



Вестник пилота РСКГ



7-й этап. Сочи Автодром. Самая важная гонка в году!



Дорогие друзья, я рад приветствовать всех участников 7-го этапа Российской серии кольцевых гонок на Сочи Автодроме, самой современной трассе в России и доме Формулы 1 в нашей стране!

Наша страна долгое время шла к реализации этого проекта, и неслучайно именно Чемпионат России всегда рассматривался качестве одной из ключевых гонок на нашей трассе. Приезд главного российского кузовного чемпионата станет замечательной презентацией новой трассы, проводить гонки на которой мы планируем круглый год.

Ровно через месяц на Сочи Автодроме пройдёт первый в истории России Гран-при Формулы 1. Каждый из нас так или иначе «болен» этим видом спорта; каждый хоть раз представлял себя за рулём болида «королевских гонок», каждый хотел сразиться на трассе с легендами Формулы 1 и оказаться на первой ступени пьедестала в фонтане брызг шампанского со сверкающим кубком в руках.

Именно вам предстоит испытать трассу, по которой проедут чемпионы Формулы 1, вы первыми найдёте идеальную траекторию и поставите первый рекорд прохождения круга на Сочи Автодроме.

Для вас гонка в Сочи — это новый вызов, а для нас — замечательная возможность проверить на деле все наши наработки, а также убедиться, что все службы Сочи Автодрома работают на высочайшем уровне.

Я желаю всем вам удачи и честной борьбы!

Сергей Воробьев,
Заместитель генерального директора про-моутера «Гран-при России» «Центр «Омега».



Нелинейная теория

Гонки, маркетинг, Российская серия кольцевых гонок. Что у них общего, а также о перспективах на будущее. Читайте на страницах 3 и 4



Максим Чернев

История о том, почему екатеринбургский гонщик не может ездить медленно.

Читайте на странице 10



Один день на гонках

Роман Голиков рассказывает про дороги, птиц, Фрэнка Синатру и специфику своих гонок на странице 7.



Нелинейная теория

Автогонки предлагают отличный набор возможностей для проведения рекламных и маркетинговых программ. Любой, кто хоть как-то интересовался обратной стороной гоночного процесса, знает эту аксиому. Но так ли это на самом деле?

К счастью, мы можем не говорить про деньги и бюджеты — каждый участник чемпионата знает об этой стороне дела не понаслышке. Заявочные взносы, покрывающие бензин и прочие платежи дают понять финансовую сторону автогонок лучше, чем рассказы финансовых журналов про бюджеты и зарплаты Формулы 1.

Автомобильный спорт любит смелых, и хотя эта фраза давно относится к разряду журналистских шаблонов, так оно и есть. Особенно когда речь идет о спонсорстве и маркетинге в гонках. Как и любое коммерческое действие, автоспорт нацелен на итогового потребителя: зрителя на трибунах, перед телевизором или в социальных сетях. Но в отличие от прямой рекламы, цель которой за счет объема «напоминаний» повысить показатели, автогонки и спорт в целом создают больше возможностей. Как и любое спортивное событие, гонки имеют усиленную эмоциональную окраску, что в итоге создает больший эффект от любых вложений, будь то информационные или прямые денежные.

Автогонки дают отличную возможность придать необходимую окраску нужному событию. Создать динамичный образ. Именно здесь смелость отсеивает мальчиков от мужчин: «В современном мире неправильно строить рекламную компанию, просто вешая наклейки на гоночный автомобиль, — рассказывает глава компании IFM Sports Найджел Гич, — в надежде на объемы телеаудитории. Современные релии требуют партнеров, которые с удовольствием работают над дополнительными возможностями, например, специальными акциями. Да, это требует дополнительного финансирования, но позволяет глубже вовлечь человека в процесс».

Своему коллеге вторит глава отдела спонсорства телекоммуникационной компании Vodafone Дарэг Перссе. — «Помимо B2B (бизнес для бизнеса) и B2C (бизнес для потребителя) возможностей, автогонки дают прекрасный географический охват и уникальные маркетинговые инструменты. Главное — начинать с определения целей, которых вы собираетесь достичь. Многие про это забывают». В России компании Лукойл, Газпром, Касперский и Промышленные силовые машины (а до этого Мегафон и ТНК, последние и вовсе организовывали социально-ориентированные программы в гонках) на примере своей работы успешно доказывают, что автоспорт, в том числе, национальный, можно успешно использовать как серьезный инструмент. Благодаря хорошему географическому охвату и интересным событиям на трассе Российская серия кольцевых гонок дает сравнимые с большинством европейских серий возможности.



В последние годы Россию для себя открыли европейские и мировые чемпионаты WTCC, WSR и DTM: успех выездных этапов на подмосковной трассе Moscow Raceway позволяет с уверенностью говорить о том, что у автомобильных гонок есть свой зритель, готовый из года в год с удовольствием приоб-

Благодаря хорошему географическому охвату и интересным событиям на трассе Российская серия кольцевых гонок дает сравнимые с большинством европейских серий возможности.

щаться к таинству большого спорта - и получать положительные эмоции. В эти выходные кольцевая серия открывает для себя новый регион, новую трассу — «Сочи автодром» — и новых болельщиков. Меньше чем за один сезон была проделана большая работа, прямые трансляции в Интернете позволяют «говорить» со зрителем живьем, донести события чемпионата и ценности мира больших гонок до поклонников от Москвы до Красноярска без лишних посредников, сторонней рекламы и особенностей региональных телесетей. А оценки экспертов, из которых следует, что в отличие от консервативных стран Европы с устоявшимся рынком, именно в России можно ожидать динамичного роста гоночной аудитории на 20–30%, позволяют с уверенностью смотреть в будущее.





Весталка нагадала

Во время Московского международного автомобильного салона ММАС 2014 глава АвтоВАЗа Бу Андресон и пилоты заводской команды «Лада Спорт ЛУКОЙЛ» представили широкой публике концепт гоночного автомобиля Lada Vesta, на котором заводская команда волжского автозавода планирует в следующем году выступить в кузовном чемпионате мира FIA WTCC. Впрочем, чемпионат мира чемпионатом мира, но для российских гонщиков гораздо интереснее, что президент АвтоВАЗа поддержал гоночные активности на заводе: «Я большой сторонник наших гоночных активностей. На АвтоВАЗе мы сегодня сконцентрированы на мировом рынке и командной работе, а гонки — это квинтэссенция этого». Также без излишней помпы было объявлено, что завод заключил партнерский договор с компанией «Роснефть», чьи логотипы будут представлены на гоночных машинах заводской команды на чемпионате мира и чемпионате России, для участия в котором на АвтоВАЗе будет подготовлена обновленная Лада Калина.



Туринг-лайт											
	Пилот	№	1	2	3	4	5	6	7	8	Итого
1	Борис Шульмейстер Sports Racing Technologies	15	168	169	145	166	168	165	0	0	981
2	Николай Грязин Sports Racing Technologies	14	200	161	156	171	140	148	0	0	976
3	Владимир Черевань G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт	17	120	174	127	191	167	163	0	0	942
4	Сергей Коронатов G-Energy ЗЕНИТ Моторспорт	4	139	140	150	154	128	144	0	0	855
5	Виталий Ларионов Личный зачет	27	0	115	164	127	192	118	0	0	716
6	Андрей Севастьянов B-Tuning	83	14	200	66	17	157	200	0	0	654
7	Дмитрий Калужский B-Tuning	12	66	64	158	155	80	127	0	0	650
8	Владимир Шешенин Личный зачет	95	126	87	103	112	52	88	0	0	568
9	Егор Санин Спец-Автопласт MotorSport	51	75	90	115	90	103	41	0	0	514
10	Наталья Гольцова ВПК Спорт 2	37	114	74	0	99	104	44	0	0	435
11	Роман Агошков Спец-Автопласт MotorSport	85	21	69	60	129	62	88	0	0	429
12	Ильдар Рахматуллин Личный зачет	2	0	119	175	0	100	0	0	0	394
13	Владислав Кубасов ВПК СПОРТ	8	34	132	44	85	23	63	0	0	381
14	Дмитрий Брагин КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	54	0	100	0	89	118	63	0	0	370
15	Айдар Нуриев Личный зачет	48	0	83	42	67	69	80	0	0	341
16	Николай Черванёв Личный зачет	88	85	43	0	59	83	50	0	0	320
17	Руслан Медведев Личный зачет	79	38	53	53	41	71	44	0	0	300
18	Лев Юдицкий Личный зачет	44	83	9	58	35	81	6	0	0	272
19	Максим Белоцкий B-Tuning	33	40	28	35	88	0	62	0	0	253
20	Павел Сорочинский Личный зачет	21	0	0	0	0	132	104	0	0	236
21	Василий Кораблев Парус	56	0	55	49	84	0	45	0	0	233
22	Сергей Касаткин Личный зачет	16	0	0	29	126	72	0	0	0	227
23	Альберт Гайнуллин Личный зачет	30	36	14	56	50	39	0	0	0	195
24	Артур Егоров Личный зачет	39	0	0	105	81	0	0	0	0	186
25	Виталий Примак Личный зачет	47	0	0	51	14	53	35	0	0	153
26	Тимур Шигабутдинов КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	89	0	55	41	0	55	0	0	0	151
27	Александр Сальников ПСМ-Team80	7	89	55	0	0	0	0	0	0	144
28	Ирек Миннахметов Личный зачет	76	0	0	0	43	92	0	0	0	135
29	Марат Шарапов КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	87	0	33	26	30	37	0	0	0	126
30	Александр Масленников B-Tuning	74	54	41	0	0	22	0	0	0	117
31	Михаил Засадыч ВПК Спорт 2	77	0	30	48	0	31	0	0	0	109
32	Татьяна Елисеева Личный зачет	34	0	28	0	74	0	0	0	0	102
33	Александр Марушко Личный зачет	50	0	10	0	20	59	0	0	0	89
34	Владимир Мельников Личный зачет	10	0	0	84	0	0	0	0	0	84
35	Раис Минниханов Личный зачет	35	0	0	0	52	30	0	0	0	82
36	Ильсур Ахметвалеев Личный зачет	63	0	0	0	41	33	0	0	0	74
37	Игорь Алексеев Парус	43	0	0	0	60	13	0	0	0	73
38	Евгений Каретников Личный зачет	5	0	67	0	0	0	0	0	0	67
39	Кирилл Распутин Личный зачет	52	0	0	66	0	0	0	0	0	66
40	Александр Певзнер Личный зачет	96	60	0	0	0	0	0	0	0	60
41	Сергей Дребенец Личный зачет	57	0	0	23	0	0	35	0	0	58
42	Анатолий Кораблев Личный зачет	59	0	0	0	0	45	0	0	0	45
43	Булат Фатхулин Личный зачет	91	0	0	0	16	20	0	0	0	36
44	Евгений Акименко Личный зачет	45	0	0	0	0	36	0	0	0	36
45	Ильнар Залялиев Личный зачет	90	0	0	0	0	24	0	0	0	24
46	Антон Захаров Личный зачет	31	0	19	0	0	0	0	0	0	19
47	Валерий Птицын Личный зачет	22	0	5	0	0	0	0	0	0	5
48	Евгений Мейтес Личный зачет	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	Василий Грязин Личный зачет	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	Родион Шушаков ВПК Спорт 2	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Супер-продакшн											
1	Андрей Масленников Подмосковье Моторспорт	43	0	80	124	170	200	72	0	0	646
2	Андрей Юшин LEMMINKAINEN	38	100	37	117	17	128	147	0	0	546
3	Лев Толкачев Lada Sport INNOCENTI	47	37,5	96	64	44	111	162	0	0	514,5
4	Владислав Незванкин Lada Sport INNOCENTI	49	0	0	80	109	112	0	0	0	301
5	Павел Яшин Нева Моторспорт	37	74,5	0	27	119	0	44	0	0	264,5
6	Владимир Стрельченко Подмосковье Моторспорт	30	54	99	96	0	0	0	0	0	249
7	Сергей Рябов Личный зачет	48	0	80	0	0	148	0	0	0	228
8	Андрей Артюшин Личный зачет	44	0	54	17	0	38	92	0	0	201
9	Александр Тупицын Личный зачет	45	5	34	26	17	16	63	0	0	161
10	Алексей Белоголов Нева Моторспорт	42	18,5	0	0	0	64	71	0	0	153,5
11	Раис Минниханов Личный зачет	35	0	0	0	52	47	0	0	0	99
12	Сергей Шалунов Личный зачет	33	0	0	0	94	0	0	0	0	94
13	Никита Мисюля Личный зачет	50	0	62	0	0	0	0	0	0	62
14	Александр Марковцев Личный зачет	32	0	0	0	0	0	42	0	0	42
15	Кирилл Распутин Личный зачет	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Национальный											
	Пилот	№	1	2	3	4	5	6	7	8	Итого
1	Владимир Шешенин Личный зачет	95	200	158	155	163	82	172	0	0	930
2	Егор Санин Спец-Автопласт MotorSport	51	106	166	187	125	156	84	0	0	824
3	Роман Агошков Спец-Автопласт MotorSport	85	24	113	86	200	77	174	0	0	674
4	Наталья Гольцова ВПК Спорт 2	37	169	126	0	143	158	61	0	0	657
5	Дмитрий Брагин КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	54	0	200	0	121	200	101	0	0	622
6	Айдар Нуриев Личный зачет	48	0	147	56	83	89	147	0	0	522
7	Николай Черванёв Личный зачет	88	109	61	0	73	118	72	0	0	433
8	Руслан Медведев Личный зачет	79	48	80	71	48	94	58	0	0	399
9	Максим Белоцкий B-Tuning	33	62	46	54	120	0	101	0	0	383
10	Лев Юдицкий Личный зачет	44	105	12	81	44	109	1	0	0	352
11	Василий Кораблев Парус	56	0	86	69	117	0	61	0	0	333
12	Артур Егоров Личный зачет	39	0	0	162	110	0	0	0	0	272
13	Альберт Гайнуллин Личный зачет	30	53	13	87	59	55	0	0	0	267
14	Тимур Шигабутдинов КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	89	0	85	68	0	90	0	0	0	243
15	Виталий Примак Личный зачет	47	0	0	66	12	63	40	0	0	181
16	Ирек Миннахметов Личный зачет	76	0	0	0	47	133	0	0	0	180
17	Марат Шарапов КГОО СТК "МХ-Автоспорт"	87	0	43	25	36	51	0	0	0	155
18	Александр Масленников B-Tuning	74	65	59	0	0	26	0	0	0	150
19	Михаил Засадыч ВПК Спорт 2	77	0	39	64	0	37	0	0	0	140
20	Татьяна Елисеева Личный зачет	34	0	35	0	96	0	0	0	0	131
21	Александр Марушко Личный зачет	50	0	8	0	22	74	0	0	0	104
22	Раис Минниханов Личный зачет	35	0	0	0	60	39	0	0	0	99
23	Кирилл Распутин Личный зачет	52	0	0	90	0	0	0	0	0	90
24	Ильсур Ахметвалеев Личный зачет	63	0	0	0	47	41	0	0	0	88
25	Игорь Алексеев Парус	43	0	0	0	76	11	0	0	0	87
26	Александр Певзнер Личный зачет	96	73	0	0	0	0	0	0	0	73
27	Сергей Дребенец Личный зачет	57	0	0	20	0	0	40	0	0	60
28	Анатолий Кораблев Личный зачет	59	0	0	0	0	51	0	0	0	51
29	Владислав Кубасов ВПК СПОРТ	8	41	0	0	0	0	0	0	0	41
30	Булат Фатхулин Личный зачет	91	0	0	0	15	23	0	0	0	38
31	Евгений Акименко Личный зачет	45	0	0	0	0	36	0	0	0	36
32	Ильнар Залялиев Личный зачет	90	0	0	0	0	29	0	0	0	29
33	Антон Захаров Личный зачет	31	0	25	0	0	0	0	0	0	25
34	Евгений Мейтес Личный зачет	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	Родион Шушаков ВПК Спорт 2	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Туринг											
1	Михаил Грачев АМГ Моторспорт	1	200	188	186	186	166	200	0	0	1126
2	Алексей Дудукало ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ТИМ ЛАДА	6	86	178	162	77	200	71	0	0	774
3	Артем Кабаков АМГ Моторспорт	21	153	135	78	187	38	126	0	0	717
4	Олег Чеботарев НПК "Эллирон"	12	121	135	46	93	143	150	0	0	688
5	Роман Голиков НПК "Эллирон"	7	121	78	87	67	130	151	0	0	634
6	Михаил Степанов Личный зачет	27	107	32	85	94	122	156	0	0	596
7	Павел Кальманович ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ТИМ ЛАДА	17	127	145	145	0	88	8	0	0	513
8	Андрей Масленников Подмосковье Моторспорт	43	0	41	96	127	99	36	0	0	399
9	Лев Толкачев Lada Sport INNOCENTI	47	27	55	53	56	62	80	0	0	333
10	Андрей Юшин LEMMINKAINEN	38	60	23	74	27	67	76	0	0	327
11	Андрей Николаев B-Tuning	3	100	78	67	0	0	0	0	0	245
12	Павел Яшин Нева Моторспорт	37	51	0	29	100	0	37	0	0	217
13	Владислав Незванкин Lada Sport INNOCENTI	49	0	0	59	95	61	0	0	0	215
14	Максим Чернев Личный зачет	55	0	0	34	22	94	58	0	0	208
15	Андрей Савицкий B-Tuning	8	82	46	0	0	0	60	0	0	188
16	Станислав Минский B-Tuning	9	56	87	34	0	0	0	0	0	177
17	Артур Егоров Личный зачет	19	0	0	0	0	71	101	0	0	172
18	Владимир Стрельченко Подмосковье Моторспорт	30	36	55	79	0	0	0	0	0	170
19	Александр Тупицын Личный зачет	45	5	27	30	24	15	44	0	0	145
20	Андрей Артюшин Личный зачет	44	0	34	10	0	22	57	0	0	123
21	Сергей Рябов Личный зачет	48	0	36	0	0	84	0	0	0	120
22	Сергей Нуждин ПСМ-Team80	4	0	108	0	0	0	0	0	0	108
23	Алексей Белоголов Нева Моторспорт	42	14	0	0	0	41	47	0	0	102

Гоночный уикенд глазами Романа Голикова

Для пилотов-профессионалов расписание гоночного уикенда — во главе угла. Не надо ради лишнего дня тренировок выпрашивать отгулы у начальства. Другое дело, когда деньги зарабатываются «обычной» работой или требующим постоянного внимания бизнесом. Роман Голиков поделился своими мнениями и впечатлениями о графике этапов РСКГ...

— В целом, нынешнее расписание гоночного уикенда я считаю оптимальным. По сравнению, например, с имевшим место пару лет назад, когда в пятницу проводилась одна-единственная тренировка, из-за чего тестовые заезды сдвигались на четверг. Таким образом, на трассу приходилось приезжать в среду вечером, укрыв один лишний день у работы и потратив его в итоге без особого толку. Конечно, когда ты попадаешь в аварию по ходу первой гонки и рискуешь не попасть на старт второй, тебе всегда кажется, что более логично проводить по одной гонке в день. Но мы же понимаем, что надо думать и о зрителях, которые чаще всего приезжают на трассу на день и хотят за этот день увидеть как можно больше.



С точки зрения логистики, чем ближе трасса, тем лучше — поэтому больше всего мне нравится Moscow Raceway, а меньше всего — Казань. Если в первом случае можно с пользой провести хотя бы половину четверга, то во втором — тебе в десять-одиннадцать утра надо уже быть в аэропорту, чтобы попасть на автодром в разумное время и успеть выехать на трассу. Можно ли обойтись без этого? В теории да, но лучше все-таки иметь возможность вкатиться, вспомнить трассу — ведь на первые тренировки выезжаешь на старых покрышках, и с точки зрения поиска настроек особого смысла от этих заездов нет. Поэтому логично размяться в четверг, а в пятницу уже с самого утра полноценно сосредоточиться на пилотировании и работать над настройками.

Самый интересный день уикенда — наверное, суббота, потому что на него приходится и самый напряженный, и самый расслабленный момент. Самый напряженный — это, конечно, квалификация: ведь ты полтора дня готовишься именно к этому заезду — и можешь сейчас по максимуму воспользоваться результатами этой работы, а можешь все испортить. А самый расслабленный отрезок времени наступает как раз после квалификации — в это время особенно приятно пообщаться со всеми, так как людей «отпускает». В паддоке устанавливается особенно доброжелательная атмосфера — ненапряжно-праздничная, примерно как вечером 31 декабря. Когда со всеми наобщаюсь, то еду сразу в гостиницу. Во-первых, в воскресенье рано вставать, а во-вторых, в субботу могут идти гонки мировых чемпионатов либо топовые футбольные матчи, которые всегда интересно посмотреть.

Ночь с субботы на воскресенье — специфический момент. В воскресенье самый ранний подъем: в другие дни график не особо жесткий, а в день гонки приходится просыпаться иногда в половину седьмого, чтобы в семь быть на завтраке и оперативно отправиться на трассу. И, как назло накануне вечером засыпаешь с большим трудом. Вроде в какой-

то момент ты чувствуешь усталость, становишься сонным, кажется, уснешь сейчас как убитый. Но закрываешь глаза, а сна нет как нет, вместо этого в голове постоянно крутятся возможные варианты развития событий в первом повороте: кто по какой траектории поедет, кто где будет тормозить... Некоторые гонщики читают «сонные», не особо захватывающие книжки или, вроде бы, пользуются легким снотворным, я же пока не пробовал, пытаюсь засыпать естественным способом.

Еще один специфический отрезок времени — перерыв между двумя гонками, когда большинство пилотов просто не знает, куда себя деть. Хотя не так уж мало надо сделать за это время: пообщаться с инженерами, посмотреть заезд младших классов, поесть часа за полтора-два до второго старта — и все равно остается какое-то количество свободного времени.

После гонки, с одной стороны, хочется задержаться на трассе, а с другой, понимаешь, что чем дольше ты пробудешь на автодроме, тем позже окажешься дома, а на следующий день утром на работу. Особенно если речь идет, например, о «Смоленском кольце», возвращаясь с которого какое-то количество времени обязательно потеряешь в пробках. При этом я заметил, что если в гонке все сложилось хорошо, то я в сторону Москвы еду расслабленно, плавно, можно сказать, в стиле песен Фрэнка Синатры. А если результаты уикенда так себе, то наоборот, еду очень быстро и агрессивно (но стараюсь остаться в рамках правил, при этом не создавая помех и проблем другим участникам движения — что считаю важным, так как для гонок есть автодром). Особенно хорошо помню возвращение в Москву после одной не особо удачной гонки на Moscow Raceway. По ходу заезда то одна, то другая неприятность случалась — и на обычной дороге мне постоянно то звери, то птицы под колеса лезли. По приезду в Москву пришлось заменить защиту картера и доставать из радиаторной решетки немаленькую такую птицу!

Александр Марковцев

«Следующие годы прошли мимо, я никуда не выезжал, мой штурман нашел нового пилота — и директор команды предложил не искать нового кодрайвера, а пойти в кольцо».

Интерес к автоспорту появился в школе водительского мастерства, там занимался еще один товарищ — он предложил проехать любительское ралли. Был это конец 2007 года. Ралли 3-й категории и, по правде сказать, к автоспорту оно имеет довольно отдаленное отношение — но тем не менее. Затем в конце 2008-го стартовал в клубном ралли, а год спустя приобрел автомобиль ВАЗ-2108, и 2010–2011 годы плотно поехал в ралли. Я боролся за Кубок России, но за два этапа до завершения так вышло, что я исполнил «крышу» на тренировке в Эстонии, сломал ключицу и пропустил две гонки, а на



финале у меня взорвался мотор. Хотя перед инцидентом по сумме очков у нас была вторая позиция. Следующие годы прошли мимо, я никуда не выезжал, мой штурман нашел нового пилота — и директор команды предложил не искать нового кодрайвера, а пойти в кольцо.

Кроме автоспорта люблю путешествовать, в том числе и на автомобиле. Самое памятное — объездили весь Пиренейский полуостров, Атлантическое и Средиземноморское побережье Испании и Португалии на прокатном Опель Астра.

С хобби в виде автоспорта семья постепенно смирилась. Сыну-то все равно, а для супруги это дыра в бюджете. Жена на соревнования не ездит — ралли часто проходит в глубинке, там нет того, что ее может заинтересовать, и условия так себе. Вообще считаю, что для зрителей ралли — одна из самых скучных дисциплин: стоять на одном месте и смотреть, как проезжает один автомобиль за другим — что тут интересного? На работе тоже отношение неоднозначное. Партнер по адвокатской практике считает, что это небезопасное занятие с не очень хорошим возможным исходом. Но сам при этом гонял на спортбайке и много раз прыгал с парашютом! В автогонках есть определенный риск, но об этом редко думаешь. Когда ты весь в борьбе, то с одной стороны — рискуешь, а с другой — не успеваешь осознать последствия.

Раллийный опыт помогает, конечно. У кольцевых автомобилей тоже круглые колеса, тормоза, те же педали и рулевое колесо. Просто у меня нет асфальтового опыта, а покрытие в кольце специфическое, я бы сказал — самое засадное. На грунте проще, автомобиль там скользит постоянно, это его естественное состояние, а здесь хорошее сцепление, но резкий срыв, который приводит к потере скорости.

Были на 6-м этапе ситуации, когда ошибался на торможении, мазал...

Но после ралли уже на уровне подсознания зашито, что ездить надо только по дороге, потому что здесь есть зоны безопасности, песочек, щебенка, травка, ограждения, в конце концов. А в ралли если ты не на покрытии — то значит, уже в канаве, в лесу, а то и в водоеме. Поэтому я не допускаю возможности съехать с дороги. Может, это и не совсем верно, потому что ограничивает поле для экспериментов.

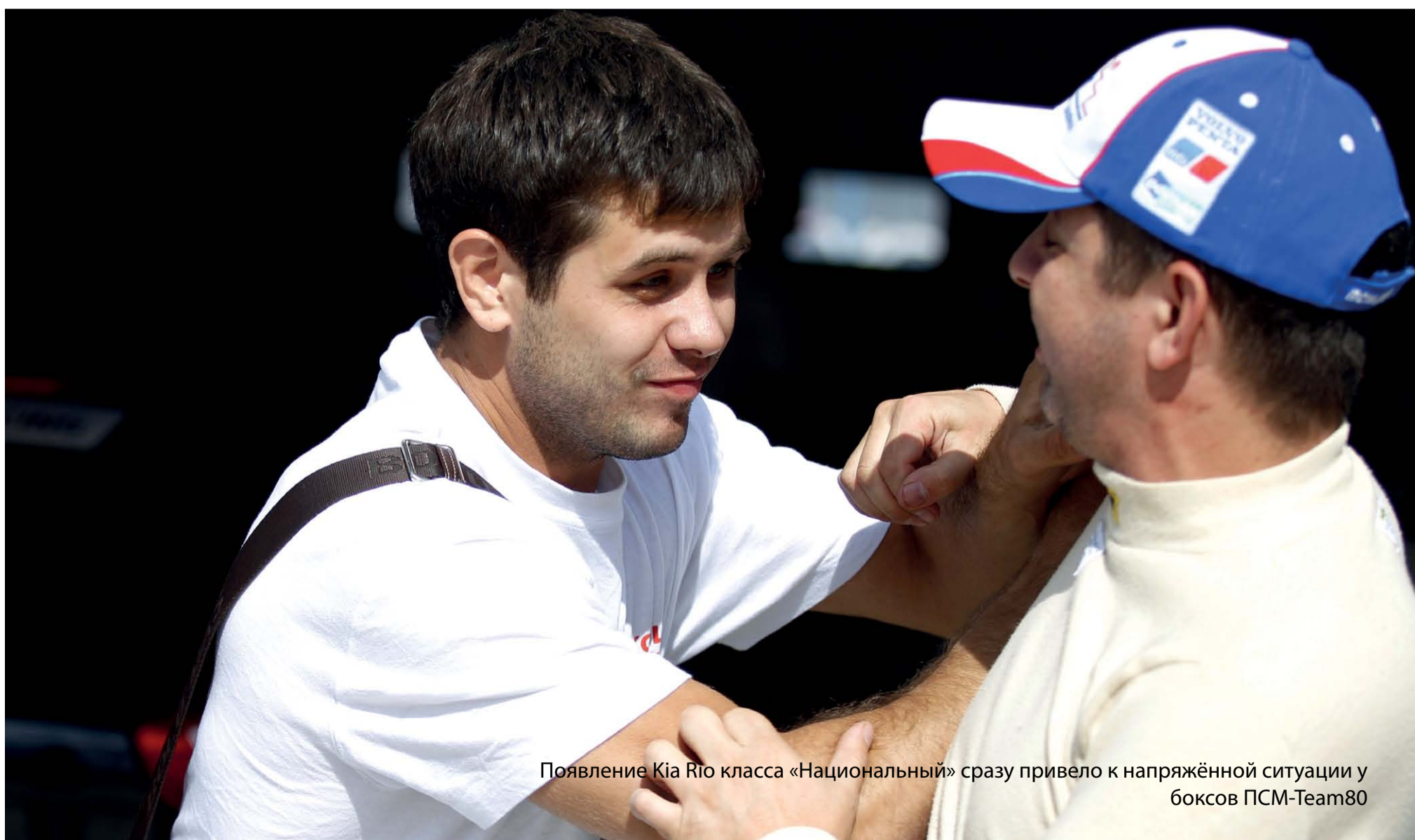
При отсутствии опыта сложно адаптироваться к контактной борьбе. Не совсем мне пока понятно, как вести себя при коллективном старте, куда смещаться — не успеваю оценить обстановку. Практически все участники намного более опытные, чем я, проехали не один сезон. Мало того, что они лучше знают автодромы, у них еще и опыт борьбы больше. Я пока смотрю со стороны, как кто обгоняет, закрывается. Чтобы мне сделать шаг вперед, надо «закатать» трассы до автоматизма, чтобы не было сомнений в точках торможения, входа в поворот — все до сантиметров и миллиметров, потому что на кольце нужно выбрать весь запас. Ну и с техникой надо работать, потому что у меня Honda Civic с минимальными доработками. Я посмотрел на техническую подготовку других участников, у них явно помощнее моторы, у многих есть секвентальные коробки.

Пока я еще не все возможности своей техники использую, но если плотно заняться тренировками, то довольно скоро все упрется в технику. Хотя всегда и везде важнее личное мастерство: сначала нужно использовать имеющиеся возможности, и только когда поймешь, что результат уперся именно в технику, тогда уже стоит работать над автомобилем.

Сочинский этап пропущу, довольно дорого выходит, лучше потрачу этот бюджет для тренировок на том же Смоленском кольце. И, надеюсь, опыт позволит достойно проехать финальный этап — если позволит рабочий график. Ну и следующий сезон хочу проехать плотно.



На смоленском этапе братья Грязины выполнили годовой план по «обнимашкам»: никогда еще два схода подряд не вызывали такой радости



Появление Kia Rio класса «Национальный» сразу привело к напряжённой ситуации у боксов ПСМ-Team80



«Девушка, а можно с вами познакомиться?»



Наталья Гольцова уверенно завоевывает поклонников не только среди телезрителей



Уральские горки Максима Чернева

Карьера пилота из Екатеринбурга не была равномерным поступательным движением вверх: приходилось терять и место в отличной команде, и надежду на светлое будущее. Но Максиму крупно повезло в том, что всегда находились люди, готовые помочь талантливому гонщику.

Тысячи гонщиков — норвежских и китайских, бездарных и сверхталантливых, удачливых и невезучих — обязаны своим отцам тем, что гонки не остались для них несбыточной мечтой. Максим Чернев с этой точки зрения — не исключение: «Если бы не отец, никакой карьеры пилота не было бы. Он возил меня на самые первые гонки, куда приезжали с термосом и бутербродами, он поддерживал меня и позже, когда все стало более или менее серьезно. Тратил много времени, пренебрегая семьей и работой, продал бизнес ради продолжения карьеры. Думаю, когда меня в первый раз пригласили выступить и не попросили денег, отец с облегчением выдохнул. Я ему очень благодарен».

Когда екатеринбуржец «с термосом и бутербродами» приехал на первую гонку, ему было 11 лет. В школе он учился плохо, но гонки оказались неожиданной мотивацией подтянуться. В мае и сентябре график соревнований был настолько плотным, что приходилось заканчивать учебный год на месяц раньше, а начинать на месяц позже. При средней успеваемости рассчитывать на такие поблажки не приходилось — и Максим начал учиться на «отлично». К 13 годам к картам, которые стали для Чернева первыми гоночными автомобилями, добавилась «восьмерка» из-под братьев Козявиных, за рулем которой заезды на зимнем треке Максиму приходилось выигрывать даже при троящем моторе.

Вскоре екатеринбуржцу удалось выбраться на престижную картинговую гонку в Италию. Молодого гонщика шокировала не столько невиданная плотность результатов, сколько невероятный «держак». На отдельных участках толщина слоя отработанной резины достигала 10 сантиметров — перед стартом механикам приходилось катать карты туда-сюда, чтобы шины не «приклеились» к поверхности стартовой прямой, а в некоторые шпильки можно было входить без сброса газа. Шея в поворотах чуть ли не отрывалась, ребра трещали (а у наиболее невезучих — даже ломались), мозг отказывался верить в происходящее...

Поездка в Италию состоялась во многом благодаря Вадиму Макарову. Этот человек не только сам добился успеха в автоспорте (стал чемпионом Европы по автокроссу), но и помогал талантливым землякам. «Вадим Валерьевич пришел в автоспорт в зрелом возрасте и нередко соревновался с талантливыми соперниками намного младше себя, — рассказывает Максим. — Но огромное желание добиться успеха и невероятное трудолюбие помогли ему побеждать. При этом как человек он очень простой. Несмотря на разницу в положении и возрасте, общаться с ним мне всегда было легко и интересно...».

Благодаря Макарову состоялся дебют екатеринбуржца в «Формуле Русь» — впрочем, стоит отметить и организатора соревнований Юрия Кима, который позволил Черневу как молодому пилоту принять участие в соревнованиях на специальных условиях. Об этих гоночных машинах говорили разное, но Максиму они позволили понять, как работает аэродинамика. Научиться доверять ей, перебарывая свои ощу-

щения и не слушая подсказок дезориентированного мозга. Если машина в повороте уходит с траектории на скорости 140 км/ч — оказывается, надо проходить поворот не медленнее, а быстрее, чтобы тем самым «включить» антикрылья и остальные аэродинамические элементы.

Порой в одни выходные Максим выступал и на «Формуле Русь», и на Лада Калина в одноименном кубке (куда попал по протекции Юрия Аксенова). Мало того, что несколько раз в день приходилось перепрыгивать с переднеприводной переднемоторной «коровы» (с нестабильными тормозами и стандартной коробкой) на среднемоторную заднеприводную формулу, так еще и организаторы на трассе в Мячково запускали один класс по часовой стрелке, а другой — против. Голова шла кругом, зато приобретался опыт быстрой адаптации к меняющейся ситуации.

— График порой был рваным, далеко не всегда было понимание, какие гонки я еду, а какие — нет. Порой решение принималось за день-два до начала гоночного уик-энда. Каждый выезд был маленькой победой над обстоятельствами. Из-за этого я не замечал, что мне не хватает наставника, который помогал бы трезво оценить ситуацию и правильно поставить задачи. Я не варился в собственном соку — мог у других попросить помощи или совета, но в том, как я рос и развивался, не было системы. Впрочем, надо отдать должное тренеру Сергею Южакову, который помогал мне время от времени.

Сезон 2008 года стал пиком карьеры Максима. Еще не закончив школы, он стал самым настоящим профессионалом, в составе команды «Рособоронэкспорт» выступая на спортпрототипе Lada Revolution. И стал лучшим по итогам сезона, точнее других нащупав трудно уловимый баланс между скоростью и надежностью (которой тольяттинский прототип не блистал). К примеру, Чернев предпочитал переключать передачи с выжимом сцепления, теряя доли секунды на каждом переключении, но сберегая ненадежную коробку. Уже шли разговоры о программе на следующий год, и выездах в Европу, куда русские пилоты как раз начали пробивать дорогу, Максим даже поступил в МАДИ, чтобы быть в постоянном контакте с командой. И в этот момент экономический кризис обнул бюджет, выделявшийся «Рособоронэкспортом» на гонки. Без конкретных планов на будущее Москва выглядела не слишком привлекательно, и Максим вернулся в родной город.

— Скажу честно: мне было тяжело. У отца возможности помогать мне уже не было. А снова обращаться за помощью к Вадиму Макарову, который уже и так много для меня сделал, я посчитал неуместным. Других же источников финансирования не нашлось. Я предпочел удариться в учебу и работу, в чем добился определенных успехов. Но от мира гонок предпочел отгородиться наглухо — не хотел ничего знать о нем, не смотрел трансляции, не читал ничего. Вопрос о результатах недавней гонки «Формулы 1» мог меня на пару часов вогнать в депрессию...

Депрессия прошла, но шансов вернуться в автоспорт больше не было. Но минувшей весной команда «Subaru Team Russia», готовившая к соревнованиям купе Subaru BRZ, решила провести на трассе своего рода смотрины с участием нескольких потенциально сильных пилотов. Кто лучше всех покажет себя — тот и будет весь сезон учить японку ездить. Екатеринбургец вышел из этого предсезонного соревнования победителем — и теперь для него не трагедия, что из-за легкой кормы задним покрышкам не хватает сцепления, что сложно настроить баланс тормозов, что из-за протокольных вопросов машина записана в класс «Туринг», хотя по уровню подготовки соответствует скорее менее быстрому «Супер-продакшн»... Скорость, с которой Максим освоился за рулем BRZ, и слаженная работа команды, где каждый занимается своим делом, дает екатеринбуржцу основания думать, что самая высокая вершина его карьеры еще впереди. «Я недавно обсуждал свое возвращение с Сергеем Чукановым, который также недавно вернулся в гонки, — говорит Максим. — И Сергей сказал одну фразу, которая актуальна и для меня: «Я слишком долго был вне гонок, чтобы ехать медленно!».





Российская серия
кольцевых
гонок

СЕРЕДИНА СЕЗОНА В ЦИФРАХ



Участие в
мировых
чемпионатах **2**x



ПОДИУМОВ

Участие в
американских
чемпионатах **2**x



Участие в
европейских
чемпионатах **7**

FORMULA
RENAULT **2.0**



ATV
FORMEL **3** CUP



Промоутирование
Российских
чемпионатов **2**x



Российская серия
кольцевых
гонок

RDRC

Поддержка
классов
первенства
России
по картингу **3**x

