

# ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 SMP RACING

 Российская серия  
кольцевых  
гонок

  
РОССИЙСКАЯ  
АВТОМОБИЛЬНАЯ  
ФЕДЕРАЦИЯ



ВАДИМ АНТИПОВ: О СЕЗОНЕ  
И ЛЮБВИ К СУБАРУ

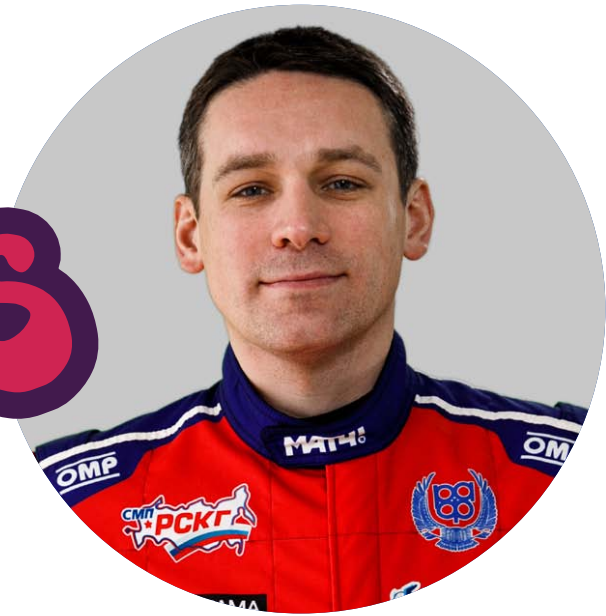
ЮРИЙ БОРИСЕНКО ПРОТИВ  
ЕВГЕНИЯ МЕЙТЕСА

ПРЕКРАСНАЯ ПОЛОВИНА ЧЕМ-  
ПИОНАТА: ДЕВУШКИ СМП РСКГ  
РАССКАЗЫВАЮТ О СВОЕЙ ЖИЗНИ  
В ГОНКАХ

6 ЭТАП  
MOSCOW  
RACEWAY  
#СМПРСКГ



ЮРИЙ  
БОРИСЕНКО



ЕВГЕНИЙ  
МЕЙТЕС

VS

# ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Евгений занимается автогонками?

~~С 2008 года~~ (С 2003 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

~~Нет~~ (Да, бокс и единоборства)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?

~~Лада Веста~~ (На конкурентоспособном)

Его первое место работы?

~~В Рено-Логан Кап~~  
(Экономист)

За кого болеет в «Туринге»?

~~Кирилл Ладыгин~~ (Ни за кого)

Есть ли у него какое-то хобби?

~~Быть дома~~ (Автогонки)

Тренируется ли на симуляторах?

~~Да~~ (Нет)

С какого года Юрий занимается автогонками?

~~С 2009 года~~ (С 2007 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

~~Нет~~ (Хожу в зал)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?

~~На полном приводе~~ (Audi RS3)

Его первое место работы?

~~Был хорошим парнем~~  
(После института работал юристом в администрации края)

За кого болеет в «Туринге»?

~~За езду по пересеченной местности~~ (Алексей Дудукало)

Есть ли у него какое-то хобби?

~~Автогонки~~ (Быть дома после гонок)

Тренируется ли на симуляторах?

~~Нет~~ (Нет)

СО СЧЕТОМ 0:1 ДУЭЛЬ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ПОБЕДОЙ ЕВГЕНИЯ МЕЙТЕСА





# ВАДИМ АНТИПОВ

Перед началом сезона мы уже разговаривали с Вадимом Антиповым (материал можно найти на сайте «РСКГ.рф») — тогда в центре внимания оказалась возглавляемая им команда Sofit Racing Team, которая собралась вернуть в класс «Супер-продакшн» эффектные купе Subaru BRZ. Теперь мы решили узнать больше о самом пилоте, который в год своего дебюта в Кубке России всего за пять этапов уверенно обосновался на третьей строчке турнира. Но, разумеется, не обошли вниманием столкновения партнеров по команде, мелькнувшего на горизонте Максима Чернева и общие впечатления о Российской серии кольцевых гонок.

— **Автоспорт — это детская мечта или зрелое увлечение?**

— В детстве, конечно, смотрел гонки на «Волгах», в том числе на зимнем треке. Но до определенного момента себя в автоспорте не представлял — хотя многие знакомые занимаются любительскими и полупрофессиональными гонками.

А закрутилось все году этак в 2014-м, когда отец одноклассницы решил продать боевую «Волгу». Мне предложили проехать на этом автомобиле по Нижегородс-

кому кольцу — и я, конечно, не смог отказаться, особенно когда узнал, что там будет легендарный Николай Демидов. Тогда я удивился, что «Волга» может так ехать — и купил ее для участия в серии NLS.

— **Как пришло понимание принципов управления гоночным автомобилем?**

— После того как начал пилотировать «Волгу», понял, что ездить, в общем-то, не умею. Опытные коллеги посоветовали картинг, чтобы освоить азы руления и управления, спортивных траекторий. Взял тренера по картингу, затем начал переносить новые знания на кольцо. А потом познакомился с Дмитрием Лебедевым. К тому моменту у меня уже сложилось впечатление, что я достиг определенного мастерства, и я предпочитал совершенствовать автомобиль. А тут Лебедев прокатился на моей машине — и привез мне же две секунды! Тогда я понял, что нужно в первую очередь тренироваться самому — и после пары занятий догнал тренера.

— **А сейчас, после пяти этапов в СМП РСКГ, не вернулось чувство «я всему научился»?**

— Всегда есть понимание, что можно улучшить. И в Российской серии я четко

осознал: даже на знакомой трассе все время нужно работать. После первого, даже второго дня на тестах ты работаешь с тренером, с телеметрией, собираешь время на секторах — и только на третий день показываешь внятное время на трассе.

— **После начала выступлений в СМП РСКГ интерес к «Волге» угас или остался на прежнем уровне?**

— Участвовать сразу в трех чемпионатах сложно даже физически. Поэтому расставляю приоритеты: в NLS я проехал оба этапа, в MCGP был только на открытии, а главное сейчас — Кубок России в классе «Супер-продакшн». Но «Волгу», конечно, не забываю — это душа, а Subaru — оружие для достижения целей.

— **Кстати, зимой мы видели «Волги» на треке в Раменском. Гонки на льду — это случайные выступления или равнозначное с кольцом занятие?**

— Я выступал в зимней серии NLS, но на Раменский ипподром попал случайно: знакомые из MCGP сказали, что нас зовут в качестве гонок поддержки. Это было мое первое выступление в трековых гонках, да еще и на 1,5-миллиметровом шипе, которое закончилось победой. Опыт понравил-

ся, если пригласят еще — поеду с удовольствием.

— В начале сезона мы говорили об амбициозных планах, но пилоты Sofit Racing на этапе в Грозном выступили бледно. Почему?

— Дебют на незнакомой трассе, на непривычном автомобиле. Очень долго, например, не получалось найти настройки. Да и невозможно на первом же этапе поехать быстро.

— Зато второй этап на NRing принес победу. Каково было выиграть на родной земле?

— Крайне приятно. Мы были в шоке, что столько народу интересуется автоспортом, и рады, что не подкачали — так что в успехе есть и заслуга тех, что нас поддерживал. Посмотрим, сколько болельщиков приедет на Moscow Raceway, но пока нижегородский этап был самым массовым, и это еще один повод для гордости.

— После Нижнего были подиумы и победы на «неродных» трассах в Смоленске и Казани. Выходит, успех не стал случайным — а его причиной является появившийся опыт?

— Да, это настройки, и время, проведенное за рулем, — мы вкатились, знаем, как ведет себя автомобиль.

— Говорят, что по ходу сезона на автомобилях Subaru BRZ разрешили повысить давление наддува. Не в этом ли еще одна причина выросшей скорости?

— Нет. Техтребования не менялись с на-

чала года — давление наддува, диаметр рестриктора прежние. Более того, к третьему этапу мы заработали солидный весовой гандикап и едем на тяжелых машинах, но доказали, что и с балластом можем соперничать с пилотами на заводских Вестах.

— К сожалению, в этом году понятие командной тактики в Sofit Racing воплощается достаточно своеобразно — столкновение в Лебедевым в Смоленске, таран Пастушкова в Мячково... Будут ли оргвыводы?

— Конечно, это очень обидно. Ситуации разбирали, беседы провели. Тактику проработали, чтобы подобное не повторялось.

— В Казани мы видели в команде Максима Чернева. Какие у него задачи, сядет ли он за руль Subaru?

— Макс работал с нами один этап, вел по рации. Он видел в гонке много такого, на что мы не обращали внимания, и указал на эти моменты, так что теперь мы справляемся сами. Были мысли посадить его в Мячково на лебедевскую машину, но не пришли к согласию. Может, в Сочи Максим и выступит, но на Moscow Raceway точно нет: на машине с номером 22 едет Лебедев, мою еле успеваем восстановить, а автомобиль под номером 87 в лучшем случае постараемся вернуть в строй к финалу.

— Какие ожидания от оставшихся этапов?

— Лично мне Moscow Raceway неплохо знаком, по «Сочи Автодрому» я ездил только на симуляторе. Считается, что Subaru

BRZ больше подходят ходовые трассы, и у нас будут неплохие шансы. Вообще я хочу отметить, что и на «затычном» автодроме ADM Raceway я чувствовал себя как рыба в воде — это универсальный автомобиль.

— Каковы впечатления после пяти этапов в Российской серии кольцевых гонок?

— Чувствуется высокий уровень чемпионата и Кубка России. При этом мы едем, мы конкурентоспособны, даром что новички, и учимся у других команд. Автомобили надежные, а вот пилотам не хватает внутреннего спокойствия. С опытом придет и хладнокровие.

— Поменялось ли что-то в обычной жизни после выступлений в СМП РСКГ?

— Стали узнавать! Стоишь на кассе в магазине, в столовой на работе — люди подходят и говорят: мы болели за вас, поздравляем (или не поздравляем, но не унывайте, в следующий раз получится). Это приятно. В офисе развешаны фото, стоят кубки, да и спортивные машины в своем сервисе обслуживаем — клиенты все это видят, интересуются, а кто-то, как выясняется, следит и поддерживает.

— Есть ли планы на следующий сезон?

— Рассчитываем продолжить участие в этом же классе, состав пилотов пока не утвержден. Машины останутся прежними — раньше я говорил, что выбрал Subaru BRZ за задний привод, теперь же добавляю: а еще за скорость и за надежность.



# ФОТОГАЛЕРЕЯ

Екатерина Шарапова

Григорий Голышев

Евгений Сафронов



ВСЕ ЛЮБЯТ ГОНКИ И АЛЕКСЕЯ БАСОВА!

У ПАВЛА КУЗЬМИНОВА В  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЕСТЬ ДРУГ!



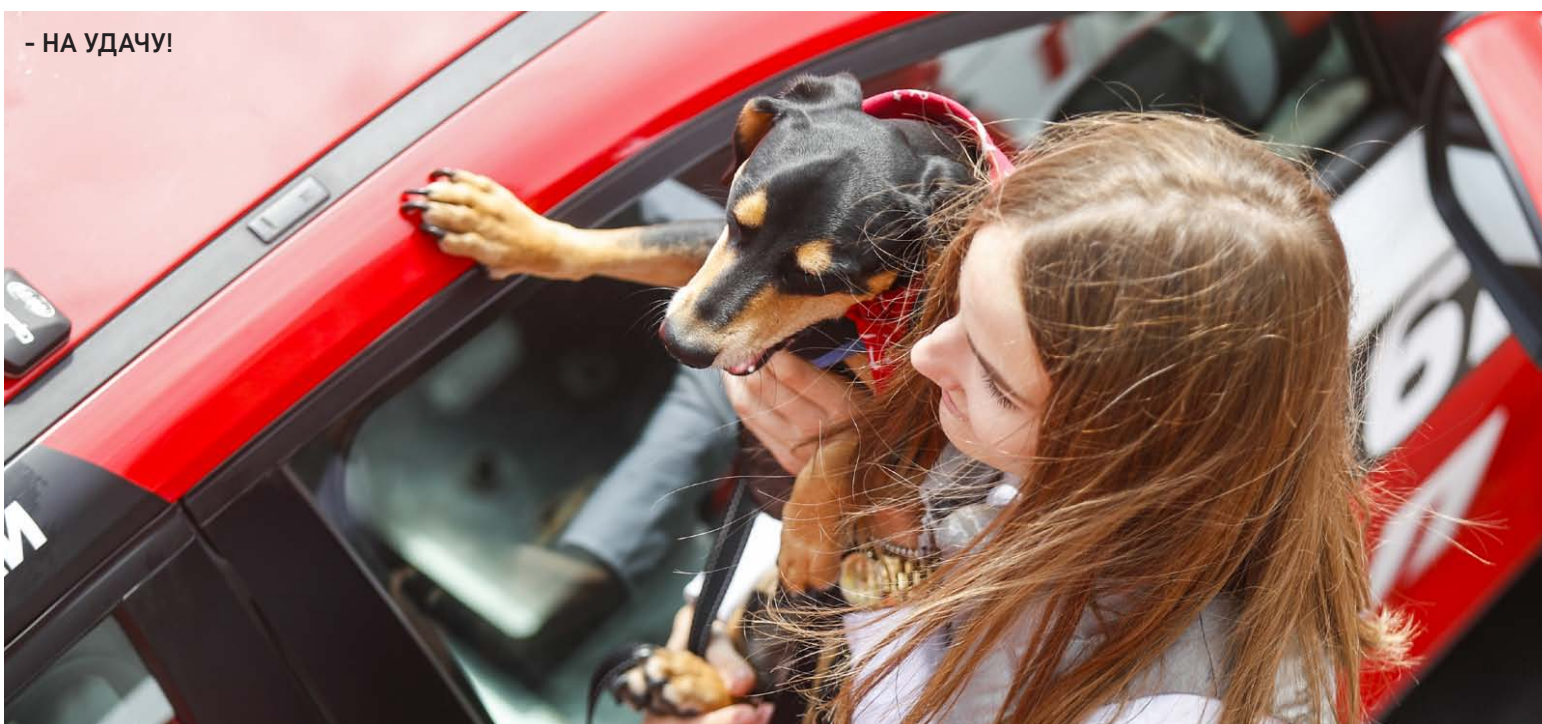
ОЧЕРЕДЬ НА ПОДИУМ  
БЫВАЕТ РАЗНОЙ!



УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ГОНОК ИДЕТ БОК  
О БОК С МОКРЫМ КОМБИНЕЗОНОМ И  
ПРИЯТНОЙ УСТАЛОСТЬЮ



- НА УДАЧУ!





# ПРЕКРАСНАЯ ПОЛОВИНА АВТОСПОРТА

*Хотя автогонки считаются мужским видом спорта, с каждым годом в них появляется все больше девушек. В Европе проводится женский формульный чемпионат W Series, в «24 часах Нюрбургринга» выступала женская команда, где все роли — от механиков до гонщиков — занимали представительницы прекрасного пола. В нашем чемпионате женщин становится все больше. Мы надеемся, что вскоре в командах СМП РСНГ появятся девушки-инженеры и специалисты по телеметрии. А пока наши героини рассказывают о том, как они попали в гонки и почему им захотелось здесь остаться.*

## **Евгения Морозова, Carville Racing**

«Изначально во всем виноват мой брат — он очень увлекался чемпионатом мира по ралли, я стала следить за WRC вместе с ним. В какой-то момент мне в голову пришла мысль: почему бы не начать заниматься этим здесь в том или ином виде? Быть причастной к автомобильному спорту. Я узнала, что есть автомобильная федерация в Санкт-Петербурге, пришла к ним и попросилась ленточку поддержать — была готова заниматься чем угодно. Меня взяли, прошло одно соревнование, потом другое — и с 2008 года я оказалась в штате судейского корпуса. А с 2012 года начала работать уже в самой федерации, секретарем. В команде Carville я с марта 2018 года.

Наша команда многоплановая — мы занимаемся не только кольцом, но и ралли, ралли-рейдами и ледовыми гонками. Во время кольцевых мероприятий на мне лежит общая административная работа, в межгоночный период — логистика, поддержание жизнедеятельности команды, подготовка





выездов, бронирование отелей, разъездных машин, согласование с организаторами, взаимодействие с иностранными организаторами (подача заявок, переговоры, бронирование тестов, все бумажные дела), заказ топлива, покрышек (в зависимости от соревнования). Отчасти еще и бухгалтерская деятельность. Про запчасти я уже молчу. А, ну да, еще про «Платон» не забываем.

Наверное, у кого-то и есть мнение, что девочкам легче работать в женском коллективе, а мальчикам — в мужском. Но это полная чушь. Работать удобнее и комфортнее с теми, кто с тобой на одной волне, кто близок морально. Это не вопрос гендерного принципа, это вопрос взаимоотношений в коллективе. Мне повезло в этом плане. На данный момент это лучшая команда, в которой я работала. Вопрос серьезного отношения к девушке на гонках — вопрос уровня твоей работы. Мальчик ты или девочка — это неважно. Все зависит от того, что ты вкладываешь в общее дело.

С другими девушками я вижу только на гонках. В принципе, мы регулярно появляемся в одних и тех же местах. Конечно, если кто-то о чем-то просит, мы всегда помогаем друг другу, но в целом свободного времени на мероприятиях очень мало, поэтому особо общаться по нерабочим моментам не получается».

### **Ирина Агапова, ShonX Motorsport**

«Гонки попали в мою жизнь задолго до того, как я начала работать в них. Все пошло от бабушкиного брата — он занимался мотокроссом, был директором нашего питерского мототрека. Когда я была маленькой, мы каждые выходные ходили на мототрек. Также мой папа занимался картингом в команде при военно-медицинской академии. Потом в моей жизни появилось Невское кольцо — папа водил туда на гонки. Так что в детстве у меня было много гонок: я помню — какие-то другие девочки играют в куклолки, а мы с папой в комнате строим огромную трассу, из кубиков ставим гардрейли и гоняем машинки — кто первым приехал, тот молодец.

Потом была школа, переходный возраст, поступление в институт, одновременно с этим закрыли Невское кольцо, и гонки исчезли из моей жизни. Потом как-то случайно мой лучший друг (ставший позже «Народным пилотом» в «Академии ралли») Александр Дударев сказал, что они ищут сотрудника, и позвал на собеседование. Ради шутки я пошла — и так получилось, что осталась здесь и почти 8 лет работаю в «Шонксе» — гонки обратно вернулись в мою жизнь, и сейчас я уже не представляю себя без них. Если вспомнить студенческие годы, я даже не думала, что с этим можно связать



свою жизнь. В детстве это было интересное развлечение — ходить к деду на работу, играть с его спортивными наградами. Но это уже далеко. Я помню, как в то время ездили Александр Львов и Николай Фоменко, как мы ходили в паддок смотреть на них — на звезд. С Сашей Дударевым мы знакомы давно, я знала, что он занимается гонками, но это был какой-то параллельный мир.

До появления в «Шонксе» я поменяла много работ — по образованию я химик-ядерщик, специализация — взрывчатые вещества. При этом я профессиональная танцовщица, пару лет работала в банке, потом — на комбинате химико-пищевой ароматики — состояла в дегустационной комиссии, знаю все про «страшные» Е-добавки и трансжиры. Затем мы выращивали тропических бабочек — держали свою ферму.

В первые годы моя профессия не была связана с гонками — я работала в Питере, и на выезды отправлялась другая девочка из компании. А когда дошло до них (это самый первый этап СМП РСКГ), я стала приезжать не как на гонки, а больше как на работу. К примеру, когда у нас сейчас приходят новые сотрудники, я им говорю: «Мы приезжаем не

гонки смотреть, а работать». Так что сами соревнования мы практически не видим.

За счет того, что я не работаю в гоночной команде, болею за всех одинаково — что за моего начальника Андрея Петухова, что за Павла Кальмановича или, например, за Алексея Дудукало. Со временем у меня стало больше друзей из гоночного мира, и это проблема. Я все чаще ловлю себя на мысли, когда встречаюсь с друзьями по институту, — они рассказывают о каких-то своих финансовых или инженерных делах, и мне тяжело поддерживать с ними разговор, как и им трудно слушать мои углубленные рассказы про гонки. Но я не вижу в этом проблемы, ведь это не значит, что они стали хуже. Просто мы меняется, меняются наши интересы.

В текущей ситуации хотелось бы сократить время присутствия на трассе, этап СМП РСКГ начинается задолго до официальных дней. Хотя раньше, когда мы были и на ралли-кроссе, и на РДС, получалось, что ты приезжал домой, брал второй чемодан с новым комплектом вещей и уезжал на очередные гонки. Отставали личные и рабочие дела — я думала, что с ума сойду. Иногда просыпа-

лась утром и не могла понять, я на этапе или нет. Из нововведений — я очень рада тому, что на этапы СМП РСКГ сделали платный вход. Бесплатно хорошие вещи не раздают, и развлечение должно стоить денег.

Хотя гоночный мир — мир мужской, в нем легко быть женщиной, но сложно считаться специалистом. Сложно завоевать свое место, доказать, что ты профессионал. Для меня это оказалось трудно. Первую пару лет меня воспринимали только как улыбающуюся девушку-картинку.

Поработать администратором команды мне никогда не хотелось, мне хватает бумажной рутины и здесь. Но было бы интересно взаимодействовать с машинами — я все время стараюсь что-то изучать про подвеску, двигатели, телеметрию. Всех достаю техническими вопросами. Работа администратора тоже важна, но для меня увлекательнее другое. Если мечтать о будущем, наверное, хотелось бы стать менеджером команды. Хотя пока это где-то далеко, загадывать не хочется. Может быть, пройдет время, и откроются какие-то новые возможности».

**Кристина Ланковскис,  
«А.М.Г. Моторспорт»**

«В гонки я пришла в уже далеком июне 2012 года. Это был этап RRC в Мячково. Я училась в Российском государственном социальном университете, часто подрабатывала на разных ивентах. И один из моих товарищей предложил поработать на этапе чемпионата России: он обещал поучаствовать, но у него не получалось, а подводить никого не хотел. Приехала я на этап, спала в фуре (были так называемые фуры-близнецы) на диванчике из IKEA, оказалось весело и забавно. Занималась я тем, что выдавала какие-то наклейки, нашивки, минимальными административными делами. А потом тогдашний промоутер чемпионата Рубен Шумеев предложил и дальше остаться в RRC — как помощнику пресс-секретаря и маркетолога. И уже с этапа на Moscow Raceway я работала с Леней Лосевой.

В 2013 году я была судьей-логгером и судьей при участниках, а с 2014 года работаю с Михаилом Михайловичем Девелем и с тех пор команду свою не меняла. Два года мы ездили с Брагиным в «Туринг-лайте», и вот уже три года в «Туринге». Моя должность звучит следующим образом — «специалист по маркетингу компании „А.М.Г. Моторспорт“», а обязанности заключаются в помощи пилотам в заполнении необходимых для гонок документов, всевозможных дисклеймеров перед выездами на трассу, подсчете сессий, а также написании отчетов после гонки для «АВТОВАЗА» и нашего генерального спонсора, компании «Роснефть».

В мужском коллективе гораздо легче, чем в женском. Он более ответственный, это



коллектив, в котором все знают, чего хотят. Плюс я уже много лет работаю с одними и теми же людьми. Мы выступали как «АМГ Моторспорт», как LADA Sport ROSNEFT, были инжиниринговым бюро и обслуживали «СТК ТАИФ Моторспорт», «СТК Чингисхан», «Инноченти А.М.Г.». С этими коллегами мне приятно и легко.

Девушек на гонках все воспринимают по-разному, но надо отдать должное моей команде — ко мне относятся серьезно и с уважением, очень много заботы. У меня только положительные эмоции от сотрудничества. С другими девушками у нас близкие отношения за счет того, что нас мало. Особенно с теми, кто давно работает в чемпионате. Мы достаточно дружны. Мы постоянно общаемся с Катей Кукушкиной, с Юлей Пушкаревой, часто — с Ирой Агаповой, хотя она и живет в Санкт-Петербурге, но это не мешает нам регулярно созваниваться. С Катей и Юлей мы даже дома встречаемся. Это уже больше не рабочие, а по-настоящему дружеские отношения.

Помимо СМП РСКГ, я работала в фитнес-клубе, в турагентстве Space Travel, а в этом году решила сосредоточиться на гонках и околোগонной сфере. Сейчас у меня есть «свой чемпионат» по ралли, доставшийся

мне от друзей «по наследству» — STI-Club Winter Cup. Это полностью любительская гоночная серия по мини-ралли, которую мы сами организуем, сами пишем с ребятами регламент, сами все делаем. На данный момент она живет на самоокупаемости, не приносит дохода, но посмотрим, что будет дальше. Наш канал в полтора-два раза превышает средний канал этапа кубка или чемпионата страны по ралли. Мы возродили ралли «Бологое», провели его по старым дорогам, восстановили знаменитый спецучасток «ГОК». Также сама выступаю как штурман. Не знаю, какие этапы будут в этом году, но раньше ездила с Александром Русановым на Subaru, и мы стали двукратными чемпионами кубка Subaru».

**Екатерина Кукушкина,  
«УГМК Моторспорт»**

«У меня был один знакомый, вместе с друзьями-фотографами он ездил на соревнования по автокроссу и как-то позвал с собой. Машины мне были интересны, я поехала с ними и так впечатлилась увиденным, что с тех пор гонки — часть моей жизни. Мне нравилось проводить там время. Но просто быть зрителем было не интересно, хотелось

принимать участие в процессе, и из этого выросла работа в гонках.

Если делить это время на маленькие истории, то первым серьезным делом стала фотография и написание текстов. Если брать большой масштаб, все началось с работы в B-Tuning Pro Racing Team. Там была полноценная и постоянная занятость с большим количеством разноплановых задач. Мне нравится работать координатором команды. Это позволяет не только решать важные задачи, но и быть полезной каждый день, принимать участие в большинстве процессов команды. Являться какой-то точкой ввода-вывода информации. Я думаю, женщинам проще работать на административных должностях, они более многозадачны и коммуникабельны. Мы добавляем шарм во всю эту историю, настраиваем эмоциональный фон.

Говоря о том, насколько сложно попасть в автоспорт девушке — я бы не стала делить этот вопрос на мужской и женский. Если ты

полюбил спорт и не ждешь от него мгновенной взаимности — ты туда попадешь. Это в какой-то мере должно быть в характере. Возможно, и возникали трудности, но большое желание помогло не заметить их. Мне порой необходимо выполнять внезапные задачи. Брать на себя ответственность, принимать быстрые решения. Но любая сложность — это задача, которая решается. С другой стороны, я знаю, что ребята из команды готовы меня защитить, заботятся обо мне, и эта поддержка очень приятна и важна. Иногда беру с собой на гонки платье, чтобы в нерабочие моменты лишний раз побыть «девочкой».

На нас обращают внимание, и для меня это не новость. Я понимаю, что нас — девочек — мало, и нам достается больше внимания на единицу. Тут как и в обычной жизни, я ожидаю, что отношение может быть разным. Иногда это корректное, уважительное внимание, и оно приятно. Иногда получается наоборот. Но я изначально допускаю, что

такая ситуация может возникнуть, и готова к ней.

Гонки = постоянные командировки, что приносит мне удовольствие. Но друзья относятся к этому по-разному. Сейчас они уже привыкли, хотя вначале возникали сложные эмоции. Бывала обычная ревность, они обижались, что я выбираю спорт, а не общение с ними. Со временем все поменялось, они теперь интересуются, «как там мои гонки», приезжают в гости на этап (но порой у меня нет времени с ними поболтать больше чем пару минут) или просто спрашивают, куда меня занесло в этот раз. Кто-то по-хорошему завидует тому, что я не сижу на одном месте. Но они поддерживают меня, несмотря на то, что я постоянно пропадаю куда-то в летние месяцы — в самое лучшее время для встреч и прогулок.

Если говорить о том, что мне не нравится в спорте, — мне не нравится внезапно возникающий необоснованный хаос, неорганизованность и несистемность. Моя задача — сделать так, чтобы весь коллектив — механики, гонщики — работал наиболее эффективно. Автоспорт требователен к качественному выполнению обязанностей, и когда такого нет, это мешает достичь результата. Все остальное решаемо. Естественно, я расстраиваюсь, если мой пилот проигрывает, но это задает новую планку на будущее. Безусловно, есть и много положительных моментов: обожаю встречать пилотов после гонки, видеть их горящие глаза, быть среди таких же, как ты, — объединенных любовью к автоспорту, когда все происходит с полуслова, чувствовать внимание зрителей к команде и, конечно, наблюдать закаты на автодроме.

Для меня гонки — это в первую очередь люди, причем не только сами персоналии, но и отношение людей к делу. Это помогает побеждать на трассе. Работа в команде требует как какой-то невидимой связи, единения, так и сильных личных качеств. Спорт зачастую раскрывает человека, и иногда в результате этого приходится как разочаровываться, так и влюбляться. Но машины я тоже люблю. Я с ними разговариваю, они для меня больше, чем железный механизм, построенный для достижения цели.

За десять лет в автоспорте самым ярким впечатлением для меня стал чемпионский титул Дениса Булатова в «Туринг-лайте». У нас был не самый легкий сезон, порой все складывалось вопреки нашим желаниям. Он сильно стремился к этому достижению и в последней гонке сезона взял титул. Мы шли к нему долгим путем, что и сделало победу особенной.

Моя заветная мечта в автоспорте — работать в мировом ралли-кроссе. Из более осязаемых вещей — хочу, чтобы все было идеально, действовало как часы и всегда приносило удовольствие всем участникам процесса».



EVERYTHING COMES TO LIFE



BEN STILLER  
NIGHT AT THE MUSEUM

ТИРАЖ — 300 ЭКЗЕМПЛЯРОВ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ СОВПАДАЕТ С КАЛЕНДАРЕМ СМП РСГ. АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ: V.NIKISHEV@RAF-RCRS.RU САЙТ СЕРИИ: РСГ.РФ.  
СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ: WWW.FACEBOOK.COM/RAFRCS, WWW.VK.COM/RAFRCS, WWW.INSTAGRAM.COM/RAFRCS/, WWW.YOUTUBE.COM/RCRSVIDEO