



# Вестник пилота РСКГ



## Боевой уикенд на Нижегородском кольце



### Дресс-код для гонок?

С казанской гонки, четвертого этапа чемпионата на сайте rskg.rf начинаются телетрансляции российской серии кольцевых гонок. В воскресенье, с 10:30 до 17:00 любой желающий сможет наблюдать за борьбой во всех заездах уик-енда.

Только, что он увидит помимо борьбы за первой поворот и брызг шампанского? Неопрятных механиков в вечногрязных майках и пластиковых сланцах? Каменные, неприветливые лица? Разве таким должен быть профессиональный чемпионат России?

Все жители пэддока любят жаловаться на отсутствие спонсоров. Право это странно - веселые и улыбочивые дрифтеры могут похвастаться спонсорскими наклейками, а среди серьезных и профессиональных кольцевиков таких единицы. Может все потому, что в пэддоке класса «Национального» порой сложно понять, кто зритель, кто гонщик, а кто механик? Одним из нововведений последнего времени стал контроль рабочей одежды - на пит-лайне и стартовой решетке теперь можно работать только в закрытой обуви и нормальной одежде. Поначалу не все были довольны, но взгляните сейчас на своих коллег со стороны. Стартовая решетка выглядит совсем по-другому. Появился порядок. Но не поймите нас превратно, мы не привередничаем. Мы любим каждого из вас, все вместе вы и создаете чемпионат под названием РСКГ. Мы просто хотим, чтобы у каждого участника были необходимые знания для извлечения максимума из прямых трансляций. Подумайте, что вы можете показать потенциальному спонсору? В то время, как комплект рабочей одежды и простая термопечать наклеек стоит в разы меньше, чем ваш гоночный автомобиль, даже если на нем видны следы былых баталий. Без аккуратной и красивой «картинки» нет никакого смысла говорить со спонсорами. Гонки это процесс общий и только от таких, мелких успехов каждого зависит прогресс и возможно появление стороннего финансирования.



### Владимир Мельников

Секрет «прорыва Мельникова» в заездах класса Туринг-лайт оказался прост. Оказывается, гонщик всему научился сам!

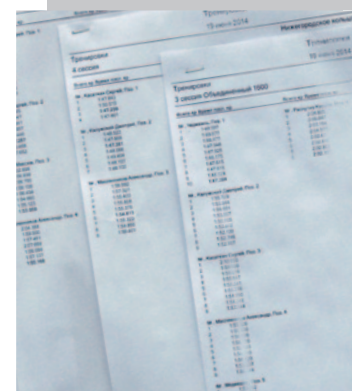
Читайте на странице №8



### Лучшие механики серии

Мы продолжаем знакомиться с претендентами на звание лучшего механика года.

Читайте на странице №10



### Промежуточные результаты чемпионата

Итоговое положение и абсолютный зачет смотри на страницах №5 и №11



# Артур Егоров: «Победить в кольце мне помог ралли-кросс».

*Казалось бы, что любопытно могло произойти в самом последнем заезде нижегородского этапа? Пилоты классов «Туринг-Лайт» и «Национальный» ушли на дистанцию в сопровождении автомобиля безопасности, вслед за ним и финишировали – в боевом режиме совершили лишь пару кругов в середине гонки. Но за это время было совершено немало обгонов и ошибок, – дождь и мокрая трасса внесли свои коррективы. Казалось бы, сухими из воды должны были выйти опытные спортсмены. А на деле победителем гонки в классе «Национальный» стал Артур Егоров, который в кольцевых гонках принимал участие второй раз в жизни!*

*По словам пилота из Татарстана, сориентироваться в сложных условиях и опередить именитых соперников ему помог опыт участия в ралли-кроссе:*

- Я чувствовал себя очень уверенно. Не могу сказать, что дождь и мокрый асфальт меня сильно испугали: в ралли-кроссе трасса комбинированная, асфальтово-грунтовая, поэтому со скользким покрытием приходится иметь дело постоянно.

**- В чем заметнее всего разница между ралли-кроссом и кольцом? Например, насколько сильно вам приходится менять кольцевую «Калину» при подготовке ее к очередной ралли-кроссовой гонке?**

- Автомобиль настраивают механики, мое дело – ездить. А если говорить о различиях... Ну вот к примеру, заезд длиной шестнадцать кругов в кольце: кому-то покажется, что это мало и чересчур быстро – но если ты ошибся, то есть время эту ошибку исправить. В ралли-кроссе так

не получится, заезды гораздо короче. К тому же есть «джокер – лап» - дополнительная петля, которую обязательно нужно проехать после одного из кругов. Результат непредсказуем – ты можешь быть первым, а после «джокера» оказаться в хвосте, поэтому надо постоянно сохранять концентрацию от старта – до финиша. В день ты участвуешь в четырех-пяти заездах, и каждый из них важен, на каждый надо настраиваться. В кольце же гораздо больше зависит от машины, от настроек...

**- А есть ли разница в отношениях между пилотами и командами?**

- В кольцевых гонках я можно сказать еще новичок, а если говорить о ралли-кроссе, то там атмосфера дружная, семейная. Там весь паaddock – одна большая семья. Тебе запросто могут чем-то помочь, что-то посоветовать, даже если ты сам об этом не просишь. Могут и о правильных траекториях рассказать, и где какую передачу включать.

**- Кто Вы по профессии и как попали в автоспорт?**

- У меня экономическое и юридическое образование - закончил МГИМО и Казанский государственный университет. Еще будучи студентом начал заниматься бизнесом, сейчас работаю директором молочно-перерабатывающего комбината. Кстати, хочу отметить, что занятия спортом очень помогают в управленческой деятельности, когда нужно принимать ответственные решения, определять стратегию дальнейшего развития бизнеса. В плане совмещения спорта и работы есть на кого равняться, с кого брать пример: Президент Татарстана Рустам Нургалиевич Минниханов – заслуженный ма-

стер спорта Российской Федерации, многократный чемпион России, бронзовый призер чемпионата Европы, единственный среди руководителей регионов России действующий спортсмен, который продолжает демонстрировать высочайшие результаты и на гонках и в своей деятельности на посту Президента.

А в автоспорт попал просто – на спор. Точнее, на спор сел за руль карта класса KZ 2. Не было никаких соревнований, просто покатались без особых планов и перспектив. Но как оказалось, это было только начало. Картинг дал возможность почувствовать азарт гонки, понять, что автоспорт – это на всю жизнь. У нас в Республике Татарстан практически все титулованные спортсмены пришли в большой автоспорт из картинга, благо для такой преемственности созданы все условия: при непосредственном участии ГИБДД республики поддерживаются и развиваются клубы картингистов, проводятся соревнования. Хочу особенно отметить, что именно в Татарстане в 90-е годы начали возрождать традиции автоспорта России. За этот период создали мощную базу по подготовке спортсменов высочайшего класса: нашу команду «Камаз-мастер» знает весь мир, татарстанские спортсмены удерживают пальму первенства по количеству побед на европейских и международных соревнованиях по ралли – кроссу и автокроссу, именно им удалось впервые в истории Российского и Советского автоспорта завоевать титул чемпионов Европы... Все эти примеры вдохновляют меня, моих коллег, думаю, что впереди еще много удачных заездов во славу отечественного, российского автоспорта.







## Кирилл Распутин: «Пока пытаюсь приручить передачи»

*Дебют в престижном гоночном чемпионате не назовешь печальным событием. Поэтому от дебютанта РСКГ ждешь пусть и не подпрыгивания до потолка боксов от радости, но эмоций в любом случае позитивных. Кирилл Распутин из Тюмени на среднестатистического новичка не похож: по ходу уик-энда чаще всего его можно было видеть неподалеку от собственной гоночной машины – и с видом не слишком веселым. Со стороны могло сложиться впечатление, что участие в этапе РСКГ стало для Кирилла чем-то вроде наказания. Может быть, молодой пилот берег эмоции до финиша второго заезда младших классов, по итогам которого он занял весьма приличное для дебютанта четвертое место в классе «Национальный»?*

- На самом деле у меня просто темперамент такой. Я – самый обычный человек, испытываю такие же эмоции, как и все другие люди. Просто склад характера такой.

**- Что больше всего запомнилось по**

**ходу гоночного уик-энда? Что в этом чемпионате производит наибольшее впечатление?**

- Наверное, сильные соперники. С ними непросто бороться на равных, выкладываться надо по максимуму. У меня пока далеко не все получается – думаю, еду не более чем процентов на шестьдесят своего потенциала. В быстрых поворотах чувствую себя в целом уверенно, а вот навыки прохождения медленных поворотов еще надо совершенствовать. На этой трассе как назло много поворотов, в том числе из-за этого она мне кажется сложной. Непросто все эти повороты пройти хорошо и собрать их все в один быстрый круг.

**- Как прошел самый первый боевой заезд?**

- Тяжеловато. К счастью, самый опасный первый поворот после старта проехали спокойно, без инцидентов, которые нередко в этом повороте случаются. После этого

сконцентрировался на том, чтобы правильно переключаться. Пока не всегда получается – не всегда в нужную передачу попадаю, особенно когда приходится переключаться вниз на подходе к повороту. Иногда вроде бы воткнул нужную передачу – а на деле рычаг оказывается в нейтрالي. Под конец заезда почувствовал себя поувереннее, времена круга улучшились, но все равно пока не хватает стабильности.

**- «Калина» класса «Национальный» - наверняка не первый быстрый автомобиль в карьере?**

- Да, до этого не один год занимался картингом – участвовал и в российских соревнованиях, и в зарубежных. По сравнению с картингом здесь на трассе малолюдно. Там и количественно участников больше, и результаты чаще всего намного более плотные. Я принимал участие в соревнованиях, где в одну секунду могло сто человек уместиться!



Начиная с 14 Июня на телеканале РБК начала выходить программа Pit Lane. Периодичность - 1 раз в 2 недели. Время выхода в эфир - 18:05. Хронометраж - 20 минут.

Даты эфиров: 14/06, 28/06, 12/07, 26/07, 09/08, 23/08, 06/09, 20/09, 4/10, 18/10, 01/11, 15/11, 29/11, 13/12, 27/12

Pit lane начинает цикл телепередач, посвященных российскому автоспорту. Чем живет, как развивается и куда стремится российский автоспорт, беседы с опытными пилотами, репортажи с европейских и мировых чемпионатов, события в отечественном автоспорте, научно-познавательные сюжеты — это лишь часть того, что увидят телезрители телеканала «РБК» в новых телепередачах, посвященных автоспорту.

**РБК**  
ТЕЛЕКАНАЛ



## Новые производители в РСКГ

Третий этап серии стал ареной для неожиданного дебюта – в серию кольцевых гонок пришел новый производитель – японская компания FHI вместе с маркой Subaru. Хорошо известное в раллийном мире, московское гоночное ателье «Успенский Ралли Техника» решила попробовать свои силы в кольцевых гонках, и подготовило новый и интересный автомобиль Subaru BRZ для класса Супер-продакшн. Первоначальные планы на сезон принять участие в оставшихся этапах серии и провести обширную тестовую программу.

Впрочем, из-за применения простой турбины для увеличения мощности мотора BRZ был отправлен на повышение в класс Туринг. Еще одним приятным сюрпризом стал выбор пилота – за руль заднеприводной машины сел Максим Чернев! Несмотря на то, что в последние годы его фамилия не попадалась среди гоночных результатов, сомневаться в способностях Чернева не приходится. Гонщик из Екатеринбурга с детства занимался картингом, успел поехать в Формуле Русь, кузовах и серии прототипов Лада Революшен. Но из-за обычной проблемы большинства гонщиков – недостатка финансирования Максим был вынужден завязать с гонками, «Я уже давно перестал думать про гонки, переболел и забыл. Занимался своими обычными делами – защищал дипломную работу и готовился к переезду на новую квартиру. Тут неожиданно мне позвонили и предложили приехать в Мячково на тесты автомобиля. Как выяснилось, это были пробы гонщиков – помимо меня там было еще трое претендентов. Я откатал тесты, вернулся домой и тут мне предложили приехать на этап в Нижний Новгород. Отказываться я не стал».









«Меня окружали милые, добрые люди. Постепенно сжимая кольцо»



Гоночные секреты? Только через мое шасси!







Тренер, вам тоже кажется, что этот мужчина в расфокусе очень хищно на нас смотрит?



**Владимир Черевань - человек традиций!**



**Секундочку, сейчас телеметрию скачаю и можете садиться в машину**





## Мельников: «Ни в какие гоночные школы я не ходил»

Так уж повелось, что в серьезных гонках, будь то ралли, кольцо или картинг предложение посадить журналиста за руль «боевой» машины все встречают с большой неохотой. Большие гонки имеют свои особенности, согласитесь: скользить по площадке на ручнике и бороться за подиум в чемпионате России – разные вещи. Но из каждого правила есть свои исключения. На третьем этапе российской серии кольцевых гонок таким исключением стал журналист газеты «Авторевю» Владимир Мельников.

Получив на этот этап приглашение от организаторов серии и команды «G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт», Мельников не стал откладывать дело в долгий ящик. Он приехал на гонки не кататься и «отбывать номер». Пятое время в квалификации Туринг-лайта и уверенная борьба за второе место в первом заезде стали в паддоке поводом для вопросов, кто такой этот Мельников.

Результаты московского журналиста-гонщика тем удивительнее, что основные знания о гоночной езде он взял из книг, «Скорость взялась из книжек. Я рано стал задумываться о физике процесса, о том, как едет автомобиль, почему он именно так поворачивает, что влияет на скорость прохождения поворотов. Главным источником стали знакомые многим книги профессора Цыганкова. Никто меня персонально не тренирует, ни в какие гоночные школы я не ходил – даже в обычной автошколе лекций не слушал, а экзамен сдал экстерном». Прогресс Мельникова по-хорошему впечатляет, проведя в кольце всего восемь гонок в монокубоке «Лада Гранта», Владимир уже к середине прошлого сезона уверенно боролся с лидерами и смог выиграть гонку.

Впрочем, по словам самого журналиста, несмотря на способности, ему есть над чем работать, «Определенные проблемы есть в квалификации. У шины ведь есть свой пик формы, профессиональный гонщик выезжает из боксов, выкладывается на максимум в течение

одного-двух кругов – и в принципе, можно ехать в боксы: покрышки уже прошли пик формы, и время на круге, скорее всего, дальше будет только падать. У меня же не получается «снять шину» — в самом начале квалификации времена так себе, потом начинают улучшаться. Получается, что когда шина на пике формы – я ещё раскачиваюсь, когда я на пике – шина уже «сникла». Да, мне повезло с командой – в частности, с опытным инженером было приятно работать. Поначалу машина так и норовила съехать с траектории в медленных поворотах, передние шины то и дело скользили. Сделали подвеску помягче – и этот неприятный эффект исчез. Для меня было открытием, что машина может быть быстрой и одновременно комфортной — я привык думать, что чем быстрее машина, тем она норовистее, неудобнее. Вдобавок удалось полноценно поработать с давлением в шинах: команда регулярно измеряла температуру асфальта и температуру резины, что делают далеко не все на российском кольце».

Его участие в третьем этапе чемпионата России – часть медийной стратегии по улучшению узнаваемости кольцевых гонок в России. По итогам нижегородской гонки в «Авторевю» выйдет полноценный материал о том, каким был этап для команды «G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт» и самого гонщика. Мы продолжаем успешное сотрудничество с газетой «Авторевю» и ищем возможность продолжения гоночной программы. Если у вас есть свободный автомобиль, вы хотите получить материал про свою команду и показать наклейки своих спонсоров на страницах «Авторевю» – мы будем рады оказать необходимую помощь!





## Обратная связь

Российская серия кольцевых гонок - клиентоориентированный чемпионат. Нам важно иметь обратную связь с участниками, зрителями. Поэтому, на каждом этапе кольцевой серии, во время автограф-сессии появляется специальная, толстая книга в кожаном переплете, где любой желающий: будь то зритель или участник может оставить свои предложения, пожелания или поделиться впечатлением от своего посещения гоночного этапа.



# КОНКУРС МЕХАНИКОВ

## Антон Овчинников

Подмосковье Моторспорт



Для того, кто вырос в Раменском, автоспорт – более чем логичное увлечение. Но Антон решил заняться гонками в не самое подходящее время: первые боевые заезды за рулем карта состоялись в кризисном 1998 году – и ввиду того самого кризиса оказались последними. Так что, самореализовываться в автоспорте пришлось в роли механика. «Помоему, я в команде переживаю за результат гонки сильнее всех, – говорит Антон. – Для меня же машина – как дитя» Самым капризным из «детей» Антон считает Citroen Saxo, где чертовски неудобно регулировать тяги коробки – при том что эти тяги легко могут погнуться при контакте на трассе, а на зимнем треке (где Лев Юдицкий, нынешний пилот «Подмосковья», выступал на Saxo) нехватки контактов не наблюдается. По сравнению с «французом» отечественная «Калина», которую Юдицкий пилотирует сейчас, – настоящая радость для механика: сделана удобно, все быстро снимается и без особых проблем ремонтируется. Антону приносит удовольствие любая работа, но «жестянку» он все-таки не очень любит. А без нее не обошлось при восстановлении машины Юдицкого после крупной аварии на треке в Череповце. За двадцать минут надо было по возможности вытянуть лонжерон, заменить радиатор и выполнить еще множество операций – в дело тогда пошло минимум три десятка хомутов. В команде Антон известен как отпетый аккуратист: в одном ящике – инструменты для слесарки, в другом – для электрики, и не дай бог перепутать. Причиной последних разборок в боксах стали «электрические» пассатижи, которыми один из коллег Антона зажимал шайбы в процессе обточки. На пассатижах остались царапины – недостаточно внимательного механика от расправы спас тот факт, что совсем недавно он помогал варить глушитель для машины Антона...

## Тарас Шатов

Механик Артура Егорова



И до того, как Тарас стал выезжать на гонки в роли механика, его работа была связана с автомобилями в целом и быстрой ездой в частности: он торговал аксессуарами для тюнинга и преподавал основы грамотного пилотажа в академии вождения. Сейчас у Тараса две «подопечных»: кроме «Калины», на которой в ралли-кроссе и кольцевых гонках выступает Артур Егоров, это еще и дрифтовая Nissan Silvia, за рулем которой отец Тараса участвует в RDS – самом масштабном и престижном российском турнире по езде боком. По словам Тараса, после возни с дрифт-болидом в «Калине» нет ничего особенно сложного, а работы с тольятинским автомобилем сложно назвать трудоемкими – ведь машина не особо отличается от своего серийного аналога. То ли дело японский автомобиль, при подготовке которого пришлось и руль переставлять справа налево («при стаже в тридцать лет трудно вато переучиваться – особенно когда надо делать это прямо по ходу соревнований»), и мотор менять на легендарный тойотовский 2JZ («сращивание проводки – вот это по-настоящему трудоемкий процесс»). По словам Тараса, на соревнованиях по дрифту график у механиков чуть менее жесткий, чем в кольце: тем или иным работам можно уделить чуть больше времени. Впрочем, самый яркий трудовой подвиг Тараса связан именно с последствиями в теории управляемого, а на практике вышедшего из-под контроля заноса: на этапе RDS в Нижнем Новгороде отец успел основательно приложить машину еще до квалификации. Трижды ударившуюся в отбойник машину предстояло оперативно выпрямить с помощью подручных средств вроде домкратов и другого несложного железа. Задача была выполнена успешно.

## Василий Иванов

Механик Владимира Шешенина



Первоначально вся история началась в четвертом классе школы, именно тогда я захотел стать картингистом. Но не могу сказать, что мне сильно везло с картингом – то закрывалась секция, то вмешивались какие-то другие обстоятельства. Но автомобильный спорт мне всегда нравился. Так вышло, что из-за известных событий 1992 года наша семья переехала в Тольятти, и там я попал на АвтоВАЗ. Я родился под Ленинградом, но достаточно долгое время наша семья прожила в Грозном, в 1978 году моего отца (он нефтяник) пригласили работать на местный НПЗ. Переезд в Тольятти дал новый толчок для поиска себя в спорте. У меня было много попыток попасть в спортивную секцию на ВАЗе, но я не проходил отбор. Наконец мне повезло, и после работы на главном конвейере я попал к очень хорошему человеку – Владимиру Ивановичу Губе в ВТКОСА. Там как раз занималась раллийной и кольцевой программами. К сожалению, места пилота мне не нашлось, и я согласился на должность механика. Позже наш отдел был сокращен, и я перешел к Владимиру Буркову в Лада Автоспорт (позже Лада Спорт) там я дорос до должности шеф-механика команды. Работал с Николаем Мезенцевым, Александром Никоненко, Кириллом Ладыгиным, Сергеем Нуждиным. Позже, на АвтоВАЗе начались реформы, Лада Спорт сменила профиль, а мне поступило предложение перейти в команду АвтоВАЗ ПРОО на должность шеф-механика и инженера. Это была хорошая команда, но и до нее докатилась заводская реформа. В этом году я помогаю Владимиру Шешенину. Надо быть в курсе событий, не терять квалификации.

*Конкурс на лучшего механика продолжается! Напоминаем, время подачи заявок скоро подходит к концу, но у вас еще есть возможность рассказать о героях, которые помогают вам выигрывать. Конкурс на лучшего механика – это отличная возможность показать человеческое лицо вашей команды и получить дополнительный информационный повод! А пока мы продолжаем знакомить вас с участниками конкурса.*









# Начало сезона в цифрах

**Вылито на соперников**

**54** литра подиумного шампанского

**900**  
Выдано пропусков

**В СМИ вышло материалов**

**Новости**

более **700**

**Победители в заездах**

**13**  
человек

**за первые три этапа**

**Пилоты израсходовали**

**642**  
литра гоночного бензина

покрышек **815**  
Yokohama

**Вручено кубков**

**96**

**Каждый участник проехал минимум**

**000420**  
km

**12 км**  
наклеек

**Произведено и расклеено на болиды**

**а также 1000000 улыбок**