



# ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

«ЮНИОР»  
ПРОТИВ  
«НАРОДНОГО»

НАШИ В  
ФОРМУЛЕ-РЕНО

КТО ТАКОЙ  
АЛЕКСАНДР МАЛИНИН?

АВТОДРОМ МОЕЙ  
МЕЧТЫ: РАССКАЗЫВАЮТ  
ГОНЩИКИ



5 ЭТАП

MOSCOW  
RACEWAY

#СМПРСКГ



# ФОРМУЛА-РЕНО ПОД ФЛАГОМ V8

Автоспортивная программа SMP Racing очень обширна, и в ней участвуют пилоты, начиная от картинга и детских Формул и заканчивая взрослыми классами на тяжелых машинах с развитой аэродинамикой – GP2 и Формула V8 3.5. Именно так стала называться бывшая Формула-Рено 3.5 после того, как французский автопроизводитель сократил финансирование спортивных проектов.

В свой первый независимый год чемпионат собрал 16 участников, двое из которых представляют Россию и SMP Racing: Егор Оруджев и Матевос Исаакян. Изначально планировался другой состав российских гонщиков. Вместо Исаакяна здесь должен был дебютировать выходец из чемпионата СМП Формула-4 Владимир Атоев, но ростовчанин получил серьезную травму спины и восстанавливает форму.

Пока прошло четыре этапа из девяти, и лучшим из пилотов СМП стал Егор Оруджев. Для гонщика из Санкт-Петербурга эта машина хорошо знакома, ведь он участвует в чемпионате второй год. На счету Егора две победы и один подиум. Неожиданное количество ошибок привело к сходам и потере очков. Свою первую гонку в сезоне Оруджев выиграл на легендарной трассе в Спа: «Очень непростая гонка выдалась сегодня, – от-

метил Егор Оруджев. – С Дильманном мы ехали на разных настройках прижимной силы. Я знал, что он будет быстрее на втором секторе в поворотах, но я мог отыгрываться на прямых, поэтому постоянно работал над выходом на них. Когда я первый раз ошибся, то сильно оквадратил резину. Потом было очень сложно сдерживать Тома, но в целом я старался контролировать ситуацию. Как видно, мне это удалось».

Чуть хуже результаты Исаакяна: москвич выступает сразу в двух чемпионатах, и для него это первый год во взрослом классе. До этого Матевос успешно гонял в чемпионатах Формулы-Рено 2.0. Так что скромные позиции и всего два очка – в некотором роде логичный результат.

Младшая категория также пользуется популярностью у российских гонщиков. С учетом гостевых заявок в Еврокубке Формулы-Рено 2.0 участвуют сразу семеро россиян. В программу SMP Racing попали четверо: Роберт Шварцман, Алексей Корнеев, Никита Троицкий и Нерсес Исаакян. Не говоря о Никите Мазепине и Василии Романове, которые не входят в программу поддержки пилотов.

В этом чемпионате сезон уже перевалил за экватор, и до конца осталось всего три этапа. Пока

лучших результатов добивается Роберт Шварцман, хорошо известный своими достижениями в европейском картинге, где 16-летний гонщик из Санкт-Петербурга стал четвертым в чемпионате KF Junior и получил бронзу в чемпионате мира CIK-FIA. В гонках Формул Роберт проводит уже третий сезон, до этого он выступал в чемпионатах Формулы-4. В Формуле-Рено 2.0 Шварцман занимает шестое место и пару раз был близок к подиуму. Особенно удачно он провел гонки в Альканьесе и Монце. Чуть хуже результаты у Алексея Корнеева, который занимает 13-е место. Для Никиты Троицкого и Нерсеса Исаакяна в этом году главный чемпионат – Североевропейский кубок Формулы-Рено 2.0, так называемый NEC Cup. Поэтому в зачет Еврокубка они не набирают очки.

Впрочем, именно этим хороши юниорские Формулы: здесь приходят знания и закладываются основы мастерства. «Пока нашим ребятам не хватает стабильности в этом сложном чемпионате, – считает спортивный директор молодежной программы SMP Racing Пётр Алёшин. – Для первого года Шварцман, Троицкий и Корнеев выглядят совсем неплохо, о чем говорят их регулярные подиумы в зачете новичков. А стабильные результаты обязательно появятся с опытом».

## MOSCOW RACEWAY

## ПРЕВЬЮ ЭТАПА

Moscow Raceway – самый современный автодром в столичном регионе. Построенная по проекту известного архитектора Германа Тилке подмосковная трасса сочетает в себе все особенности современных автодромов – хорошую инфраструктуру и повороты с поздним апексом.

Для зрителя трасса удобна своей компактностью – за пару минут можно перебраться на дальние трибуны. Стартовый комплекс хорош для тех, кто ждет обгонов, ведь главное обгонное место – последний поворот трека. Телеэкраны же позволяют наблюдать за тем, что происходит на остальной части трассы.

Для тех, кому стартовый отрезок не так интересен и хочется следить за всем треком, есть трибуна на AMG Арене, откуда открывается отличный вид на остальную часть комплекса Moscow Raceway.

Трасса делится на три сектора. Первый, стадионный, сектор состоит из стартового комплекса, разворота в AMG Арене и быстрого спуска к повороту Кальмановича, после которого начинается второй, лесной, сектор, состоящий из техничных поворотов. Последний – третий – сектор состоит из прямого возвращения, на котором гонщики развивают максимальную скорость – 190-200 км/ч (в классе «Супер-продакшн»). Большая часть поворотов приходится на третью-четвертую передачи. Скоростной трассу назвать нельзя. Шестую передачу гонщики включают только один раз, на торможении перед последним поворотом.



– Так уж вышло, что вторую половину сезона я начинаю не с самых лучших позиций. Я растерял слишком много очков и практически потерял надежду на высокий результат. До возвращения в кольцо в прошлом году мой последний сезон был датирован 2007-2008 годами. Тогда мы гоняли по Мячково и городским трекам в Орле, Курске. Так в прошлом году и появилась идея вернуться в кольцо, познакомиться с новыми автодромами. Это было интересно как с личной, так и с рабочей точки зрения.

Я начинал сезон-2016 с надеждой на высокий результат. Поначалу все шло хорошо, с учетом системы начисления очков я выполнял поставленную задачу – финишировать в пятерке. Но вначале сход в Грозном, а потом провальная гонка на Сочи Автодроме заставил уже по-другому взглянуть на ситуацию. Теперь у меня нет права на ошибку.

Если говорить про «Национальный», то, конечно, в текущем году класс стал чуть слабее. Чемпионат потерял из-за того, что некоторые быстрые гонщики пропускают сезон. Но бороться от этого не менее сложно, ведь на их место пришли другие. Отчасти в этом сезоне легче проводить вторую гонку – правило реверсивного старта переворачивает первую десятку, и сейчас пробиваться наверх чуть проще, быстрее. Если в прошлом году сопротивление чувствовалось сразу, то в этом борьба начинается за первую шестерку. Но тут сказывается баланс сил. Я думаю, что иномарки быстрее. Может быть, кто-то смог предугадать такое развитие событий и из-за этого решил не ехать в нынешнем сезоне. То, что «КИА» быстра, было ясно уже вчера – эти машины доминировали на последних этапах прошлого года.

Мика Сало тоже смог показать хорошую скорость «Фольксвагена-Поло», тогда все подумали, что у него какая-то особенная машина. Но сейчас за руль «поло» сели быстрые ребята и вновь подтвердили хорошую скорость. Мне кажется, что баланс надо регулировать. На собрании участников я предлагал использовать рестриктор, но к моему предложению отнеслись скептически. В любом случае, если это и произойдет, то не в нынешнем году. Сейчас «КИА» быстрее, и неудачные результаты – это исключительно проблемы Агошкова, а не машины. Повторюсь, мне кажется, что из-за такого баланса сил чемпионат теряет участников. Ведь поэтому я и выбрал «Национальный», мне изначально интересно соревноваться с большим количеством соперников.

С начала сезона я сделал своим ориентиром Владимира Шешенина, он участвует в «Национальном» последние годы и всегда быстр. Если у меня получается его обгонять – значит, я все делаю правильно. Если нет, то нужно где-то подработать огрехи. Получается, что если отбросить мои сочинские приключения, результаты меня устраивают. Выиграть титул, обогнав такого соперника, – и я был бы доволен. Это не учеников автошколы опередить.

Хотя на Moscow Raceway нет захватывающих дух поворотов, мне эта трасса нравится больше всего. По совокупности. Огорчает только дороговизна тренировок и малодоступность трека с финансовой точки зрения. По атмосфере, конечно, ничто не сравнится со Смоленским кольцом, хотя трасса сложная и не все повороты нравятся. Некоторые части Грозненской трассы оставили приятные воспоминания. Я еще не знаю, пройду ли я сезон до конца. Продолжу бороться, пока есть шансы на хороший результат, пока не будет третьего схода... Надеюсь, что смогу выиграть в этом году, возможно, стану чуть агрессивнее ездить.



ОТ ПЕРВОГО  
ЛИЦА

АНДРЕЙ ПЕТУХОВ



## НОВИЧОК СЕРИИ

# АЛЕКСАНДР МАЛИНИН

Многих удивило, когда новичок из Екатеринбурга финишировал в шаге от подиума на одной из своих первых гонок – воскресном заезде класса «Национальный» в Нижнем. А с другой стороны – разве странно, что кандидат в мастера спорта по карате добился успеха в самой боевой из пяти категорий СМП РСКГ?

В кольцевые гонки Александр Малинин пришел... от скуки. Первым опытом быстрой езды для екатеринбуржца стали выступления в локальных ралли-спринтах или соревнованиях формата тайм-аттак, которые чаще всего проводились на льду уральских озер. И наверняка опыт езды по скользкой поверхности стал одним из фундаментов успеха Александра в Нижнем – ведь та самая воскресная гонка проходила на мокром асфальте. Однако езда в одиночестве быстро надоела: «В какой-то момент я почувствовал, что топчусь на месте, – рассказывает Александр. – Я проезжал одну гонку за другой, но не ощущал какого-то прогресса, роста не было. А мне хотелось именно научиться чему-то, простое наворачивание кругов удовольствия не приносило».

В тот момент пилот из Екатеринбурга еще не был уверен, что хочет выступать именно в кольцевых гонках, и даже не планировал провести в российской серии весь сезон, расценивая первые несколько этапов как пробные. Но быстро вошел во вкус. Более того – уже сейчас Александр размышляет о дальнейшем развитии в рамках СМП РСКГ: вероятность того, что он продолжит выступления в следующем году, Малинин оценивает в 99%. Причем планирует перейти из «Национального» в более быстрый класс.

«Соревнования радуют и хорошей организацией,

и возможностью поехать по всей стране, – объясняет Александр. – Но больше всего, пожалуй, нравится возможность вести очную борьбу – то, чего так не хватало на ралли-спринтах и тайм-атаке». Даже обилие контактной борьбы, на которую так часто жалуются другие пилоты «Национального», екатеринбуржца особо не смущает: «Наоборот, это делает заезды еще более насыщенными и интересными. Здесь постоянно надо думать над тактикой, над тем, как именно поступить в той или иной гоночной ситуации. Когда-то надо крыться, рискуя столкновением, когда-то, наоборот, пожалеть машину: пусть ты уступишь одну или две позиции, но доберешься до финиша и наберешь очки. Получается, тебе практически всегда надо концентрироваться одновременно на двух вещах – на собственном пилотаже и на борьбе с соперниками».

По словам Александра, постоянное присутствие соперника перед тобой и необходимость быть сконцентрированным на его действиях – одна из особенностей гонок, которая объединяет их с боевыми искусствами. Еще один общий момент – необходимость быстро реагировать на происходящее, от действий соперника до резких изменений коэффициента сцепления покрышек с дорожным покрытием. И если с этим – судя по результатам гонки в Нижнем Новгороде – пилот из Екатеринбурга научился справляться достаточно быстро, то ряд других, уже специфически гоночных аспектов и навыков ему еще предстоит совершенствовать.

«Пока труднее всего дается настройка автомобиля, – поясняет Александр. – Опыта у меня маловато, поэтому не всегда получается обеспечить инженеров

достоверной информацией. Конечно, я могу отличить недостаточную поворачиваемость от избыточной и почувствовать, какими именно колесами машина заскользила в том или ином повороте. Однако эта информация будет достоверной при условии, что ты проходишь поворот правильно – а я порой могу напутать с траекторией, выполнить нужные действия чуть раньше или чуть позже, чем нужно. Но без такого периода обучения все равно не обойтись – я и не ожидал, что всех уложу на лопатки с первого раза...».

Впрочем, нельзя не отметить, что помощь Александру в процессе обучения оказывают более чем авторитетные специалисты. Случайный контакт с Романом Козьяниным в процессе поиска автомобиля для выступлений привел к полноценному сотрудничеству с известным тольяттинским специалистом, а шлифовать пилотажа Малинину время от времени помогает оренбуржец Александр Фролов, на счету которого – титул чемпиона России в самом быстром и престижном классе «Туринг». И само собой – екатеринбуржец не может не обращать внимания на выступления своего земляка Владимира Шешенина, который вопреки неопределенности с бюджетом на старте сезона не просто остался в числе участников «Национального», но и лидирует в общем зачете Кубка России. А у Шешенина новичок может многому научиться, даже если будет просто стоять за отбойниками в одном из поворотов по ходу тренировок.

Одним словом, Александр Малинин всерьез настроен сделать так, чтобы четвертое место на гонке в Нижнем Новгороде стало лишь первым в череде гоночных успехов екатеринбуржца.



ГЛЕБ  
КУЗНЕЦОВ

ИВАН  
КОСТЮКОВ

# ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

**Кто самый титулованный чемпион «Туринга»?**

*Алексей Дудукало* (Михаил Ухов)

**Кто самый титулованный чемпион «Туринга»?**

*Алексей Дудукало* (Михаил Ухов)

**В каком году прошла первая гонка класса «Национальный»?**

*В 2014 году* (2006)

**В каком году прошла первая гонка класса «Национальный»?**

*В 2003 году* (2006)

**Есть ли у напарника любимая трасса?**

*Думаю, что нет* (Imola)

**Есть ли у напарника любимая трасса?**

*Не должно быть, может, Moscow Raceway* (Moscow Raceway)

**«Кока-Кола» или «Пепси»?**

*Ни то ни другое* (Не пью газировку)

**«Кока-Кола» или «Пепси»?**

*Ему нельзя газировку :) (Ни то ни другое)*

**Что нравится больше, гонки посуху или в дождь?**

*Одинаково, но в дождь больше* (Без разницы)

**Что нравится больше, гонки посуху или в дождь?**

*Скорее всего, по мокрому* (Посуху)

**Скачает ли Иван приложение Pokemon Go?**

*Нет, Ваня больше по телеметрии спец* (Нет)

**Скачает ли Глеб приложение Pokemon Go?**

*Не уверен, возможно, и скачает* (Да)

**Перед гонкой на MRW сколько очков Иван проигрывает лидеру сезона в «Национальном»?**

*Думаю, что больше 100 очков (Точно не помню, 100-150 очков)*

**Перед гонкой на MRW сколько очков Глеб проигрывает лидеру сезона в «Национальном»?**

*Мне он проигрывает 4 очка, лидеру, наверное, 150 (150 очков)*

ОБА ОТЛИЧНО ЗНАЮТ ДРУГ ДРУГА, НО С МИНИМАЛЬНЫМ ПЕРЕВЕСОМ ПОБЕДА ДОСТАЕТСЯ ИВАНУ КОСТЮКОВУ!

# ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Голышев

Евгений Сафронов

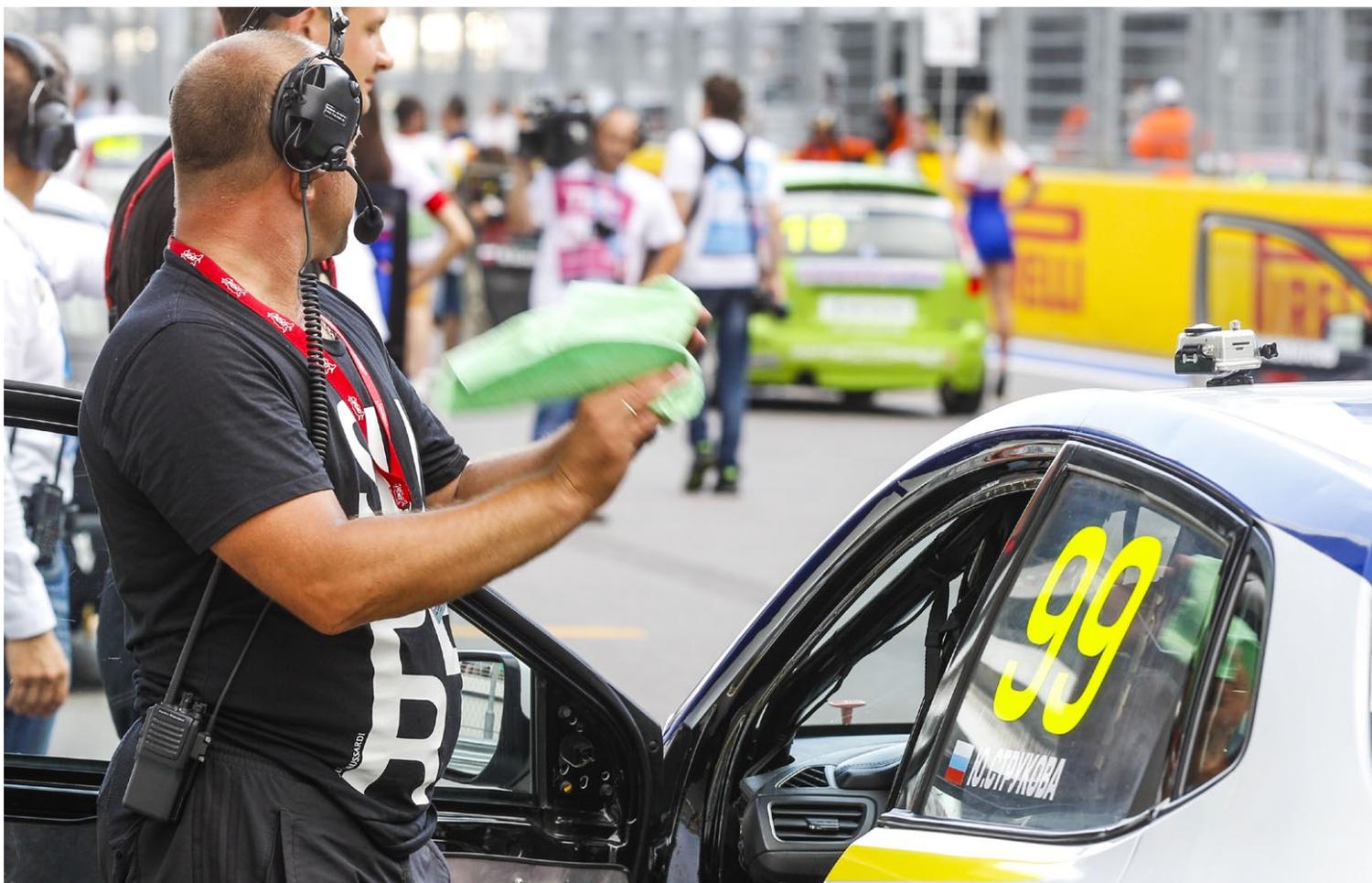
К КАКИМ ТОЛЬКО ХИТРОСТЯМ НЕ ПРИБЕГАЮТ ГОНЩИКИ, ЧТОБЫ СПРЯТАТЬСЯ ОТ ЖАРЫ И ФОТОГРАФОВ!



... И ТУТ Я ВСПОМНИЛ, ЧТО НЕ НА «ЛАДЕ» ЕДУ.



КАК ДУМАЕШЬ, ВЛЕЗЕТ В «КАЛИНУ»?  
- НАДО БУДЕТ, ВЛЕЗЕТ!



ПЕРСОНАЛЬНЫЙ АВТОГРАФ НА ГОНОЧНОМ АВТОМОБИЛЕ? НЕТ, СПАСИБО!

# РЕЙТИНГ ПИЛОТОВ

## ГЕРОИ ГОНКИ



**ВИТАЛИЙ ДУДИН**

Два подиума на предыдущем этапе показали, что за все годы частичного бездействия Виталий Дудин не растерял мастерства. Так что победа на этапе в Сочи стала ожидаемым результатом. Достижение примечательно еще и тем, что Дудин – один из немногих гонщиков СМП РСКГ, выигрывавших еще в эпоху «Супертуризма».



**АНДРЕЙ ЮШИН**

Сочинская трасса долгое время была камнем преткновения для Андрея Юшина. Проблемы с двигателем, неожиданные поломки заставляли его сходить еще до финиша. Но в этот раз Андрей смог победить судьбу и дважды набрал очки. Жаль только, что гонщик из Санкт-Петербурга лишился подиума во второй гонке из-за судейского штрафа. Ведь всегда приятно превратить серию неудач финишем на подиуме.



**МИХАИЛ ЛОБОДА**

Из-за ненадежности седана «Мазда 3», на котором начинал сезон Михаил Лобода, мы уже начали забывать про настоящую скорость московского гонщика. Недаром в кубке Лада Гранта дуэт братьев Лобода всегда был грозной силой. Второе место в первой гонке двухлитрового класса стало для Михаила утешением за провальное не по его вине начало сезона.

## НЕУДАЧНИКИ



**РОДИОН ШУШАКОВ**

Гонка длиной в сотню метров? Бывает и такое. Одна ошибка – и ты уже летишь в стенку – история Родиона Шушакова во втором заезде. Все произошло так быстро, что следовавший позади Григорий Бурлуцкий даже не успел снять ногу с педали газа. Недаром говорят, что в «КИА» очень породистые лошадиные силы и их еще надо объездить!



**ТИМУР БОГУСЛАВСКИЙ**

С одной стороны, дебютант СМП РСКГ вполне достоин положительных оценок – казанец быстро адаптировался на незнакомой трассе, а хорошая скорость помогла ему долгое время ехать на подиум во второй гонке. Но все испортила вторая половина гонки. Богуславский не только откатился на десятое место, но и попутно подбил «полик» Андрея Севастьянова.



**АЛЕКСЕЙ ДУДУКАЛО**

Середина сезона сложно дается Алексею: москвич пока проигрывает дуэль Дмитрию Брагину. А тут еще обидный исход второй гонки «Туринга». Мы согласимся, что сделанный из барьера TechPro «маркер», ломающий автомобиль, – это за гранью добра и зла. Но не можем не отметить худший результат в сезоне. Надеемся, что после Сочи результаты начнут улучшаться!

# СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ЧЕТВЕРТОГО ЭТАПА



ТУРИНГ		класс	1 этап		2 этап		3 этап		4 этап		Итого
1	БРАГИН Дмитрий (№4)	Туринг	104	92	102	80	104	102	102	92	778
2	ДУДУКАЛО Алексей (№1)	Туринг	96	102	98	100	96	92	92	64	740
3	ГОЛИКОВ Роман (№2)	Туринг	88	80	92	80	92	78	88	96	694
4	ЯШИН Павел (№23)	Туринг	84	78	78	92	78	80	84	88	662
5	КАРАМЫШЕВ Николай (№12)	Туринг	92	96	0	96	80	96	98	100	658
6	ТОЛКАЧЕВ Лев (№25)	Туринг	80	84	88	88	84	88	78	0	590
7	БАДЮЕВ Антон (№51)	Супер-продакшн	74	72	80	72	72	56	76	70	572
8	СИМОНОВ Максим (№63)	Супер-продакшн	70	68	84	76	74	70	62	60	564
9	ШАРАПОВ Марат (№87)	Туринг	72	0	66	84	88	84	60	80	534
10	ЮШИН Андрей (№38)	Супер-продакшн	68	70	62	62	68	62	70	68	530
11	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	Супер-продакшн	76	76	60	74	0	76	68	74	504
12	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	Супер-продакшн	60	0	72	66	76	72	54	64	464
13	ТУПИЦЫН Александр (№45)	Супер-продакшн	66	66	0	58	66	66	52	58	432
14	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	Супер-продакшн	62	64	64	0	62	64	56	56	428
15	НЕЗВАННИН Владислав (№50)	Супер-продакшн	0	74	68	70	0	60	72	78	422
16	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	Супер-продакшн	0	0	74	64	70	68	66	76	418
17	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	Супер-продакшн	0	62	76	68	0	74	64	72	416
18	МИННАХМЕТОВ Ирек (№76)	Туринг	78	88	0	60	0	0	80	84	390
19	ГАРМАШ Александр (№54)	Супер-продакшн	64	0	0	56	64	58	58	54	354
20	ЛОБОДА Михаил (№37)	Супер-продакшн	58	0	0	0	0	0	74	66	198
21	ШАЛУНОВ Сергей (№33)	Супер-продакшн	0	0	70	анн	0	0	0	0	70
22	ГАВРИЛОВ Клим (№14)	Туринг					0	анн	0	0	0

СУПЕР ПРОДАКШН		1 этап		2 этап		3 этап		4 этап		Итого
1	БАДЮЕВ Антон (№51)	96	92	96	92	92	70	102	84	724
2	СИМОНОВ Максим (№63)	92	84	102	102	96	88	76	74	714
2	ЮШИН Андрей (№38)	88	88	74	76	84	76	88	80	654
3	ЧЕРНЕВ Максим (№52)	104	100	72	96	0	102	84	92	650
4	СТРЕЛЬЧЕНКО Владимир (№55)	76	0	84	80	102	92	70	76	580
5	ТУПИЦЫН Александр (№45)	84	80	0	74	80	80	68	72	538
6	НЕЗВАННИН Владислав (№50)	0	98	78	88	0	74	92	102	532
7	ГРИГОРЬЕВ Денис (№47)	78	78	76	0	76	78	72	70	528
8	ЛАРИОНОВ Виталий (№57)	0	76	92	84	0	96	78	88	514
9	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	0	0	88	78	88	84	80	96	514
10	ГАРМАШ Александр (№54)	80	0	0	72	78	72	74	68	444
11	ЛОБОДА Михаил (№37)	74	0	0	0	0	0	98	78	250
12	ШАЛУНОВ Сергей (№33)	0	0	80	анн					80

ТУРИНГ ЛАЙТ		1 этап		2 этап		3 этап		4 этап		Итого
1	БРАГИН Дмитрий (№1)	102	92	84	100	92	92	78	74	714
2	БУЛАТОВ Денис (№22)	98	86	88	92	78	100	70	84	696
3	ЧЕРЕВАНЬ Владимир (№17)	70	88	96	76	80	86	88	88	672
4	БУРЛУЦКИЙ Григорий (№19)	84	70	92	80	72	96	74	80	648
5	МИТЯЕВ Михаил (№3)	80	100	78	2	98	88	102	92	640
6	АХМЕТВАЛЕЕВ Ильсур (№2)	76	78	74	74	76	78	80	78	614
7	САМСОНОВ Игорь (№13)	74	74	80	84	70	76	72	70	600
8	РАХМАТУЛЛИН Ильдар (№4)	88	96	76	0	102	0	92	100	554
9	РАДОШНОВ Андрей (№27)	92	76	0	96	84	80	0	76	504
10	МАСЛЕННИНОВ Андрей (№43)	72	0	104	78	0	0	0	98	352
11	СЕВАСТЬЯНОВ Андрей (№83)	0	0	0	0	88	72	98	68	326
12	ШУШАНОВ Родион (№10)	0	72	0	0	74	74	84	0	304
13	НИКОЛАЕВ Андрей (№30)	78	80	0	88	0	0	0	0	246
14	БОГУСЛАВСКИЙ Тимур (№8)	0	0	0	0	0	0	76	72	148

НАЦИОНАЛЬНЫЙ		1 этап		2 этап		3 этап		4 этап		Итого
1	ШЕШЕНИН Владимир (№19)	96	88	84	102	68	80	76	76	670
2	АГОШНОВ Роман (№85)	104	98	96	66	80	0	102	98	644
3	ПРИМАК Виталий (№17)	76	100	74	80	70	68	80	92	640
4	ГАГЕН Всеволод (№34)	78	70	78	56	102	62	84	80	610
5	ГАНТМАХЕР Ефим (№46)	84	92	80	68	0	78	72	72	546
6	КОСТЮКОВ Иван (№55)	0	78	92	0	90	102	96	84	542
7	КУЗНЕЦОВ Глеб (№25)	0	76	104	0	84	92	94	88	538
8	ПЕТУХОВ Андрей (№10)	92	84	88	96	0	88	70	0	518
9	ШИН Алексей (№38)	72	74	64	0	74	66	58	62	470
10	СТАРОВЕРОВ Вячеслав (№63)	0	0	68	60	96	72	74	74	444
11	МАРУШКО Александр (№50)	80	0	0	76	78	74	68	66	442
12	ГАВРИЛУШНИН Павел (№77)	0	72	70	74	76	76	64	0	432
13	МАЛИНИН Александр (№97)	74	66	62	88	0	0	66	70	426
14	ГОЛЬЦОВА Наталья (№37)	88	60	76	70	0	0	62	60	416
15	СТРУКОВА Юлия (№99)	64	58	66	0	0	70	56	58	372
16	ГОЛОВАНОВ Сергей (№80)	68	68	72	92	0	0	0	68	368
17	ДУДИН Виталий (№95)	0	0	0	0	92	96	78	100	366
18	ГОЛОВАНОВ Александр (№84)	60	0	54	78	0	0	88	78	358
19	БАРЗАНКАЕВ Ислам (№32)	0	0	0	0	72	64	60	64	260
20	ДРЕБЕНЕЦ Сергей (№57)	70	64	60	62	0	0	0	0	256
21	КОРАБЛЕВ Василий (№56)	62	80	0	84	0	0	0	0	226
22	АЛЕКСАНДРОВА Анна (№52)	66	62	0	0	0	0	0	0	128
23	ЩЕГОЛЕВ Сергей (№24)	0	0	58	64	0	0	0	0	122
24	ГУНЬКО Владимир (№2)	0	0	56	58	0	0	0	0	114
25	НАФИНОВ Руслан (№44)	0	0	0	0	0	84	0	0	84
26	КРИЧЕВСКИЙ Василий (№39)	0	0	0	72	0	0	0	0	72
27	ЛЯГУША Иван (№26)	0	0	0	54	0	0	0	0	54
28	ТОДУА Oner (№27)	0	0	52	0	0	0	0	0	52



# ВОТ ЛУЧШИЙ ПОВОРОТ!

КАК ВЫГЛЯДЕЛА БЫ ИДЕАЛЬНАЯ РОССИЙСКАЯ ГОНОЧНАЯ ТРАССА, ЕСЛИ БЫ УЧАСТНИКАМ СМП РСКГ РАЗРЕШИЛИ СОБРАТЬ ЕЕ ИЗ ФРАГМЕНТОВ СУЩЕСТВУЮЩИХ АВТОДРОМОВ?

Даже когда на одной восьмой части суши начали один за другим появляться полноценные автодромы, а временные трассы, проложенные по городским улицам или рулежным дорожкам аэродромов, стали уходить в прошлое, российские гонщики продолжали жаловаться на отсутствие в стране по-настоящему быстрых поворотов. Поэтому неудивительно, что и сейчас главными любимцами пелотона являются именно скоростные участки. Но ведь принято, чтобы стартовая прямая заканчивалась сравнительно медленным поворотом, жесткое торможение перед которым должно располагать к обгонам. Как же согласовать предпочтения пилотов СМП РСКГ и негласные правила проектирования гоночных трасс?

К счастью, нам на помощь приходит Роман Голиков. Правда, с его легкой руки стартовая прямая теряет свою привычную прямолинейность и превращается в плавную дугу. Дело в том, что одним из любимых Романов участков отечественных трасс является дальняя дуга сочинской трассы и замыкающая ее S-образная связка. Дугу комментаторы СМП РСКГ называют Триумфальной (так как проложена она параллельно находящейся за отбойником одноименной улице), а первую часть связки – поворотом Марушко – после зрелищной аварии, в которую год назад попал там пилот из Йошкар-Олы. «Торможение там весьма жесткое – с 210 км/ч до примерно 60 на апексе, – рассказывает

Роман. – Но дело не в его жесткости, а в нестандартной траектории. В конце дуги мы не успеваем поставить колеса прямо, как этого требует гоночная теория, – из-за этого машина менее стабильна на торможении, а шанс проскочить мимо апекса выше. Поэтому здесь все надо делать особенно уверенно, четко и точно. В том числе и после апекса, когда требуется остаться на идеальной траектории, чтобы не потерять время во второй части поворота».

Если на трассе в Сочи после описанной выше связки гонщики продолжают петлять вокруг пожарной части, на нашем виртуальном идеальном автодроме пилотам предстоит разогнаться по аналогу дальней прямой на «Смоленском кольце», так как следующей на очереди будет дорогобужская «Параболика». Этот ходовой поворот, который в своей второй части становится еще и профилированным, фигурирует в тройке самых любимых у доброй половины участников СМП РСКГ. Включая, к примеру, Максима Чернёва: «Здесь очень важен вход: смещенный апекс требует быть аккуратнее с газом, немного оттянуть момент нажатия на педаль – если этого не сделать, тебя вынесет на внешнюю сторону трассы, а идеальная траектория сломается. Если же все сделать правильно, то в момент, когда машина упрется в бэнкинг и позволит выжать газ до упора, появится пьянящее ощущение счастья, уверенности в своих силах. У меня, по крайней мере,

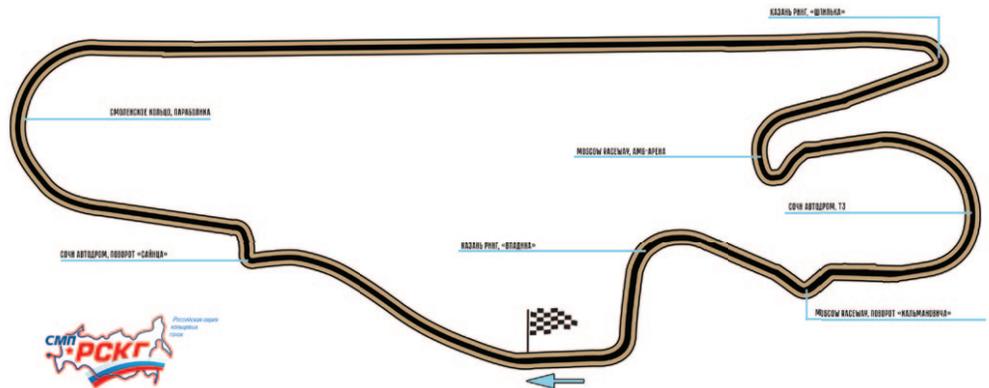
появляется каждый раз».

После быстрого выхода из «Параболики» придется ехать в не слишком крутую горку – ведь именно так действуют пилоты на подходе ко второму повороту трассы в Казани, который порой называют «шпилька». Напомним, что именно на подходе к этому повороту прошлым летом не поделили дорогу Владислав Незванкин и Лев Толкачев, став соучастниками самой зрелищной аварии сезона. Столь катастрофичные события в «шпильке» происходят крайне редко, однако Роман Агошков советует быть на этом участке трассы максимально сосредоточенным и внимательным. По мнению пилота из Тольятти, этот поворот вознаграждает прежде всего стабильных гонщиков, которые могут круг за кругом совершать одни и те же действия с точностью до миллиметра – в частности, в сравнительно плавной первой части «шпильки» важно найти и зафиксировать точку начала торможения. «Особенно внимательным надо быть в борьбе, – продолжает Роман. – Дело в том, что многие пилоты здесь едут по-своему, и их нестандартные действия могут стать сюрпризом. Мы в команде отчасти в шутку, отчасти всерьез говорим, что есть два способа пройти этот поворот – по-европейски и по-брагински. Я лично предпочитаю первый вариант».

Если на реальном «Казань-ринге» после выхода из «Локтя» мы продолжаем ехать в горку, на вирту-

альной трассе придется, наоборот, нырнуть вниз – в «АМГ-арену» трассы Moscow Raceway. Многие считают этот участок трассы одним из крупных кирпичиков, из которых складывается время на круге, – и во время квалификации, и по ходу гонки здесь можно немало отыграть у соперников, но и потерять немало времени. Сложная конфигурация этого участка располагает к творческому поиску – позволяет искать свою траекторию и свой способ прохождения. «Поскольку первая часть этой связки представляет собой дугу, – рассказывает об особенностях «АМГ-арены» Дмитрий Брагин, – к моменту начала торможения правая сторона машины основательно разгружена. Баланс автомобиля нельзя назвать идеальным, и если действовать неаккуратно, то очень легко оквадратить колеса». К тому же точку начала торможения здесь нащупать непросто из-за непрозрачной конфигурации. В конце дуги надо найти место, чтобы вернуть руль в ноль и тормозить на прямых колесах, но быстро отыскать эту ключевую точку и крепко запомнить ее местонахождение удастся не каждому.

Если вас утомили спуски и подъемы, надо срочно вспомнить о расположенной на ровной поверхности трассе в Сочи. Хотя даже на идеально плоской поверхности машина может серьезно накрениться под воздействием перегрузок. Именно это происходит в самом колоритном повороте автодрома в Олимпийском парке – знаменитой дуге вокруг факела. Приличная ширина этого участка не должна вводить в заблуждение – при езде в боевом ритме приходится балансировать на очень узкой грани. С одной стороны, здесь надо ехать быстро, не боясь скольжений, а с другой – во второй части поворота это скольжение не должно стащить автомобиль в «отработку», на пыльную внешнюю сторону. «Если бы дуга выводила на прямую, все было бы в сто раз легче, – рассказывает Владимир Черевань. – На деле же 90-градусный поворот в конце добавляет перца: именно ради правильного попадания в него нельзя распускаться, ехать очень широко. Причем если ты не ищешь компромиссов, то делаешь машину очень жесткой – и она становится резкой, нервной, готовой не уйти, а буквально прыгнуть в занос.



И когда ты едешь на все деньги, умудряясь удержать это скольжение в нужных пределах и одновременно выдержать правильную траекторию, то чувствуешь, ради чего пришел в гонки!».

После этого наша идеальная трасса продолжает свое движение сразу в трех измерениях – вперед, вниз, потом вверх в пространстве и... назад во времени. Владимир Шешенин, сетуя на общую однотипность поворотов на российских гоночных трассах, попросил найти на схеме виртуального автодрома место использовавшейся ранее S-образной связки в дальней части Moscow Raceway, где в 2012 году попал в зрелищную аварию Павел Кальманович. «Там трасса шла немного в горку, – поясняет Владимир, – и справа на апексе был высокий и коварный поребрик. Если машина наезжала на него в скольжении (а скорость там приличная – перед этим ведь хороший разгон, да еще под горку), то риск перевернуться был велик». Впрочем, приятные воспоминания у Шешенина связаны, конечно, не с аварией, в которую попал его земляк: «Та связка была очень требовательной. В нее надо и с правильного угла зайти, и высокую скорость туда занести, и не испугаться этой скорости. Многие побаивались там рисковать, а у меня обычно все получалось».

Будь тот фрагмент Moscow Raceway до сих пор в ходу, наверное, мог бы поспорить с предпоследним поворотом трассы в Казани за придуманное Андреем

Севастьяновым название «Поворота мужества». Незря этот участок автодрома в окрестностях Татарстана пользуется почти всеобщей любовью – тут тебе и сравнительно высокая скорость, и перепад высот, и нестандартный микрорельеф (отрицательный уклон на подходе к апексу, повышающий цену ошибки), и не слишком хорошо просматривающийся апекс. «На подходе к повороту машина заметно разгружается, корма начинает немного плавать – и в результате даже переднеприводный автомобиль при желании может весьма эффективно мести хвостом, – рассказывает Андрей Масленников. – В целом важнее всего здесь именно вход, но после апекса ты едешь вниз с повернутым рулем – и если вдруг переборщишь со скоростью, инерция сделает последствия ошибки более серьезными, чем на ровной поверхности...».

Где предпоследний поворот трассы в Казани – там и последний. Ведь он является своего рода продолжением «Поворота мужества» – и хотя в теории он не так уж сложен, на практике об обратном говорят десятки кадров с машинами, застрявшими в гравийной зоне безопасности на внешней стороне или разбитыми о стенку пит-лейна. Впрочем, поскольку идеальная российская трасса – всего лишь плод нашей фантазии, мы волевым решением исключаем любые инциденты на последних метрах дистанции и торжественно проезжаем под виртуальным финишным флагом.



STOP DREAMING  
START LIVING



# ТАЙНАЯ ЖИЗНЬ ДМИТРИЯ БРАГИНА

ТВЕНТИСТИ ПЕРВЫЙ ГОДЫ ПРОИЗВЕДЕНИЯ «САМЫЙ БОЛЬШОЙ ГОЛОС / THE BIGGEST VOICE» ПРОИЗВЕДЕНИЯ ПРОИЗВЕДЕНЫ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С МРМ LIME СИМБЛА «ДЕМ СТРИТ» И «ДЕМ СТРИТ» КРИСТЕН ВАНН «THE SECRET LIFE OF WALTER MITTY»

ТИРАЖ — 300 ЭКЗЕМПЛЯРОВ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ СОВПАДАЕТ С КАЛЕНДАРЕМ СМР РСКГ. АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ: ELENA@RAF-RCRS.RU САЙТ СЕРИИ: РСКГ.РФ. СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ: WWW.FACEBOOK.COM/RAFRCRS, WWW.VK.COM/RAFRCRS, WWW.INSTAGRAM.COM/RAFRCRS/, WWW.YOUTUBE.COM/RCRSVIDEO