

# КОНТАКТНЫЙ БОЙ

Поочередно гонщики улетали с трассы, выходили из машины и наблюдали за теми, кто продолжал бороться. Да, гонка — не только победы, но и множество ошибок и нелепостей, которые нужно преодолеть.

Текст КСЕНИЯ ТУРОК Фото КСЕНИЯ ТУРОК



21 августа в Казани прошел очередной, уже четвертый этап RTCC. Если для зрителей все началось в воскресенье, то для команд — раньше. Подготовка машины, организация доставки себя и ее на место тренировки — все это за несколько дней до начала основной гонки.

В этот раз я упала на хвост одной из команд, чтобы увидеть не только красивые старты, но и подготовку к ним. Отправляясь в ночь, чтобы прибыть к тренировкам, в машине жужжали про планы на выходные и тихонько грызли сухарики, чтобы не уснуть, а в боковом зеркале мелькал прицеп с боевой машиной...

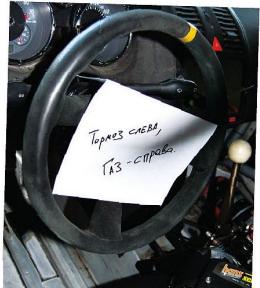
## Тренировки на износ

Прибыв на место, сразу отправились на автодром. Это была пятница, но в паддоке вовсю кипела жизнь: механики расчехляли машины, раскладывали инструменты, пилоты еще ходили в штатской одежде. Кто-то был с семьей, кто-то с друзьями, а кто-то и вовсе с собакой. Более того, некоторые приехали в Казань еще раньше.

**Борис Шульмайстер:** «Команда разместилась в паддоке еще в четверг, и в тот же вечер мы успели провести две тренировки. Правильные настройки мы смогли подобрать еще месяц назад, когда приезжали в Казань на тесты после Нижегородского этапа. В течение гоночного уикенда вносили лишь небольшие корректировки под погоду».

**Сергей Коронатов:** «Весь этап прошел под знаком форс-мажора, если такой знак есть (смеется). Началось все с того, что автовоз приехал не в четверг с утра, а в четверг вечером, следовательно, все тренировки в четверг пришлось пропустить. В пятницу на третьей тренировке взрывается мотор. Слава богу, был запасной, хоть и полу собраный (распределители для него Нуждин привез только в Казань). Но и тут но, он не давал мощности, а времени настроить уже не было. Так и выехал: без тренировок, на сырому моторе, но все равно получил море удовольствия от борьбы...»





**Илья Рыжанушкин:** „Разочаровало соседство с мотоциклистами. Из-за них то и дело перекраивали расписание — это нервирует и выбивает из ритма“.

Если вы думаете, что тренировки — дело пустяшное и спокойное, то это не тот случай, в Казани только на тренировках было убито 5 двигателей! Как вы понимаете, механикам скучать не приходилось.

### Субботняя квалификация

На следующий день около восьми часов утра нужно было быть на месте (это к теме о том, насколько плохо во время гонок команды высыпаются). Если с медосмотром проблем не возникнет, как правило, то с техкомиссией понервничать придется. Серьезность и скрупулезность комиссии вряд ли оставит незамеченной какую-либо мелочь. Но даже, если какие-то недочеты будут найдены, их можно вовремя устраниить.

Тренировка, квалификация для автомобилей с объемом двигателя 2000 („Туринг“ и „Супер-Продакшн“) для автомобилей

объемом в 1600 („Туринг-Лайт“ и „Национальный“). И вновь до темноты придется провести время на автодроме, ноги не держат, мозг постепенно уходит в спящий режим, а в боксах продолжает кипеть работа, особенно забавно было наблюдать за тем, как натирают машины до блеска. Тем временем, в бокс команды Uniel забрел президент компании Yokohama Тадано Нагумо. Увидел, что нашине неправильная маркировка, исправил ее, а заодно оставил свой автограф. Вы бы видели его выражения лица, когда он узнал, что Илья Рыжанушкин едет на одном (!) комплекте шин третью гонку...

Под вечером появилась информация, что из-за мотогонок завтра стартовать будут без разогрева! Зато будет немного больше времени, чтобы выспаться...

### Зрители на горе

Утро подкралось незаметно. Медосмотр проходил с улыбками и шутками пилотов под укоризненным взглядом врача. Давление в норме, пусть катают...

А потом среди паддока я заметила веселого и бодрого Ивана Самарина. Что он тут забыл?

**Иван Самарин:** „Я приехал показать машину нового формульного чемпионата, который состоится в следующем году — „Формула Россия“. Я занимаюсь продвижением этого чемпионата и координирую часть мероприятия. У нас была возможность дважды выехать на трассу и время круга было почти на 10 секунд ниже поула в туринге“.





Началась первая гонка. Поднимаемся наверх и понимаю, что чего-то не хватает. Во-первых, очень мало зрителей, во-вторых, они находятся где-то наверху и могут видеть лишь мелькающие пятна машин. Уровень безопасности, конечно, высокий, но гонка же не только для СМИ.

**Иван Самарин:** „Единственное, что не понравилось и показалось нерешенным — это отдаленность основных зрителей от паддока и трассы. Все зрители и трибуны планируются вокруг каньона на горе. Оттуда отличный вид на трассу, но абсолютно нет никакой возможности общения и зрителей...“

#### Фишка трассы

Трасса даже со стороны захватывала дух. Конечно, чтобы ее осмотреть, приходилось побегать вокруг, но этого того стоило.

**Михаил Засадыч:** „Очень хорошая трасса, наконец-то появилось что-то сопоставимое по уровню с европейскими автодромами. Я бы сказал, что это такой Нюрбургринг в миниатюре.“

**Александр Фролов:** „Трасса скоростная, без особо сложных элементов, но за счет перепада высот необычная. Приходилось просматривать траекторию, чтобы быстро проходить повороты“.

**Сергей Коронатов:** „Очень хорошая трасса, я реально хотел приехать сюда, еще с момента, как мотогонщики в прошлом году ее оттестировали. Кстати, думаю, что в обратную сторону скорости были бы еще выше, а гонка интереснее и безопаснее. Но, наверно, Тильке виднее“.

**Михаил Донченко:** „Наши основные трассы гораздо более медленные, а здесь нет низкоскоростных участков. Очень интересный первый вираж — и ходовой, и опасный“.

**Борис Шульмайстер:** „Высокая средняя скорость, пара быстрых связок — вот короткая характеристика Kazanring. Дорожка очень понравилась, было весело! (улыбается)“.

**Илья Рыжанушкин:** „Эта трасса местами сложнее заморской „Брэнс-Хэтч“, а там я оставил на



**ТА:** Блуждая среди машин во время промо для СМИ, у тебя на лице постоянно была улыбка, это было вызвано уверенными автомобилями? Как оцениваешь эту гонку и этап?

**Иван Самарин:** Улыбка оттого, что я давно не был на RTCC и встречал знакомых. Потом трасса произвела действительно сильное впечатление, лучший автодром в современном российском кольце! Так же порадовал уровень команд и организации чемпионата. В этом году я вообще все чаще и чаще радуюсь за отечественный автоспорт и это приятно!..



отбойнике часть своей челюсти. На трассе перепад высот 25 метров и масса слепых поворотов. Вскрываются они сразу, но не сразу приучишь себя к мысли, что надо разгоняться даже там, где обычно оттормаживаются“.

**Владислав Кубасов:** „Конфигурация предъявляет к пилоту много требований и в ней есть одна интересная особенность — как только ты осознаешь, как



#### КСТАТИ

Поскольку раньше здесь был заброшенный песчаный карьер, то изначально трасса называлась — Каньон.



## К СЛОВУ

Один из пилотов — президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, выступающий на дизельном SEAT Leon. В итоге занял второе место в классе „Туринг“.



ехать в той или иной связке поворотов, так начинаешь понимать, что можно ехать и по-другому”.

### Ошибки и поломки

Уже в первой гонке было немало сходов на ровном месте. Буквально перемещаясь вдоль трассы без специальных поисксов, я то и дело натыкалась на печальных пилотов, сидящих или стоящих за забором, а их боевые машины понуро ждали, пока за ними приедет добрый джип и вытащит из ловушки. Например, мне было искренне жаль Михаила Донченко, который сидел на шинах и провожал взглядом проезжающие автомобили.

**Михаил Донченко:** „Поломка в первой гонке была связана с аварией: после столкновения с Митяевым и Кальмановичем сломалась передняя стойка. У Ford это слабое место“.

В той же гонке сошли с дистанции и еще некоторые, а потом и во второй гонке среди обоих заездов.

**Илья Рыжанушкин:** „В первой гонке с первого же круга мне не везло, а просто перло! Я пропустил вперед

всех торопыг, они создали завалы, в которые так торопились, а я лишь подобрался к выжившим и начал постепенно обгонять. Опять же жаль нелепый клин механизма переключения, но это урок — не рви коробку“.

**Михаил Засадыч:** „Квалификация прошла на отлично, финишировал с хорошим отрывом. Но во время первой гонки у меня случился технический сход — железо устало, такое бывает. Во второй гонке уже не участвовал“.

**Александр Фролов:** „Приходилось просчитывать траекторию, чтобы быстро проходить повороты. Был один момент, когда для удачного прохождения поворота приходилось выезжать колесами за белую линию — до этого так никогда не делал“.

**Борис Шульмайстер:** „Во второй гонке не обошлось без ударов со стороны моих соперников. Это расстраивает. Конечно, туринг — вид контактный и совсем избежать касаний невозможно, но хотелось бы большей корректности от своих более молодых коллег и, наверно, более жесткого контроля со стороны судей“.

**Владислав Кубасов:** „Гонки — это прежде всего „МОЗГ“ и психологический настрой. После субботы я очень много прибавил, появилась уверенность в автомобиле и в скорости, в результате у меня возникла некоторая эйфория, эмоции в первой гонке лились через край, что, наверное, сразу же заметили мои соперники и начали меня “остужать”. Сначала Наталья Гольцова развернула меня в закрытом повороте на спуске (было страшно видеть как другие пилоты, выныривая из поворота,

старались увернуться от моего автомобиля, стоящего посередине трассы). Потом Василий Мезенцев развернул меня в повороте перед старт-финишной прямой, машина выскочила с трассы и зарылась в гравий“.

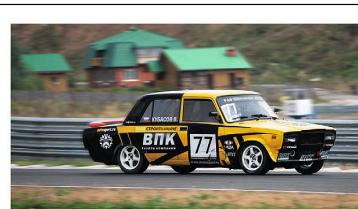
**Илья Рыжанушкин:** „Приехать на исправной машине — не сложно. А вот езда на „доезд“ — то еще испытание. Едешь и с каждым километром борешься с искушением прекратить борьбу и свернуть в боксы. Или думаешь свернуть, вдруг починят, но могут к концу заезда и не успеть, тогда вылетаешь из зачета как пробка из теплого шампанского... И вот с этими мыслями постоянно борешься“.

Гонка была действительно зрелищной. Так получилось, что один из главных лидеров в классе „Туринг“ во второй гонке пришел четвертым, хотя в первой гонке пришел первым. Когда на трассе появились желтые флаги, Михаил Ухов шел на обгон и завершил его уже под желтыми флагами. В итоге из-за этого, как выражается сам Михаил, „досадного недоразумения“, судьи назначали ему штрафной пит-лейн, вследствие которого были потеряны 40 секунд. Это еще раз подтверждает, что результаты меняются очень быстро и с выводами спешить не стоит.

Несмотря на то, что борьбы была контактной, большинство гонщиков считают, что все было по-честному, хотя жесткость этой гонки иногда лично меня немного удивляла. Но автоспорт — не вышивание крестиком, хорошо хоть, что все живы остались.

**Михаил Ухов:** „Автоспорт — это все-таки не улица, контакты между автомобилями это нормально. Но езда все равно должна быть корректной“.

**Михаил Донченко:** „Не знаю, как в „объединенном 2000“, в „объединенном 1600“, в котором я еду, — не всегда борьба была честная. Часто менее подготовленные соперники специально



**ТА: Вопрос, который меня давно интересует: почему VAZ-2107?**

Владислав Кубасов: VAZ-2107 — это судьба! А потом я люблю сложные почти невыполнимые задачи!