «24 часах Дубая», поэтому могу сравнивать. То, что увидел в РСКГ — это очень серьезно.

Свой уровень оцениваю адекватно. Пока тренируюсь, но не систематически. Поэтому в планах на этот год — получать накат на KazanRing. Помогает мне гоночный инженер и хороший пилот — Сергей Лунин. Принимать участие в удаленных этапах есть смысл, если ехать за результатом, а пока на него рассчитывать рано. Поэтому посмотрим на прогресс в этом году, и в следующем сезоне, надеюсь, получится проехать всю Российскую серию кольцевых гонок.



Ильсур Ахметвалеев, класс «Национальный»

В автоспорт пришел благодаря друзьям. Дебют состоялся в Открытом Чемпионате Республики Татарстан совсем недавно — в июне этого года. Арендую машину, попробовал — и в первой гонке финишировал 11-м из 18-ти стартовавших. Так понравилось, что купил автомобиль для постоянного участия. Считаю, что это отличный способ расслабиться после трудовых будней.

Автомобиль обслуживаю с помощью сотрудников автодрома KazanRing, а тренировался у отца Натальи Гольцовой — знаменитого спортсмена Владимира Гольцова.

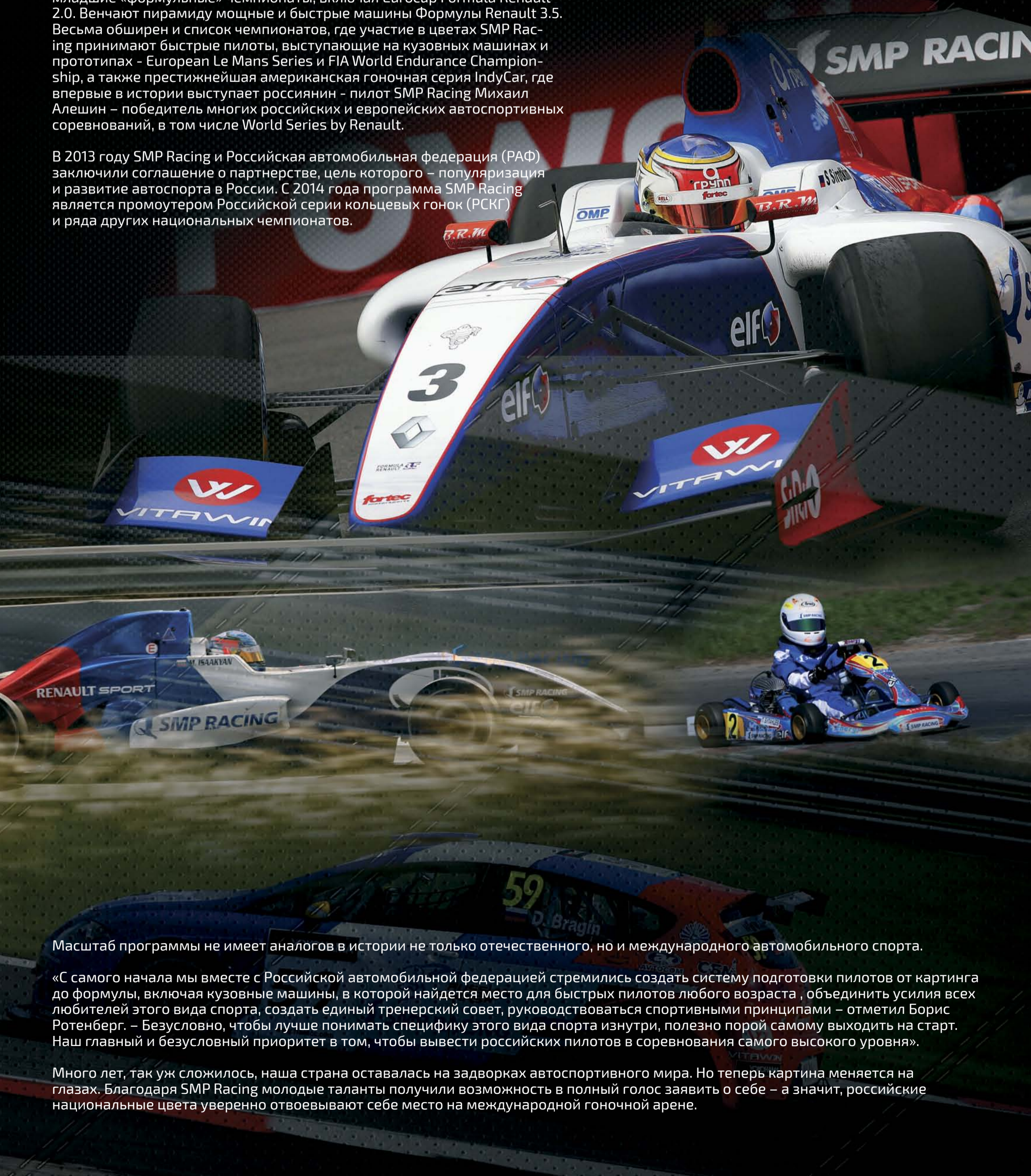
В планах на этот год — проехать весь региональный чемпионат, принять участие в пятом этапе Российской серии кольцевых гонок, который пройдет под Казанью. И, разумеется, очень хочется попасть на этап в Сочи!

Про планы на следующий сезон пока рано говорить — как пойдет. Как и в этом году, рассчитываю проехать Чемпионат Республики, казанские этапы РСКГ и те, что не потребуют больших затрат — например, на «Нижегородском кольце». Причем речь не только про финансовую составляющую. Ведь автоспорт для меня — это хобби, и выбираться на то же «Смоленское кольцо» значит жертвовать временем, которое можно посвятить близким.

Программа SMP Racing взяла старт в начале 2013 года по инициативе члена совета директоров российского СМП Банка Бориса Ротенберга. Её цель была определена просто – дать возможность талантливым автогонщикам выступать в соревнованиях и расти в профессиональном мастерстве. Главными участниками проекта стали молодые спортсмены, в том числе и талантливые юниоры, которым не исполнилось еще и 18 лет

Структура программы выстроена максимально логично и охватывает всю спортивную лестницу: базовой ступенью является российский картинг, следующим шагом служат международные соревнования. За ними идут младшие «формульные» чемпионаты, включая Eurocup Formula Renault 2.0. Венчают пирамиду мощные и быстрые машины Формулы Renault 3.5. Весьма обширен и список чемпионатов, где участие в цветах SMP Racing принимают быстрые пилоты, выступающие на кузовных машинах и прототипах – European Le Mans Series и FIA World Endurance Championship, а также престижнейшая американская гоночная серия IndyCar, где впервые в истории выступает россиянин – пилот SMP Racing Михаил Алешин – победитель многих российских и европейских автоспортивных соревнований, в том числе World Series by Renault.

В 2013 году SMP Racing и Российская автомобильная федерация (РАФ) заключили соглашение о партнерстве, цель которого – популяризация и развитие автоспорта в России. С 2014 года программа SMP Racing является промоутером Российской серии кольцевых гонок (РСКГ) и ряда других национальных чемпионатов.

Масштаб программы не имеет аналогов в истории не только отечественного, но и международного автомобильного спорта.

«С самого начала мы вместе с Российской автомобильной федерацией стремились создать систему подготовки пилотов от картинга до формулы, включая кузовные машины, в которой найдется место для быстрых пилотов любого возраста, объединить усилия всех любителей этого вида спорта, создать единый тренерский совет, руководствоваться спортивными принципами – отметил Борис Ротенберг. – Безусловно, чтобы лучше понимать специфику этого вида спорта изнутри, полезно порой самому выходить на старт. Наш главный и безусловный приоритет в том, чтобы вывести российских пилотов в соревнования самого высокого уровня».

Много лет, так уж сложилось, наша страна оставалась на задворках автоспортивного мира. Но теперь картина меняется на глазах. Благодаря SMP Racing молодые таланты получили возможность в полный голос заявить о себе – а значит, российские национальные цвета уверенно отвоевывают себе место на международной гоночной арене.

Михаил Грачев открывает свою школу и новая ливрея Натальи Гольцовой

Михаил Грачев открывает картинговую школу в своем родном Омске. На базе спортивного клуба Victory-club была подготовлена трасса очень высокого уровня, которая стала местом проведения областных и сибирских соревнований по картингу. «Технические виды спорта, в силу своей специфики, никогда не являлись очень доступными и массовыми. Для занятий требуется техника определенного уровня, оборудование и трек. На базе нашего спортивного клуба Victory-club мы смогли сделать картинг доступным практически для любого желающего. Школа существует недолго, но уже появились и первые результаты. Наши ученики смогли завоевать призовые места в зимнем первенстве Омской области по картингу, и мы очень гордимся их достижениями», — рассказывает о своей инициативе Михаил Грачев. Обучение состоит из двух блоков — теории и практики, которые дети осваивают на специально оборудованных площадках. На данный момент картинговую школу посещают порядка 20 учеников.



На четвертом этапе серии новой раскраской своей Калины могла похвастать Наталья Гольцова, на ее черной Ладе появились зеленые полоски, подчеркивающие обводы кузова. В принципе, в этом не было бы ничего необычного, но обновление дизайна стало возможным благодаря Андрею Масленникову из класса «Супер-продакшн», который сделал это своими руками.



Пит-стоп в городе!

В гонках по-разному подходят к процессу промо мероприятий. Кто-то работает по старинке, но мы любим делать необычные акции. Именно поэтому, когда встал вопрос о том, каким быть плакату к пятому этапу серии кольцевых гонок, мы провели специальный пит-стоп в центре Казани. Каких-то особых требований у нас не было: автомобиль — чистый, механики — в аккуратной униформе. Афиша должна быть красивой, необычной и привлекать внимание даже при коротком взгляде.

В качестве места для пит-стопа был выбран «Чаша» — дворец бракосочетаний, что на набережной реки Казанки, с которой открывается отличный вид на белый кремль столицы Татарстана. Сам пит-стоп должны были выполнять механики команды «B-Tuning», они славятся не только своими спортивными результатами, но и правильным подходом к промо активностям.



Иногда они возвращаются



Каждые 5–10 лет паaddock обновляется, кто-то начинает свой путь в гонках, кто-то заканчивает. Иногда это сильно заметно, иногда нет. Иногда так выходит, что вернувшись в гонки по прошествии лет, некогда известный человек попадает в обновленную среду и для большинства сторонних наблюдателей выглядит ничем не выделяющимся человеком из паaddock. Именно это и случилось с нашим сегодняшним героем. После многолетнего перерыва Альберт Наполов, бывший кузовной гонщик и испытатель «Формулы РУСЬ» вернулся в паaddock.

История Наполова-гонщика началась достаточно обычно, с увлечения автомобилями в детстве.

– Я с детства стремился стать автогонщиком, как только у меня пошла сознательная жизнь — она началась с движения, велосипеда с моторчиком, мопеды, а потом и автомобили. Был такой «Клуб юных автомобилистов», там была спортивная команда, и мы занимались в этой спорт-группе. Были разные соревнования, московские, районные и всесоюзные. Ну а потом был завод АЗЛК, ДОСААФ. Я не попал в автоспорт, я туда сам пришел. Но вспомнить, что стало первым толчком к желанию стать гонщиком, я не могу. Наверное, мне просто нравились спортивные машины, картинки в редких журналах. В советское время и «За Рулем» приходилось читать в библиотеке. А потом из этого появилось стремление научиться ездить, стать лучшим из учеников «Клуба автомобилистов». Я почувствовал, что у меня что-то получается. С возрастом хотелось чего-то большего, а не только фигурного вождения. Я был наслышан про ралли, и именно оно мне нравилось больше всего. Даже сейчас я с удовольствием смотрю мировые чемпионаты, — постоянная импровизация. Так уж сложилось, что я попал в кольцо. Если бы у меня был выбор, то, несомненно, я бы с удовольствием ушел в ралли. Но в мое время был какой-то спад и все переходили из ралли в кольцо.

Впрочем, для этого были очень веские причины. Автомобильный завод имени Ленинского комсомола был силен раллистами. Именно на «Москвичах» советские гонщики участвовали в легендарных марафонах Лондон–Сидней и Лондон–Мехико и еще долгое время были серьезным оружием в группе А6, но в кольцевых гонках время московских автомобилей фактически закончилось в 1970-х годах с появлением вазовской «копейки».



Альберт Наполов проехал сотни и сотни километров на испытания и обучая учеников за рулем болида Формулы Русь

– Мои первые большие гонки были уже на АЗЛК, начинал я на 2140, потом была и 2141. Впрочем, было понятно, что 41-я модель была не конкурентоспособна в сравнении с «восьмерками». При АЗЛК была секция ДОСААФ, но хотелось другого уровня, хотелось попасть в заводское «Спортбюро». На ДОСААФовских соревнованиях я показал несколько хороших результатов, и меня начали понемногу поддерживать из «Спортбюро», подтягивали меня до более высокого уровня. Выдавали какие-то запчасти, тогда же со всем было сложно. В то время был союзный чемпионат для молодых водителей, они меня отправляли туда на соревнования, гонщики помогали. Наверное, сейчас я могу сказать, что без их помощи, может, ничего бы и не получилось. В какой-то момент я практически перешел в «Спортбюро» как заводской гонщик, но времена менялись, на заводе начались проблемы, а я получил приглашение от другой команды. Там была хорошая техника, бюджет, и я перешел в АККС. Было это в конце 1990-х.

Испытание чемпионатом России Наполов уверенно выдержал, но кольцевая карьера москвича была скоротечна. Свои последние «боевые» гонки Наполов провел в 2000-м году, на пике развития класса «Туризм-1600», который вскоре превратился в легендарный российский «Супертуризм».

– Боевым гонщиком я пробыл до 2000 года, тогда руководитель команды принял решение свернуть кузовную программу и делать свой юниорский чемпионат «Формула РУСЬ». Так что наша команда умерла и сразу переродилась в новом качестве. Поначалу мне эта идея совсем не понравилась. У нас были хорошие возможности, техника и мы могли хорошо выступить в кузовном чемпионате России, бороться за место в тройке. Ну а когда уже пошла работа над созданием новой машины, стало интересно. Испытания, доводка готового автомобиля. Скажем так, я смирился с тем, что из-за реалий времени мне будет сложно продолжить именно гоночную карьеру — участвовать самому было очень дорого. А наш спонсор, как я уже говорил, решил заняться другим проектом. Но так как на заводе я был испытателем в бюро подвески, то эта работа была мне достаточно знакома, и я решил вспомнить старое и стать тестером новой Формулы. В какой-то момент прототипный вариант автомобиля участвовал в гонках «Формулы-1600», но тогда не я сел за руль. Конечно, у любого гонщика есть какое-то сожаление в таком случае, когда приглашают не тебя, а другого. Общечеловеческое чувство, понятное каждому. Сказать сколько кругов я проехал невозможно, их было очень много. Когда автомобиль строился, мы проводили по две тестовые сессии по три часа в неделю. Потом было обучение молодых пилотов, тоже ездил, и так в течение полных пяти лет.



К сожалению, сезон 2007 года стал последним для проекта «Формула РУСЬ». Чемпионат не смог пережить финансового кризиса, и на фоне общего гоночного спада, нашему герою пришлось искать себя вне гонок, но только для того, чтобы в итоге снова вернуться в паддок.

– После закрытия проекта опять настали непростые времена, был очередной кризис. Многие не знали, что будет завтра. Работал в тюнинг-ателье, в автосервисе. Когда автомобиль «Формулы РУСЬ» пошел в серию, я начал работать на тестах с другими гонщиками и неожиданно понял, что могу работать тренером. Тут главное найти подход к человеку, понять — что он хочет, и что он может. Я никогда не льщу, не говорю человеку, что я сейчас сделаю из него мастера. Главное, чтобы он сам понимал, что если всю жизнь занимался компьютерами — в одночасье нельзя стать гонщиком. Это потребует очень больших усилий и времени. Опять же многое решает возраст. К примеру, в формуле после 30-ти делать нечего. Если есть знания, то надо их передавать. Поэтому сейчас я работаю в команде «АМГ Моторспорт» тренером.



Московская трасса Ходынка собирала десятки тысяч зрителей, от ближайшего метро до трассы было 15 минут пешком.



В пятницу, гонщики быстро собрались на стартовой прямой чтобы посмотреть как на спор можно выпить цистерну спирта.



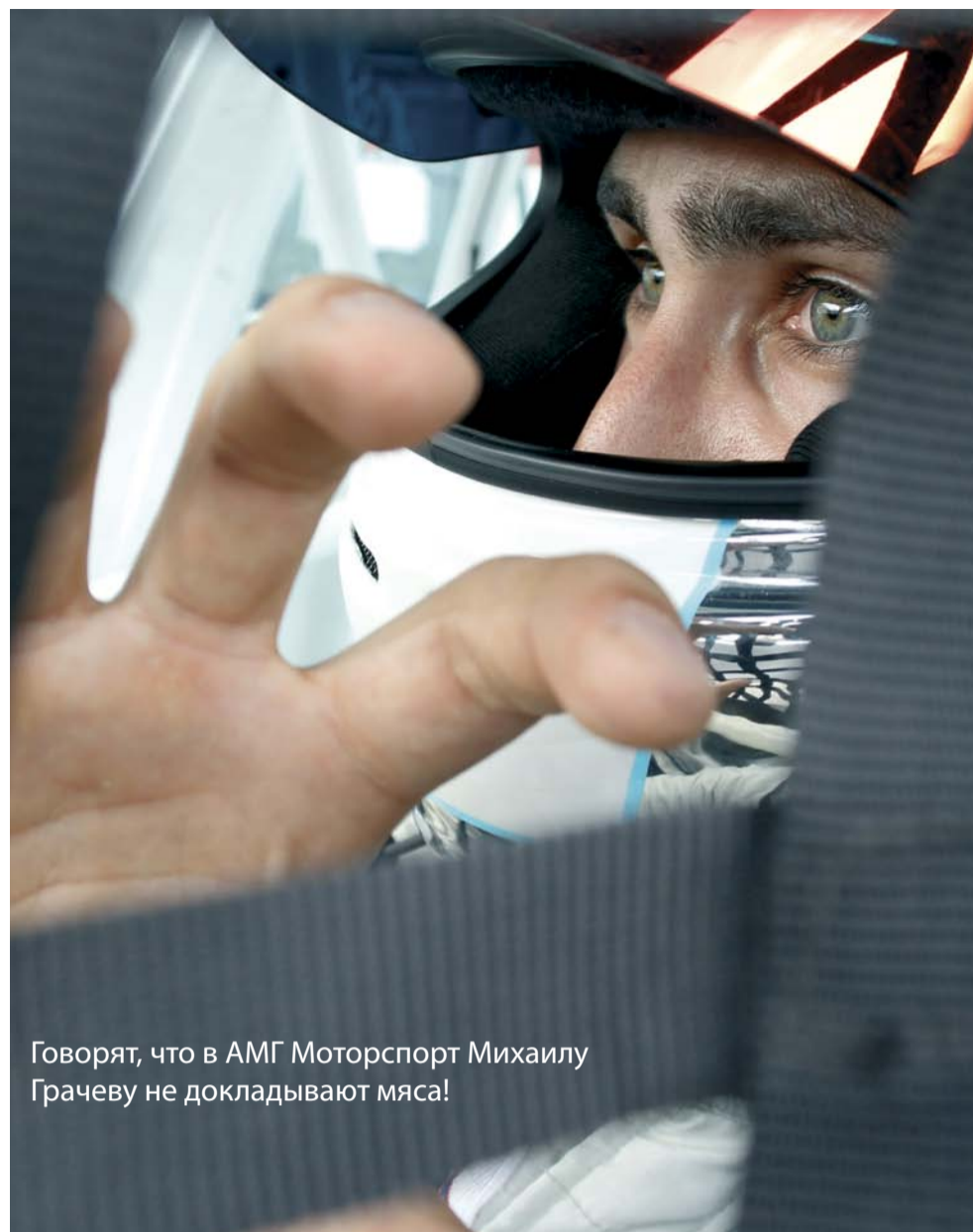
Не каждый день можно видеть, как гонщики сравнивают свой бюджет на судейские штрафы!



- Странно, почему тут написано «не-разменная кепка Миши»



Кажется, при установке кофе-машины перепутали какие-то шланги.



Говорят, что в АМГ Моторспорт Михаилу Грачеву не докладывают мяса!





Кайдо Карьюс: «Несколько лет часто летал в Азию, много чего видел»

Мой путь в гонках начался давным-давно. Когда я был молодым, я занимался картингом, и тогда приходилось все делать самому. Мы жили не в городе, занимались тракторами, другими машинами, и уже с детских лет была возможность много на чем поездить. С этого и пошел интерес, начал читать разные технические книги. Хотя у родственников «спортивных генов» нет, я занялся картингом. Конечно, это был любительский уровень. Мы сами строили карты, принимали участие в гонках. У нас, конечно, все было попроще, я ездил на минских моторах, лидеры ездили на мотоциклетном зажигании, а мне приходилось использовать зажигание от трактора. Зато было интересно. Под конец школы, перед армией предлагали перейти на работу с гоночными формулами. После того, как я отслужил в армии, я на второй год уехал в Англию, работать в гоночной команде. Начинать с механика, потом получил повышение до инженера. В общей сложности я там пробыл три с половиной года.

Мы гонялись двумя машинами в европейской серии «Формула Опель»: один гонщик был англичанином, а вторым был эстонец — Райн Пыльве. Команда просуществовала до 1996 года, после чего я вернулся в Эстонию. Владельцем команды был Дэвид Ллойд, он сейчас инженер у Кими Райкконена, а один из гонщиков успешно гоняется в Ле-Мане. После работы в Англии я начал свой бизнес, которым занимаюсь до сих пор. По нашему профилю мы должны еще обслуживать и стандартные машины, но занимаемся гоночными. Много клиентов из России, Финляндии, наших тоже хватает. Несколько лет часто летал в Азию, там были клиенты на Хондах Ак-

корд. Так что я много где был, много чего видел. У меня было много опыта по доработке хондовских моторов, в конце 90-х несколько раз приезжал на Невское Кольцо, тогда две гонки выиграл Индрек Сепп на Интегре. Пытался работать с БМВ, но все же наилучший результат давала доводка японских моторов. С середины 2000-х мы готовили машины для команд «Golden Motors» и «Корус Моторспорт». Несколько лет подряд на нашей технике выигрывали финал кузовного Еврокубка.

Я не могу сказать, что для меня в чемпионате России есть что-то необычное, у вас очень «по-вашему». Либо очень плохо, либо очень хорошо, в основном все хорошо. То есть, если есть организатор, то будет хорошо, если есть инфраструктура на трассе, то тоже обычно хорошая. За счет своего опыта мне может быть в чем-то проще, но мне нравится ваш чемпионат. В России появилось много новых трасс, стало интересно. Какое-то время тому назад с кольцевыми гонками вообще были проблемы, у нас, к примеру, гонщики уходили в ралли (примечание редактора: долгое время единственная эстонская трасса в Пярну не могла получить необходимое финансирование для реконструкции). Мне очень жаль, что гонки не проходят в Санкт-Петербурге, там была техничная трасса. Но у вас есть Казань, трасса очень похожа на автодромы в Ахвенисто и Качергине, там тоже есть перепад высот, повороты с обратным уклоном.

Если говорить о моей должности в команде SRT, то я отвечаю за двигатели и их характеристики. Так, что я большую часть времени либо в компьютере с телеметрией, либо в проводах у машины.



GRID GIRLS

Руфина Хадиуллина

Город: Казань
Рост и возраст: рост 176 см, 19 лет
Первый ли раз вы были на кольцевых гонках: На гонках я работаю уже третий сезон. Являюсь шефом команды GRID GIRL на автодроме KazanRing.
Понравилось: Если бы мне не нравилось, я бы не работала на гонках все это время.
Вы профессиональная модель или для вас это некое "хобби": Я профессиональная модель, но все это для меня только хобби. Мне интересно познавать что-то новое, гонки этому хорошо способствуют.
Вы провели на гонках уикенд. Я болею только за одного пилота, молодого казанского гонщика - Айдара Нуриева. Он не только хороший гонщик, но и замечательный человек! Мы приобщились к гонкам примерно в одно и то же время, он сидит в машине уже на стартовой решетке, я рядом, гордо держу табличку с номером 48, желаю ему удачи и жду его после финиша на награждении с кубком в руках. И кстати, мы не встречаемся, мы хорошие друзья!
Есть ли у вас автомобиль: Пока не нуждаюсь в автомобиле, но хочу Mercedes SLS AMG.
С чем у вас ассоциируются автомобильные гонки: Гонки - это драйв, адреналин в крови и огонь в глазах!
Есть ли у вас домашние животные: Конечно же есть! Три собаки и элегантная, миниатюрная, царица нашего дома кошка.
Чего хотите добиться в жизни: В свои 19, у меня скорее всего еще нет четкого понимания чем я буду заниматься всю свою жизнь, но знаю одно точно! Я хочу чтобы родители с гордостью говорили что я их дочь!



200 учеников

Каждый, кто был на трассе KazanRing, мог видеть огромную толпу людей в оранжевых комбинезонах. Но это было не наше стивие инопланетян. В рамках четвертого этапа Российской серии кольцевых гонок состоялся семинар-тренинг для судей по подготовке к российскому этапу Ф1 в Сочи. Практические занятия и семинар, в котором приняли участие более 200 человек, прошел в рабочей атмосфере. Преподаватели из австралийской автомобильной федерации CAMS — Филипп Ливингстон и Дэвид Мори — подробно рассказали о специфике маршальской работы на разных позициях — трассе, стартовой решетке. Все полученные знания были тут же проверены делом, семинар завершился в воскресенье, одновременно с завершением гоночного уикенда. Как рассказали австралийские специалисты: «В отличие от других стран, где мы проводили подобные тренинги (Бахрейн, Сингапур, Корея) у российских судей уже имелся собственный опыт, который оказался гораздо масштабнее, чем мы ожидали, крепкая база знаний. Мы даем людям знания и информацию, помогаем их усвоить и при этом даем шанс мыслить самостоятельно, принимать важные решения. Во время прогулки по трассе мы специально выбирали самых продвинутых и активных, чтобы они попробовали руководить отдельными группами на постах. Они объясняли местоположение судей, почему именно такая расстановка и кто отвечает за конкретные действия. Наша задача не в том, чтобы руководить всем. Главная идея — сделать судей полностью самостоятельными профессионалами. Это делается для того, чтобы быть уверенными, что все маршалы будут подходить под установленные стандарты Формулы 1. Следующий тренинг запланирован в сентябре в Сочи. Основные темы: процесс эвакуации пилотов в случае аварии, а также работа с водителями автомобилей экстренных служб. Мы будем следить, как работают медицинские, пожарные и прочие службы».



КОНКУРС МЕХАНИКОВ



Глухов Алексей

Механик команды «ПСМ-Team 80»

Впервые в автогонки я попал в 2001 году, я тогда был студентом и на лето обычно устраивался работать на АвтоВАЗ, к отцу, в прессовое производство. А тут он предложил пойти работать в какое-то управление. По мне особой разницы не было, управление — не каменоломня. В управлении был короткий разговор между мужиком, который должен был меня пристроить и руководителем кольцевой команды АвтоВАЗа с которым мы встретились в коридоре: «Тебе люди нужны?», «Да, конечно!», «Вот и бери парня к себе!». В первый сезон я просто так отъездил, не устроившись, благо было много гонок в Тольятти. На следующий сезон я устроился к отцу на производство и приказом отдела по персоналу меня уже перевели работать в команду. Начинал у Бориса Маслова, работал над 106-й машиной, потом стал работать с Сергеем Нуждиным, с ним перекинули на «Супертуризм». Так и катались. С институтом все было просто, отработав в команде, я знал на практике то, что преподавали в теории. Так что меня никто не мучил вопросами посещаемости. Я приходил, сдавал все, что было надо, и уезжал на гонки. После того, как закрылась программа «Супертуризма», мне пришлось уволиться. Стал инженером-электронщиком, чинил Ксероксы, но работал на заводе. С гонками было сложно, так как я «сидел» на чистом окладе в 3000 рублей, жить было непросто, особенно зимой, когда гонок нет. Да и в то время я как раз женился. А потом, в конце 2000-х Сергей Нуждин позвал меня на работу в свою команду. Поначалу было не то, что сложно. Для 21-летнего парня было больше интересного, даже какая-то ночная суэта. Хотя сейчас понятно, что многое можно было делать проще и быстрее. Но задним числом все мудрее. Сейчас хочется, чтобы вложенный труд возвращался благодарностью.



Короленко Евгений

Механик команды «Лада Спорт»

Автоспорт и машины мне были интересны с давних пор, и я долго хотел устроиться на работу механиком в «Торгмаш», туда раньше было тяжело попасть. Позже начался кубок «Лада Гранта», надо было строить машины и я смог попасть на работу. Так что в гонках я недавно, но мне нравится. Конечно, до этого я имел представление об устройстве автомобиля, ходил смотреть гонки, которые проходят у нас на автодроме КВЦ. Но при первом столкновении с гоночной машиной, конечно, стала понятна разница и что знаний не хватает, даже при том, что я работал слесарем на автостанции. Поначалу было сложно, гоночный автомобиль сильно отличается от серийного, было много нюансов по настройкам, да и сроки были сжатые — нам надо было построить восемь автомобилей. Но сейчас я уже привык. Сейчас все уравнилось, даже если что-то непонятно, подсказывают старшие товарищи, инженер. Осваиваю. Я успел поработать и с Калинами: «Национального» класса и R2B. У каждой машины есть своя специфика, но мне, наверное, больше нравится работать с Грантами. Это быстрый автомобиль, интересно работать над настройками. Пока наибольшие эмоции оставили первые выезды — в Смоленске, когда мы приехали с новой машиной, пришлось всю ночь менять мотор и коробку. Конечно, приятно, когда на «твоей» машине выигрывают. Такое было на моем втором выезде, тогда Вячеслав Малеев и Сергей Рябов финишировали первыми и третьими в двух гонках. Вот это запомнилось.



Разин Антон

второй инженер G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт

Мое попадание в автоспорт было далеко не случайным. Как обычно, с детских лет мечтал заниматься автогонками, но по различным причинам не получилось, то родители не пускали, то еще что-то. Но в пятнадцать лет против воли родителей я начал заниматься гонками в своем родном Краснодаре. Было непростое время после распада СССР, но у меня вроде неплохо получалось. Потом был автокросс, я служил на СКА и ездил за сборную Северо-Кавказского округа по кроссу. Команда там была не очень, и через некоторое время с кроссом я завязал. Вернулся обратно в картинг, но уже в качестве тренера и моториста. Была обширная программа, база, смог построить себе стенд. Потом я встретил свою супругу и переехал в Питер, где решил начать все с чистого листа. Но прожитый год без гонок мне не очень понравится. Так как в Питере я ничего не знал, а картингом заниматься уже не хотелось, то я перешел работать в Ралли-рейды, где провел два года — вначале механиком, потом инженером. Там было тяжело, иногда приходилось по несколько дней не спать. За счет того, что я начинал с картинга — «паркет» мне был ближе, и я начал искать возможность попасть в кольцевые гонки. Так и получилось, что я попал в «Зенит Моторспорт». Поначалу был механиком, позже стал вторым инженером. Делать приходится много — и гайки крутить и справа сидеть. Говоря о будущем, хочу снова начать ездить. У меня это неплохо получается. Сейчас учусь, хочу открыть свой бизнес. Я знаю, что мне по силам выиграть чемпионат России (улыбается).

Андрей Севастьянов
Руководитель команды «B-Tuning»

— Участникам класса «Туринг» сейчас важно понять, что они принимают яд, который сами для себя приготовили. Нельзя и дальше ждать момента, когда в классе останется одна-единственная команда. Сейчас получается, что надо либо везти из Европы старые, восьмилетние BMW, либо отказываться от участия. Автомобили SEAT значительно тяжелее BMW, и даже разрешенная прибавка по давлению наддува не позволяет им бороться на равных. Они смело проигрывают по две секунды с круга, что делает их использование непривлекательным. Мы предлагали организаторам сделать отдельный зачет для пилотов, выступающих на машинах одной марки — это практикуется в Европе и у нас могло бы послужить толчком для увеличения численности участников. Я надеюсь, что в ближайшее время в класс будут допущены автомобили SEAT Leon 2014 года, а также будет разрешено использование секвентальной КПП на машинах 2008–2009 годов. Также убежден, что необходимо разрешить использование двигателей объемом 1,6 литра с турбонаддувом, установив ограничения по степени сжатия, давлению наддува и весу автомобилей.

Считаю ошибкой допуск «Гранты» в «Супер-Продакшн»: нет смысла допускать все более и более мощные автомобили в класс, где стоимость участия должна быть невысокой в связи с возрастом техники. Выступающие на «Грантах» пилоты сами вряд ли продержатся долго в отсутствие качественных запчастей, но могут быстро отбить охоту стартовать у «старожилов» класса. «Гранту», на мой взгляд, можно по имеющейся практике допускать в «Туринг». Тогда есть шанс на появление в «Супер-Продакшене» стареньких BMW, которые еще есть в нашей стране, но которыми сейчас никто не занимается.

В «Национальном» концепция начального класса убивается тем, что ощутимо выросла мощность моторов, плюс на «Калинах» стоят вполне спортивные коробки передач, которых не встретишь на стандартной машине. Их много лет назад разрешили, чтобы можно было ездить на стосильных моторах, но не думаю, что правильно использовать их сейчас, когда двигатели, по моим ощущениям, развивают 150 л. с. К примеру, на построенном с нашим участием VW Polo трансмиссия собрана из стандартных деталей, что не позволяет полностью реализовать потенциал двигателя из-за слишком «длинной» главной пары. Получается, что условия для пилотов на VW Polo заведомо невыгодные, и может сложиться ситуация, когда для гонщиков на этих седанах будет лучше провести отдельную гонку. Думаю, имеет смысл либо снизить мощность моторов «Калин», либо еще раз прочитать правила и потребовать от участников использовать только заводские трансмиссии.

Больше всего радует «Туринг-Лайт», где есть и быстрые пилоты, и быстрая техника, и прозрачная схема подготовки этой техники. Думаю, надо и в остальных классах так же выстраивать правила по подготовке техники и вести работу с участниками. Я вообще за написание технических требований простым языком с четким указанием, что можно делать, а что нельзя. Единственное пожелание — немного снизить вес автомобиля: как-то смущает, что справа от водителя к полу прикручено 120 кг металла. Их надо не только разгонять, нагружая мотор, но и останавливать, перегружая тормозную систему. Приходится о балласте думать и в момент, когда твоя машина бьется об стену, лучше бы балласта в салоне не было...

В общем и целом, кольцевой комитет должен работать на перспективу, понимая, кто и на какой технике будет выступать в ближайшие годы. Нельзя жить одним днем. Мне часто приходится слышать, что, мол, я еду на дорогом автомобиле, но на мой вопрос: «А что в нем лишнего и дорогого» ответа так и не получил за два года. На предложение предоставить нам запасные части дешевле, чем мы сами можем купить у производителя, также нет ответа — одни общие слова и абстрактное недовольство. Переписывать техтребования под старые и уставшие автомобили я не вижу смысла. Для зрелища нужны быстрые автомобили, которые не должны ломаться до финиша. Тогда будет красивая борьба до последнего поворота — именно такая, какую хочет видеть болельщик на трибунах и зритель в телевизоре.



Евгений Малиновский Руководитель команды «Лукойл Рейсинг Тим Лада»

— Если говорить о классе «Туринг», то в Европе налицо определенный кризис, связанный с ростом затрат на участие в престижных чемпионатах. Организаторы того же WTCC рассчитывают на приход крупных производителей, но и ожидания эти не всегда оправдываются, а когда оправдываются — приход богатого и амбициозного игрока вроде Citroen оборачивается полной потерей конкурентоспособности частных команд. У Марчелло Лотти есть схема с выравниванием возможностей машин, она позволяет производителям и частникам сосуществовать сравнительно легко. Но как именно будет развиваться ситуация, куда метнутся частники — пока ясности нет. Что касается российского «Туринга», то нам нужен хороший автомобиль ценой менее 100 000 евро. На практике это значит один-единственный автомобиль — Seat Leon Superscra 2014 года, который только что начали продавать и который стоит 70 000 евро. Машина это прекрасная, но ведь таких машин должно быть много... Поэтому мы сами относительно своего будущего в «Туринге» решения пока не приняли.

Ситуация в «Туринг-Лайте» тоже непростая. Мы видим, что появился VW Polo — грамотно построенная, но очень дорогая машина, которая на 40–50 процентов дороже остальных. Получается, что у тех, кто едет на результат, выбор невелик: либо ехать на более доступной технике и проиграть, либо покупать Polo, увеличивая тем самым бюджет. Но увеличивать бюджет могут и хотят далеко не все. Как выйти из этой ситуации? Первое предложение — разрешить использование турбомоторов объемом 1,4 литра, которых сейчас более чем достаточно на рынке. Причем разрешить установку любого такого мотора на автомобиль любой марки. Второе предложение — система весовых гандикапов. Причем гандикапов, которые начислялись бы и на весь сезон по итогам предыдущего чемпионата, и на один этап по результатам предыдущей гонки. Какие возможности дает такая система — можно увидеть на примере категории GT3.



Александр Антонов Руководитель команды «Neva Motorsport»

— Главный вопрос в классе «Супер-Продакшн» — сделать так, чтобы у автомобилей одной марки не было подавляющего преимущества. У гонщиков, выступающих на Honda Civic, есть определенный паритет — все ездят на машинах примерно одного уровня подготовки, а появление «Гранты» добавило некой неопределенности. К примеру, в Нижнем Новгороде «Гранта» выигрывала у Civic две секунды, а в Казани это преимущество нивелировалось. Нам остается только догадываться — то ли были приняты какие-то меры, то ли во второй половине сезона, где большинство этапов пройдут на медленных трассах, Honda снова будет отставать. Лучшим способом снять все вопросы стало бы проведение независимых тестов, после которых были бы приняты конкретные решения по выравниванию сил. То ли командам, выступающим на Honda Civic, разрешить доработать моторы (определенные резервы там есть), то ли установить определенные ограничения для «Гранты». К примеру, у Civic колея стандартная, у «Гранты» — более широкая, что тоже влияет на скорость. Есть же «Гранты» со стандартной колеей, для которых проводятся соревнования в Казани. У нас есть договоренность с Александром Сотниковым о его возможном участии в таких независимых тестах, так как гонщики в классе не слишком опытные и не всегда стабильные, из-за чего порой трудно делать далеко идущие выводы из времен, показанных на конкретной трассе по ходу конкретного гоночного уикенда. Выступающие в «Супер-Продакшене» пилоты заинтересованы оперативно решать возникающие в связи с тектребованиями вопросы: к примеру, когда поступило предложение выбрать координатора класса, который поддерживал бы контакт с организаторами, меня очень быстро выбрали таким координатором. Проблема в том, что после этого никакой активности со стороны организаторов не было.



Игорь Славкин Директор команды «Спец-Автопласт MotorSport»

— Я не вижу особой необходимости что-то менять в тектребованиях класса «Национальный». Нарастивать мощность моторов смысла нет — она уже и так достаточно велика для категории, которая для многих становится первым шагом в профессиональном автоспорте. Что-то запрещать тоже смысла не вижу. Разве что в теории логичным шагом стал бы полный запрет на доработку головки блока. Сейчас ограничения на эту доработку прописаны не слишком конкретно, поэтому возможны всякие разночтения и подозрения. А проверить можно лишь одним способом — вскрытием мотора. Если же принять за правило использование стандартной головки, то все будет проще: вряд ли кто-то будет рисковать и тайком ее дорабатывать — ведь это отразится на мощности и скорости, и причина будет очевидна всем. Но повторюсь: технические требования сейчас — отнюдь не главная проблема класса «Национальный». Думаю, большинство участников гораздо больше волнует вопрос судейства.



Какой-то здесь странный пляж

Вообще-то это гонки.
Наша стихия, скорость,
романтика...



Как же я буду вас делить?
Это же как по живому резать



Не уйдешь!

