

СЕКРЕТ МИННАХМЕТОВА

В спортивном сезоне 2017 года легендарная серия Can-Am X Race, ведущая историю с 2009 года, претерпела существенные изменения и ребрендинг. Отныне она называется Can-Am X Race, гонка стала суперскоростной, но специалистам сезон запомнился другим. Чем? Как Ирек Миннахметов и его штурман Евгений Павлов выиграли серию в самом сложном классе SSV-Sport.



С ама победа не вызывает удивления – Ирек быстрый гонщик, и он уже забирает этот трофей в 2015 году, но тогда была победа по очкам. Миннахметов выиграл первый этап, на втором был третьим, а заключительную гонку сезона закончил на 4-м месте. В этом году Ирек сделал нечто феноменальное, финишируя все три этапа на первом месте! Такое уже было, скажете, в 2010 году, Сергей Жулябин также сделал за сезон три первых подиума, но вспомните гонку тех лет? Тогда можно было ремень вариатора поменять и не потерять позиции. Сейчас достаточно пропустить поворот и сделать крюк в триста метров, уже пропустите 2-3 экипажа, глотая пыль и ворча на штурмана. Три первых места в классе SSV-

Sport не могут быть случайностью и объясняться фартом. Секрет безошибочной быстрой езды – отличная передовица для журнала или как минимум интервью. Поэтому я зарядил диктофон, почитал про Ирека Миннахметова в «Википедии» и полетел в Казань. До этой поездки я много раз встречал Ирека на этапах серии Can-Am Trophy, мы пересекались на гонка RZR CUP и, конечно, общались – про технику, организацию, про журнал и тесты. И если бы до этого интервью вы спросили про Миннахметова, я бы ответил с уверенностью, наверное, на любой вопрос – казалось, в общих чертах хорошо представляю этого парня. Миннахметов? Серьезный, немногословный, быстрый,

технически грамотный, на трассе бескомпромиссный. Бескомпромиссный, это про всякие реверансы и галантность – Иреку нужна победа, за этим он едет на гонку. Будь вы тысячу раз крутым спортсменом – когда ошибетесь на траектории, Миннахметов «съест» тут же. Однако прочитав «Википедию», был сильно удивлен темпом, с которым растет его бизнес-карьера и социальная активность. В 20 лет уже генеральный директор ООО «Чингисхан», в 28 – депутат Казгордумы, в 30 – заместитель гендиректора по коммерческим вопросам ОАО «Татспиртпром», в 32 – руководитель «Татмедиа», в 35 – генеральный директор АО «Татспиртпром». Миннахметов 1980 года рождения, то есть сейчас ему 37 лет, и этот парень уже состоялся

и в бизнесе, и в спорте: мастер спорта по автогонкам, двукратный чемпион России по автогонкам (ралли-кросс) в классе D1 (2006 и 2009 г.), серебряный призер чемпионата России по автогонкам в классе D1 (2008 г.). В начале интервью у меня был заготовлен вопрос из серии «почему не едете на международные гонки?» или «как так – у команды “Чингисхан” в серии Can-Am X Race нет своего сайта?». Но глядя на веер проектов, в которых сейчас участвует Ирек, несложно догадаться, как он расставляет приоритеты и на что тратит время, которого после бизнес-деятельности, всей социальной активности и спорта практически не остается. Наш разговор мы акцентировали исключительно на гонке Can-Am X Race...



RS: Конечно, наши читатели хотели бы знать рецепт драйва Миннахметова, его секретный компонент. Но мы понимаем, что как такового секрета нет... **И.М.:** Почему нет? Есть. Залог отличного времени прохождения СУ – высокая средняя скорость. Я добиваюсь этого простым способом: на каждой сложной позиции дорожной книги представляю реакцию поведения среднестатистического участника, и там, где они, возможно, снимают ногу с педали газа, я не снимаю. Конечно, это проще сказать, чем представить. И зачастую нога

сама хочет сбросить ход. Но ты запрещаешь себе сбрасывать скорость и таким образом на каждом километре можешь отыгрывать секунду-две. Сейчас нельзя победить только тем, чтобы ехать максимально быстро. Все едут быстро. Выиграть можно тогда, если ехать быстро там, где остальные снимают ногу с педали газа.

RS: У меня был вопрос по технике пилотирования – используешь ли ты левую ногу для торможения одновременно с правой на газу? Но судя из предыдущего

ответа и того, что я сегодня подсмотрел на тренировке, – ответ «нет»... **И.М.:** Нет. Я не использую левую ногу. Во-первых, не вижу в этом практического смысла, потому как не такие уж высокие скорости, не такая уж сложная трасса и сам SxS – это не полутратонный гоночный болид. Во-вторых, а может, это и важнее, мы понимаем, что используем вариаторную трансмиссию, которая весьма критична к перегреву ремня, поэтому свой стиль пилотирования нельзя рассматривать отдельно от этого фактора.



Первый раз в Can-Am Trophy Ирек пришел в 2010 году. То был официально второй год серии, но, по правде, в 2009-м состоялась всего одна гонка, а соревнования в три этапа прошло именно в 10-м году. Миннахметов сразу показал отличный класс езды, закончив сезон на 4-м итоговом месте. С тех пор Ирек проехал все гонки без исключения, а это 21 этап! Экспериментируя с техникой, он показатся на всех достойных сайдах – от Polaris Ranger S 800 и Can-Am Commander 1000 до Can-Am Maverick 1000, Polaris XP 1000 и Can-Am Maverick X3 X RS. Дважды за историю серии Can-Am Trophy Миннахметов заканчивал сезон на 2-м месте – 2012 и 2014 года. В 2015-м фортуна улыбнулась Иреку – и он выиграл серию в самом серьезном классе SSV-Sport. Получилось не просто и по очкам: первый этап финишировал на первой позиции; на втором – был третьим; и третий этап закончил на 4-м месте. Но 2015 год стал знаковым, и спустя 5 лет борьбы Миннахметов наконец-то увез в Казань «золото» Can-Am Trophy! Два этапа 2016 года стали не фартовыми – только третье место и пятое. И вот 2017 год, который Ирек откатал более чем красиво: первое место на всех трех этапах в классе SSV-SuperSport!



Даже исходя из ситуации, когда ты можешь «валить на все деньги», нужно в определенные моменты давать вариатору передышку, охлаждать его, заботится о ремне. Притормаживать левой ногой – это не мой стиль.

RS: У тебя большой накат и серьезный опыт в шоссейных гонках (какой режим гонок и тренировок), а там понятно: самый важный фактор – это траектория. Шоссейная аккуратность помогает в Can-Am X Race?

И.М.: Конечно, учитывая, что достичь максимальной скоро-

сти можно технически мощностью мотора, а оптимальную траекторию нужно строить самому, опираясь на практический накат. Поворотов в гонке всегда больше прямых, и каждый поворот может или добавлять десятую секунды, или отнимать. Потому выверенные, не расхлябанные траектории позволяют держать в «тонусе» и отыгрывать время у расслабленных гонщиков.

RS: Кто из соперников для тебя представляет максимальный риск на трассе?

И.М.: На этот вопрос хорошо

сформулировал ответ Марк Твен, когда сказал, что лучший фехтовальщик на свете не должен опасаться второго лучшего фехтовальщика; опасаться нужно невежды, который ни разу не держал шпаги в руках, потому как он делает не то, что от него ожидают, и знаток перед ним беспомощен... Я это к тому, что хороших пилотов сейчас достаточно, но мы уже много лет катаемся вместе, и мы хорошо понимаем плюсы и минусы друг друга. Больше интриги мне видится в новых именах, в тех, кто сейчас только вкатывается, у кого еще непонятен и невиден потенциал. Но это здорово, что появляются и будут появляться новые быстрые гонщики, в этом и класс серии Can-Am X Race, что она становится с каждым годом все быстрее, все более профессиональнее. Чем труднее путь к победе, тем она слаще.

RS: Ты проехал на всех лучших в истории индустрии сайдах, от RZR 800 S, до нынешнего Maverick X3 – в чем специфика твоего сегодняшнего аппарата, что нравится и что нет?

И.М.: Будь у меня такая возможность, я бы передал

Ирек Миннахметов выступает в чемпионате России по ралли-кроссу уже более 10 лет (с какого года). В 2006 году в группе D1 занял первое место. Сейчас гоняет в российской серии кольцевых гонок (СМП РСКГ) в самом быстром и престижном классе «Туринг» (турбированные моторы объемом до 2 литров и мощностью около 350 сил). В 2010 году, когда он впервые пришел в серию Can-Am Trophy, у него уже был колоссальный опыт гонок! Малоизвестный факт, но именно Ирек является «крестным отцом» Can-Am Trophy. До его появления в серии не было кворума в зачете SxS – каталось не больше трех машинок. Миннахметов не только пришел сам и подтянул своих друзей, но и тем придал мощный импульс популярности классу SSV, который по количеству участников в наши дни превзошел зачет «Квадроциклы».



«большое спасибо» канадцам за Maverick X3 – это просто фантастический аппарат. Невероятный по скорости езды, по надежности, по эргономике. В мой предыдущий «боевой» SxS – Polaris RZR – я вложил 105 тыс. долларов, чтобы он мог ехать в формате Can-Am Trophy. Там было переделано абсолютно все, и постоянно что-то приходилось дорабатывать и дорабатывать. На нынешнем Maverick X3 мы перебрали стоковые амортизаторы, перенесли радиатор, поменяли рычаги подвески, прошли мотор до Stage 3,

хотя сейчас я понимаю, что хватило бы и Stage 2. Всё. Но оглядываясь назад, понимаю, что с темпом езды, которую позволяет мне Maverick X3, прежнего аппарата хватило бы минут на 6 максимум...

RS: А вот та скорость, с которой мы сейчас проехали эту волну, она достижима для тебя на Polaris RZR XP 1000 или Turbo?

И.М.: Если бы было надо – проехал. Но здесь вопрос другого плана – насколько долго у меня хватило бы концентрации держать машину? Сейчас мы пролетели этот участок битой до-

роги, практически 80 процентов времени находясь в воздухе, и длинная база Maverick X3 нам в этом благоволила. Технически не такая уж и сложная езда. Конечно, на RZR мы бы сейчас проехали не так комфортно, и ни о какой стабильности речи бы не шло – машинку пришлось бы ловить и вытаскивать. Но если говорить о плюсах Polaris, то он много легче заносит в повороты и лучше в них стоит. Идеального SxS нет. Если канадцы настроили X3 на скоростной ралли-рейд и у него сейчас конкурентов просто нет, то RZR

остается классным сайдом для кросса на затыканых трассах, хотя у американской машинки нет такого запаса по надежности, как у Maverick...

RS: Ты едешь практически на стоковом Maverick X3, и за счет «железа» у тебя серьезный ресурс по улучшению времени прохождения на СУ. За счет каких компонентов или решений думаешь этого достичь?

И.М.: Пока, действительно, нынешнего аппарата хватает, но, вероятно, уже на следующий сезон станет сложнее – класс





гонщиков растет, и то, что прокатило в 2017 году, в сезоне 2018-го не актуально. Поэтому думаю брать свежий X3 и строить новый SxS. Всегда проще реализовать аппарат после одного сезона, чем после двух или трех. Плюс не забывай, что усталость железа не метафора, и рычаг или еще какой элемент может поломаться в любой момент. Если серьезно относиться к гонке, техника должна быть максимально новой и минимально уставшей. Перспективным направлением для дальнейшей работы видится подбор оптимального

комплекта «шина – диск». В прошлом сезоне мы катались на GBC Kanati Mongrel, но мне кажется, у нее недостаточное пятно контакта за счет сферического профиля. В этом решили не мудрствовать и остались на стоковом Maxxis Bighorn 2, плюс на грязевых участках я использовал ITP Blackwater и остался довольным этим решением. Но понимаю, что надо тестировать шины, надо искать более оптимальный комплект, и у того, кто его найдет, будет серьезное преимущество по скорости на всей дистанции СУ, а это серьезный плюс.

Миннахметов выезжает за счет пилотирования. Железо дело второе, и в машинке у Ирека большой нереализованный потенциал. «Фишка» этого парня в том, что он умеет долго держать высокий темп, у него рейсинговая траектория, и при этом в каждом повороте и на каждой яме Ирек сам себя ускоряет. Это важное качество – соперничество со своей собственной тенью.



RS: На этапах Can-Am X Race 2017 мы с тобой уже обсуждали подвеску и ты считаешь стоковые амортизаторы вполне достаточными для серии. Какие мысли в преддверии следующего сезона?

И.М.: Стоковые амортизаторы, несомненно, хороши, но когда большая часть дистанции трех гоночных дней проходит на скорости выше ста километров в час, мне иногда кажется, что они слегка «закипают». Может, это действительно кажется, не знаю точно. Но с амортизаторами надо работать. Как минимум нужно конструктивно решать

вопрос более эффективного отвода тепла от расширительных бачков, как максимум – переход на профессиональный гоночный комплект. Все-таки надо понимать, что это один из наиважнейших элементов конструкции, отвечающий и за максимальную скорость прохождения, и за безопасность, и за комфорт.

RS: Тормоза? Нет мысли сделать более эффективные тормоза?

И.М.: К тормозам у меня нареканий нет. Конечно, у канадского сайда есть своя

специфика в торможении, но за всю серию они у меня не перегревались и не подвели. Теоретически их можно улучшить, но приоритет у тех позиций, о которых я сказал выше. Тормоза, кстати, еще один пункт для новичков в серии, которые хотят улучшить свою езду. Не нужно тормозить заранее. Все надо делать по максимуму – подлетать к повороту надо максимально быстро, затем надо максимально сильно тормозить, прописывать оптимальную траекторию и также максимально быстро разогнаться. Все эти этапы

крайне важны. Много гонщиков неосознанно сбрасывают скорость, приближаясь к повороту, а должны полетать. Это потеря времени. И выходить из поворота надо, с одной стороны, сберегая ремень вариатора, но с другой – без витания в облаках и мыслях «как четко я прописал траекторию» – жми на газ и выходи...

P.S.: Победитель серии Can-Am X Race 2017 года, Ирек Миннахметов не столько открыл свои секреты, сколько подтвердил правило 10 000 часов – вне зависимости от

таланта или везения, плановое занятие одним делом на протяжении длительного периода позволяет достичь знаковых результатов. Три часа в день, или 20 часов в неделю на протяжении 10 лет, гарантируют гениальный результат, и исторически это подтвержденный факт от вундеркинда Моцарта, группы «Битлз» или Ирека Миннахметова – чемпионом России по автогонкам он был еще до серии Can-Am Trophy, после чего лишь оттачивал свое мастерство. Секрет быстроты гонщика в его трудолюбии. **RS**

