

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 SMP RACING

 Российская серия кольцевых гонок


РОССИЙСКАЯ
АВТОМОБИЛЬНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ



НОВИЧОК СМП РСКГ:
ВАСИЛИЙ ВЛАДЫКИН

V-TUNING: ЭТАП ГЛАЗАМИ
КОМАНДЫ

ИВАН ЛУКАШЕВИЧ: ПРО
ПЕРЕРЫВЫ В КАРЬЕРЕ И КАК
ПОПАСТЬ В СМП РСКГ ЧЕРЕЗ
НОВУЮ ЗЕЛАНДИЮ

5 ЭТАП
ADM
RACEWAY
#СМПРСКГ



ЕФИМ
ГАНТМАХЕР



АЙДАР
НУРИЕВ

VS

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

С какого года Айдар занимается автогонками?

~~С 2007 года~~ (С 2005 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

~~Какой-то борьбой~~ (Фитнес, а так хватает гонок)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?

~~Audi RS3~~ (Volkswagen Golf)

Его первое место работы?

~~Механик первой татарской команды ФТ~~ (Слесарь-сантехник)

Тренируется ли на симуляторах?

Конечно! ~~Assetto Corsa~~ (Да, Dirt 4)

Есть ли у него какое-то хобби?

~~Учить иностранные языки~~ (Активно проводить время)

За кого болеет в «Туринге»?

~~Олег Харук~~ (За всех казанских пилотов)

С какого года Ефим занимается автогонками?

~~С 2013 года~~ (С 2003 года)

Занимается ли он спортом кроме гонок?

Бег (Мотокросс)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?

~~Volkswagen Golf~~ (В мечтах на «туринговом» Ravon, а так Хонда)

Его первое место работы?

~~Автослесарь~~ (Спекулировал сладостями в школе)

Тренируется ли на симуляторах?

~~Нет~~ (Пару раз в году в RaceRoom)

Есть ли у него какое-то хобби?

Бег (Бег)

За кого болеет в «Туринге»?

~~Павел Яшин~~ (Алексей Дудукало)

СО СЧЕТОМ 1:1 В ДУЭЛЬ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ НИЧЬЕЙ
НЕ САМЫЙ ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ, НО «ТУРИНГОВЫЙ» RAVON – ЭТО СИЛЬНО!



НОВИЧОК СМП РСКГ ВАСИЛИЙ ВЛАДИКИН

Мой дебют в СМП РСКГ получится немного неожиданным. В нашей команде произошла замена – Андрей Емелин не смог продолжить выступать в «Супер-продакшне» по личным причинам, и руководитель Mazda High Power предложил мне завершить сезон вместо Андрея. Я сразу согласился. В прошлом сезоне RHNCC я ездил на более слабом автомобиле – в Мазде 323 было всего 120 л. с., в этом сезоне я так же еду тайм-атак, но уже на Mazda 3, которая выступала в СМП РСКГ в 2016 году под управлением Михаила Лободы. Главное отличие – в тайм-атаке я еду на атмосферном моторе, а в СМП РСКГ – на турбированном двигателе. Так что к автомобилю привыкать не пришлось.

Трассы используются те же самые, и был какой-то вкат. Безусловно, в очных гонках тяжелее, чем просто ездить на время. Сложнее оказалось из-за добавившихся эмоций — адреналин, страх перед первой гонкой, накал борьбы от

присутствия соперников рядом. До этого опыт очной борьбы, конечно, был – я поехал немного в картинге на Ротакс Макс, в кольце принял участие в этапе чемпионата Белоруссии и в REC. Но там уровень контактной борьбы немного другой. В целом постепенно привыкаю.

Пока я проехал всего два этапа: на Смоленском кольце и в Казани. Основные эмоции, правда, дали не самые приятные события – столкновение с Евгением Мейтесом, после чего я вынужденно выбыл из воскресной гонки, и технические проблемы с двигателем в Казани, из-за которых тоже пришлось пропустить один заезд. Но случались, конечно, и приятные вещи – запомнилась квалификация на смоленском этапе, где нам не хватило 0,138 секунды до второго места. Это дало уверенность, я почувствовал, что можно бороться на равных – это позволяла машина, и я не так плох по скорости.

Я приму участие во всех оставшихся

этапах СМП РСКГ. Меня ждут разные трассы. Кольцо в Мячково узкое и медленное, и, как мне кажется, не очень предназначено для такого рода гонок. Мы провели там несколько тестовых дней и понимаем, что обгонять будет сложно. Но трасса новая для всех, и мы надеемся, что эти тесты дадут нам хорошую скорость. Хотелось бы показать достойную квалификацию и результат в первой тройке. Если, конечно, получится. Приблизительно такие же ожидания у нас от этапа на Moscow Raceway, поскольку это наш домашний трек, я много там ездил. Сочинский этап для нас станет новым. Но будем стараться в каждой гонке показать максимально возможный результат.

Если говорить о каких-то далеких мечтах, то хотелось бы проехать марафон в Ле-Мане. А так меня привлекают гонки «Гран Туризмо» и задний привод. Было бы интересно поехать на формуле. Хотя бы пару тренировочных дней.



КОМАНДНАЯ РАБОТА: СКОЛЬКО НА САМОМ ДЕЛЕ ДЛИТСЯ ОДИН ЭТАП?

Пилоты выезжают на предстартовую процедуру, проводят пару динамичных гонок, победно поливают друг друга шампанским – так выглядит каждый этап СМП РСКГ для стороннего наблюдателя. Однако это лишь вишенка на торте, который команда поставила в печь задолго до того, как погасли огни стартового светофора. Как выглядит подготовка к этапу и работа во время гоночного уик-энда для гоночного коллектива, рассказывает руководитель B-Tuning Pro Racing Team Андрей Севастьянов.

«Коротко рассказать про соревнования никогда не получается. Потому что гонки проходят за три дня, если считать с административной проверкой и официальной тренировкой, а начинается все намного раньше.

Сначала надо определиться с графиком доставки техники и оборудования. К этому моменту все должно быть готово, чтобы собрать, загрузить и отправить на автодром. Необходимо продумать логистику, чтобы персонал с оборудованием прибыл своевременно, без спешки, но и без опозданий.

Я всегда выстраиваю календарь в обратную сторону от основной даты: так значительно проще. Всем понятно, что если первые тесты в Грозном запланированы на понедельник, то команда должна прибыть на трассу не позднее 18:00 в воскресенье. Так как мы едем из Москвы, а база коман-

ды находится у метро «Щелковская», то выехать за пределы МКАД нужно не позднее 5 утра в субботу. Мы доезжаем до Ростова-на-Дону, там ночуем – и в воскресенье уже на месте.

Соответственно, за несколько дней до этого необходимо забронировать гостиницу, в которой остановимся по дороге, и отель возле автодрома, где мы будем жить во время соревнований. У команды механиков свой график; у пилотов, тренера и административного персонала – свой. Поэтому нужно заранее продумать, кто и как попадает в аэропорт, как будет перемещаться на трассу и в гостиницу в течение всей недели, которая закончится гоночным уик-эндом.

Примерно за полмесяца до этапа необходимо сообщить поставщикам топлива и гоночных шин о своих пожеланиях, так как все мы – спортсмены, команды – заставля-

ем их сильно понервничать, когда в последний день просим «закинуть» в грузовик дополнительный груз.

Бронирование технических боксов необходимо делать еще раньше – намного раньше! В последнее время у команд из «младших» классов СМП РСКГ не лучшая ситуация. Надо бы порадоваться, что в классе «Туринг» увеличилось количество автомобилей, но, поскольку они в приоритете и занимают практически все боксы, на большинство трасс нам приходится привозить палатки для обслуживания техники и размещения оборудования команды.

С нами на соревнования приезжают не только механики и спортсмены, но и инструктор по физподготовке, а также администратор Мария Рябова – по совместительству жена нашего тренера Антона Захарова. На ее плечах питание большой команды, в дни гонок Мария успевает на-

кормить 30 человек, а аппетит у нас отличный. В связи с этим нужно предусмотреть закупку необходимых продуктов и расходных материалов, чтобы меньше отвлекаться в момент соревнований на поездки по магазинам. Хотя от закупок скоропортящихся продуктов все равно нельзя отказаться: хлеб, фрукты, мясо нужны каждый день. К слову сказать, команды в СМП РСКГ очень дружны и очень помогают друг другу в хозяйственной деятельности. Администраторы и повара постоянно общаются между собой, и меня всегда радует, что гонки гонками, а за кулисами соревнований все мы – большая дружная автоспортивная семья.

По дорогам России мы передвигаемся на транспорте команды, не хулиганим. Все знают, что штрафы за превышение скоростного режима каждый водитель оплачивает самостоятельно. Это дополнительно стимулирует быть более внимательным на дороге и не спешить.

На самом соревновании мы давно усвоили, кто и чем занят – сферы ответственности распределены задолго до начала сезона. При этом мы всегда можем подменить друг друга и, если вдруг кто-то пропустит этап по состоянию здоровья, команда отрабатывает так, что этого никто не заметит.

Как правило, на самом соревновании мы отправляем пилотов отдыхать раньше, чтобы они восстановили силы и были полны энергии для результативной работы. Технический персонал и тренер Антон Захаров (он у нас еще и инженер по настройке автомобиля) остаются в расположении команды, готовят и контролируют состояние гоночной техники. Иногда мы заканчиваем поздно (а порой и очень поздно), но делаем все таким образом, чтобы утром пилот мог сесть за руль, запустить двигатель и выйти на старт без задержек. Стараемся «на завтра» ничего не оставлять. Все должно быть полностью готово к соревнованию.

В перерывах между тренировками или после их окончания наш инструктор по физподготовке Алексей Красильников проводит занятия со спортсменами. Поскольку в этом сезоне мы сосредоточены на юниорском классе, порой происходящее напоминает пионерлагерь: занятие мы проводим для гонщиков своей команды, а приходит практически вся молодежь. Но мы не против – наоборот, хорошо, что спортсмены готовятся и перенимают опыт не только на трассе, но и в процессе подготовки к гонке. А по вечерам мы ездим по трассе на велосипедах. Убиваем двух зайцев: занимаемся спортом и наблюдаем за состоянием гоноч-

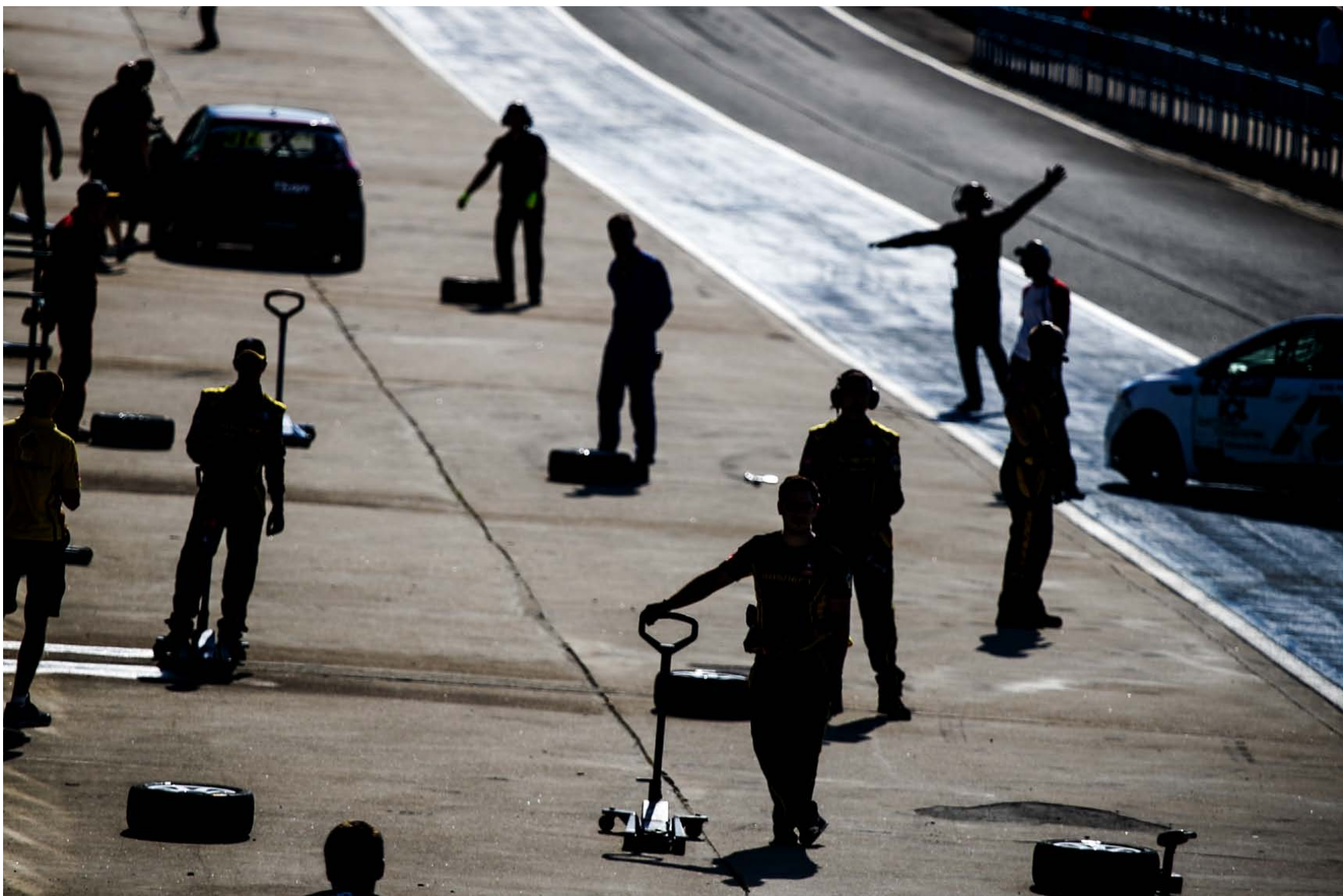
ного полотна.

Чтобы легче переносить нагрузку в жаркую погоду и дольше оставаться «свежими», пилоты свободное время проводят в командном грузовике: там непрерывно работает кондиционер, и находиться в прохладе значительно легче.

Да и вообще мы стараемся создать комфортные условия: многие заметили, что на жарких этапах в Сочи и Грозном у нас всегда работают вентиляторы с увлажнением воздуха. Так выполнять свою работу всегда приятнее, и персонал устает значительно меньше.

После окончания этапа мы все вместе собираем оборудование, грузим по машинам – и в понедельник утром выдвигаемся на базу команды. После приезда у команды два выходных – у всех, кроме тренера и руководителя команды. Им приходится анализировать результаты этапа, составлять список дел, подводить итоги, отвечать на вопросы СМИ, проводить встречи с партнерами.

Ну а самая добрая шутка про гонки (думаю, не только в нашей команде) – это переименованная фраза из анекдота: «Люблю автоспорт, но как погрузка-разгрузка – хоть увольняйся!».



ФОТОГАЛЕРЕЯ

Екатерина Шарапова

Григорий Голышев

Евгений Сафронов

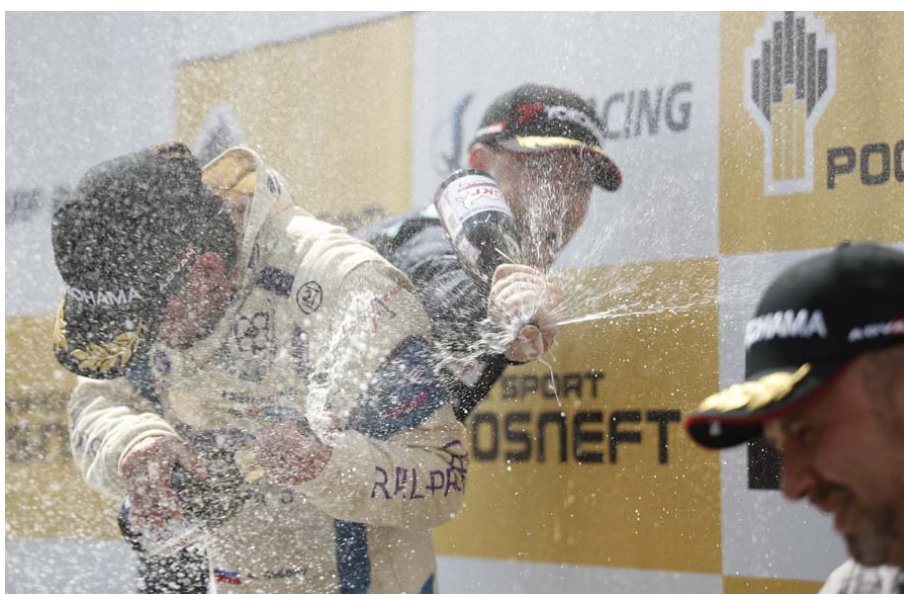


РУСТАМ ФАТХУТДИНОВ ГОТОВ ЗАРУЛИВАТЬ И НА ПОДИУМ ТОЖЕ



ЧАЙ - НАПИТОК ЧЕМПИОНОВ!

НАСТАВЛЕНИЯ ПЕРЕД СТАРТОМ



КЛИРЕНС - ДЕЛО ТОНКОЕ!





ИВАН ЛУКАШЕВИЧ

– Как ты пришел в автоспорт? Это была твоя инициатива или родители посадили, а тебе понравилось?

– Я думаю, когда мы маленькие, у нас нет особой инициативы, так что да, это было желание родителей. Мы пришли с папой на первый открывшийся в Москве прокатный картодром на Автозаводской, если я не ошибаюсь. Естественно, мне все это понравилось, но вариантов, как продолжать, мы не знали, в автоспорте не разбирались. Поэтому я пошел в школу багги, зимние какие-то покатушки, где познакомился с моим первым тренером по картингу, который и обозначил путь. Дальше уже был чемпионат Москвы по картингу, потом России – и пошло-поехало.

– В твоей карьере был интересный и достаточно уникальный опыт – выступление в Формуле Ford. Мало кто из россиян ездил на этих машинах без крыльев на узеньких колесах. Это вообще какую-то пользу дало?

– Это очень странные автомобили, и у меня до сих пор неоднозначное отношение к тому году. Ты правильно отметил: машина настолько отличается от всего остального, что, когда ты к концу сезона садишься на следующий автомобиль какой-нибудь Формулы Renault, у которого есть крылья, тебе приходится забывать все, что ты выучил в Формуле Ford. Все остальные машины уже достаточно однотипные, только увеличивается мощность и количество держака. А там была такая история, что у тебя вроде и формула, но она не особо держится за дорогу, у нее есть только механическое сцепление, широкая колея, узенькие колеса. Ты тормозишь рано, как в кузовах, при этом у тебя легкая машина. Это что-то среднее между картингом, формулой и чем-то еще. Она учит тебя каким-то базовым вещам вроде работы с телеметрией, борьбы на трассе, дисциплины, но в плане пилотажа вещь достаточно бесполезная.

– Далее ты выступал в Формуле Palmer Audi. Насколько тебе было сложнее с этой большой и мощной в сравнении с Форму-

лой Ford машиной? Как быстро подобрал ключик к британским трассам, которые сильно отличаются от того, что есть на континенте?

– Для меня тогда все было в новинку, поэтому я не привыкал к одному типу трасс. Любой новый трек оказывался для меня новым типом. Естественно, эти старые узкие английские дороги имеют свою специфику, но я достаточно быстро адаптировался. Мощность автомобиля тоже не являлась какой-то проблемой. Главной сложностью, как я уже говорил, стала аэродинамика. Но это то, через что проходит любой подросток, который пересаживается из картинга в формулу: когда нужно перебороть свой инстинкт самосохранения и поверить, что чем быстрее ты едешь, тем устойчивее машина и тем безопаснее она себя ведет в повороте.

– Потом в твоей карьере случился первый перерыв. Как ты его прожил? Было трудно без гонок?

– Первый перерыв прошел достаточно

легко. Он длился всего год, когда я заканчивал школу и поступал в институт, так что было не до скуки.

– И потом ты попал сразу в GP3 — в серию, в которой у тебя не сложилось. Почему?

– Я думаю, что это было преждевременным решением, и лучше бы выступать в какой-нибудь Формуле Renault. Я долго вкатывался, к тому же пропустил год, а мои соперники все это время где-то выступали. Поэтому после первого сезона в GP3 мы отправились в Новую Зеландию, чтобы получить дополнительную гоночную практику в чемпионате Toyota Racing Series. Во втором сезоне начались определенные технические проблемы. Так что те результаты, которые я показывал, кажется, что-то в районе 8-10-го места, соответствовали моей скорости в то время.

– Вместе с тобой выступала целая плеяда нынешних звезд: Александр Росси, Жан-Эрик Вернь, Роберт Уикенс, Антониу Феликс да Кошта, Алекс Симс, Джозеф Ньюгартен и многие другие. Ты можешь кого-то выделить?

– Ты правильно сказал, что состав был довольно сильным. Уже тогда стало ясно, что очень быстрый парень — это Боттас. Также я бы выделил Александра Росси, который сейчас выступает в серии Indycar.

– Ты упомянул про выступления в Новой Зеландии. Что это за серия, какого уровня там трассы и насколько все это отличается от Европы?

– Прежде всего там очень интенсивный сезон — пять гонок за полтора месяца, если я не ошибаюсь. И большинство пилотов — это европейцы, которые, как и я, приехали за практикой. Европейские гонщики, команды, инженеры, механики — только машины хранились в Новой Зеландии. Что касается трасс, то в среднем они соответствуют тому уровню, который есть сейчас в России. Они интересные, хорошие, но, скажем так, национального уровня. Но, когда потом ты приезжаешь в Европу и попадаешь на Сильверстоун или Спа, разницу, конечно, ощущаешь. Новая Зеландия дала мне отличный гоночный опыт, и сейчас так же, как мы тогда, поступают многие другие. Туда отправляют своих пилотов и Red Bull, и SMP Racing, что показывает правильность этого решения.

– После двух сезонов в твоей карьере вновь наступил перерыв. На этот раз длинной в четыре года...

– Да, вот второй перерыв я уже переносил гораздо тяжелее. Моя карьера до этого была связана с программой подготовки пилотов команды «Формула-1» Marussia, и я со всей юношеской наивностью видел себя пилотом «Формулы-1». Мне казалось, что все будет достаточно просто и безоблачно.

Поэтому первый год без гонок я вообще находился в депрессии и считал, что на этом моя спортивная жизнь окончена. Но потом потихоньку начал пробовать себя в новых сферах: как тренер, руководитель команды, организатор каких-то мероприятий, вывозил пилотов-любителей на разные европейские гоночные трассы, работал в рекламе — я все-таки закончил факультет рекламы. Этот период хорошо помог мне узнать автоспорт с разных сторон — спонсора, владельца команды, а не только пилота.

– Потом ты выступал в серии Mitjet, на купе классов GT3 и GT4, на прототипе Radical...

– Да, вернулся я в автоспорт в качестве пилота благодаря Борису Шульмейстеру. Когда в 2015 году в России запускалась серия Mitjet by Arctic Energy, нужно было привлечь внимание к серии — красивая картинка, интересные гонки. Так я оказался за рулем Mitjet и на второй полный год выступлений стал чемпионом. Что касается других классов, то это все-таки были разовые выступления. В том же GT3 я проехал несколько гонок на R8 в Германии.

– Последние два года ты выступаешь на автомобиле класса «Туринг», и это первая переднеприводная машина в твоей карьере. Сложно было адаптироваться? Помог твой опыт или это вообще что-то совершенно другое?



– Мне многие говорили, что придется очень долго привыкать, что заднеприводный опыт придется забыть, что не получится совмещать езду на переднеприводной и заднеприводной машине в ходе одного сезона. В итоге все оказалось несколько проще. В прошлом году были и подиумы, и победа, удавалось параллельно ездить и на заднеприводной технике. В целом это укладывается в мою теорию о том, что уже на второй год ты можешь показывать высокий результат на новой для себя технике. Я надеюсь, что по итогам нынешнего сезона мы это увидим по моим результатам.

– В этом году ты выступаешь на Hyundai i30 N. Есть мнение, что эта машина куда чувствительнее к настройкам, чем Audi, Seat и Volkswagen. Дескать, потенциально это очень быстрая машина, но ее сложнее настроить. Так ли это?

– Я согласен с тем, что она чувствительна к настройкам, но не согласен с тем, что ее сложнее настроить. Эта машина дает тебе больше обратной связи, вам с инженером проще понять направление, в котором двигаться, вы реже совершаете ошибки в настройке именно благодаря этой обратной связи.

– Ты выступал на очень разной технике, а какой автомобиль понравился больше всего?

– Формула Renault 3.5. Я не выступал на ней в гонках, но у меня было два дня тестов на этой машине. Это очень мощная, быстрая, громкая машина. Самая бескомпро-

миссная из всех, на которых я выступал.

– Впереди два этапа на подмосковных трассах: в Мячково и на Moscow Raceway. Доводилось ли ездить уже на обновленной трассе ADM Raceway и что ты вообще думаешь про гонки класса «Туринг» на этом треке?

– Я думаю, что это не лучшая идея – проводить там гонки класса «Туринг». Да, я ездил по ней в прошлом году. У нас были тесты в Мячково, когда я пересел на Audi, и мы тренировались, чтобы я освоился с новым автомобилем. Эта трасса очень медленная, узкая, на ней практически невозможно обгонять. Шины уходят быстрее, чем на других треках. Я думаю, что нас ждет очень скучная гонка именно потому, что в Мячково очень трудно обгонять.

– У тебя все еще тяжелый автомобиль. Насколько это может стать проблемой в Мячково?

– В этом году очень честный ВоР, все примерно в равных условиях. Например, у меня тяжелая машина, но она выигрывает за счет других сильных сторон. На всех трассах ВоР работал очень справедливо, но этот трек ни на что не похож не то что в Европе, но и в России. У нас не было еще гонок по таким картодромным трассам, поэтому неизвестно, как будет работать ВоР на ней. Надеюсь, что вес автомобиля не станет проблемой, но есть вероятность, что именно в Мячково легкие машины получат заметное преимущество.

– Какие твои любимые трассы в Европе и в России?

– Я люблю требовательные трассы с богатой историей, поэтому для меня особенное место — трасса в Спа. Она быстрая, сложная, ты ощущаешь ее историческое значение. Ну а в России мне нравится трасса в Казани. Своей трехмерностью и быстрыми поворотами.

– Продолжая разговор об исторических трассах – ты ездил по Северной петле Нюрбургринга?

– Да, мне довелось проехать по этой трассе несколько кругов на Toyota GT86. Это ни с чем не сравнимые впечатления, настоящая буря эмоций. Но она имеет мало общего с кольцевыми гонками как с дисциплиной. Северная петля скорее напоминает закольцованный раллийный доп с трамплинами, неровностями покрытия и отсутствием права на ошибку. Ее, конечно, надо долго учить. Меня прокатил на той же GT86 немецкий гонщик, который отлично знаком с этой трассой, проехал на ней немало гонок. Так что я увидел, как быстро можно ехать по этой дороге.

– Хотел бы поучаствовать в гонке на Нордшляйфе? Хотя бы на той же машине класса TCR?

– Да, почему нет. Но это требует много времени, вдумчивого подхода, множества тренировок. Не зря там проходит 10 этапов VLN, по одной и той же трассе – и людям не надоедает.



СМП РСКГ 2019

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ
ПОСЛЕ ЧЕТВЕРТОГО ЭТАПА

ТУРИНГ

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	Очки				
1	1	БРАГИН	Дмитрий	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Hyundai I30 TCR	11	25	11	20	9	20	10	16	122
2	14	ГАВРИЛОВ	Клим	Санкт-Петербург	VRС-Team	Audi RS3 LMS	13	4	27	0	16	11	27	9	107
3	11	ЛАДЫГИН	Кирилл	Тольятти	LADA Sport ROSNEFT	LADA Vesta Sport TCR	26	13	16	1	7	26	16	0	105
4	43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Королев	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Cupra Leon	16	7	13	10	27	0	20	11	104
5	3	ДУДУЧАЛО	Алексей	Москва	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Audi RS3 LMS	9	21	7	26	20	10	0	4	97
6	62	ЛУКАШЕВИЧ	Иван	Москва	ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ Тим	Hyundai I30 TCR	4	8	20	11	8	13	8	20	92
7	27	ГРАЧЕВ	Михаил	Омск	LADA Sport ROSNEFT	LADA Vesta Sport TCR	20	16	0	0	0	3	7	26	72
8	17	КАЛЬМАНОВИЧ	Павел	Тольятти	ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	6	6	0	7	10	16	11	13	69
9	10	БАДОВЕ	Антон	Москва	Академия ралли	Cupra Leon	7	10	0	8	11	8	9	8	61
10	91	БУРЛУЦНИЙ	Григорий	Санкт-Петербург	Carville Racing	Volkswagen Golf TCR	11	0	1	13	13	1	0	7	46
11	47	ТОЛКАЧЕВ	Лев	Москва	RUMOS Racing	Cupra Leon DSG	5	3	8	16	1	0	3	5	41
12	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	RUMOS Racing	Cupra Leon DSG	2	9	9	9	2	0	5	3	39
13	95	ЧУБАРОВ	Иван	Москва	AKHMAT Racing Team	Cupra Leon DSG	8	5	5	0	5	0	6	10	39
14	76	МИННАХМЕТОВ	Ирек	Казань	Чингисхан	Audi RS3 LMS	1	11	0	2	0	0	13	0	27
15	37	ЯШИН	Павел	Москва	Neva Motorsport	Cupra Leon	0	0	0	5	6	7	1	6	25
16	87	ШАРАПОВ	Марат	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	0	2	4	4	3	6	4	1	24
17	50	МАРУШКО	Александр	Йошкар-Ола	AMГ Моторспорт	LADA Vesta TCR	0	0	3	6	0	9	0	0	18
18	89	ШИГАБУТДИНОВ	Тимур	Казань	СТК ТАИФ МОТОРСПОРТ	Audi RS3 LMS	0	1	10	0	4	2	0	0	17
19	63	АХМАДОВ	Ибрагим	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Golf TCR	3	0	6	0	0	0	0	2	11
20	77	ГИЛЬФАНОВ	Альберт	Казань	Чингисхан	Volkswagen Golf TCR DSG	0	0	2	3	0	5	0	0	10
21	83	НЕМИН	Антон	Краснодар	Motor Sharks	Honda Civic TCR	0	0	0	0	0	4	2	0	6
22	9	ХАРУК	Олег	Москва	Neva Motorsport	Honda Civic TCR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	33	МУРАДЯН	Артур	Жигулевск	AG Team	Cupra Leon DSG	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	22	АХМЕТВАЛЕЕВ	Ильсур	Казань	УГМК Моторспорт	Volkswagen Golf TCR DSG	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	80	АБАЛУЕВ	Андрей	Санкт-Петербург	Carville Racing	Audi RS3 LMS	0	0	0	0	0	0	0	0	0

СУПЕР ПРОДАКШН

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	Очки				
1	50	НЕЗВАННИН	Владислав	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta	27	20	9	16	26	20	20	158	
2	10	ПЕТУХОВ	Андрей	Санкт-Петербург	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta	20	26	20	26	20	16	16	10	154
3	78	АНТИПОВ	Вадим	Нижний Новгород	Soft Racing Team	Subaru BRZ	11	8	26	20	17	13	13	26	134
4	22	ЛЕБЕДЕВ	Дмитрий	Нижний Новгород	Soft Racing Team	Subaru BRZ	10	13	17	7	0	25	11	16	99
5	45	МЕЙТЕС	Евгений	Москва	Автопродукт Матч ТВ	LADA Granta	13	16	0	0	0	11	27	13	80
6	77	БОРИСЕНКО	Юрий	Краснодар	личный зачет	LADA Granta	16	9	8	13	0	9	10	9	74
7	54	ГАРМАШ	Александр	Москва	АГАС	Volkswagen Scirocco	9	7	13	9	13	11	0	11	73
8	88	ВИХАНСКИЙ	Николай	пгт. Загорянский	АГАС	Honda Civic	0	0	11	10	11	8	0	0	40
9	87	ПАСТУШКОВ	Павел	Чита	Soft Racing Team	Subaru BRZ	11	0	10	8	0	0	0	0	29
10	37	ЕМЕЛИН	Андрей	д. Житниково	личный зачет	Mazda 3	0	10	0	11	0	0	0	0	21
11	96	ВЛАДЫКИН	Василий	Москва	личный зачет	Mazda 3	0	0	0	0	0	0	0	8	8

ТУРИНГ ЛАЙТ

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	Очки				
1	17	ЧЕРЕВАНЬ	Владимир	Орел	Академия ралли	Volkswagen Polo	27	26	25	20	13	13	13	20	157
2	5	ГОЛИНОВ	Роман	Москва	Академия ралли	LADA Granta	16	20	9	16	25	20	9	25	140
3	46	ГАНТМАХЕР	Ефим	Москва	RAVON Racing Team	Ravon Nexia R3	0	16	18	26	20	16	10	13	119
4	19	ШУШАНОВ	Родий	Санкт-Петербург	С-логистик Рейсинг	Peugeot 208	13	11	10	10	12	26	9	11	102
5	7	САЛЬНИКОВ	Александр	Владимир	B-Tuning Pro Racing Team	Hyundai Solaris	10	10	11	11	16	11	11	16	96
6	29	УДАЛЕНКОВ	Владимир	Санкт-Петербург	С-логистик Рейсинг	Peugeot 208	11	13	20	0	0	0	0	0	44
7	4	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	Казань	Suvar Motorsport	LADA Granta	0	0	13	13	0	0	16	0	42
8	48	НУРИЕВ	Айдар	Казань	RAVON Racing Team	Ravon Nexia R3	20	8	0	0	11	0	0	0	39
9	12	СИМОНОВ	Михаил	Сызрань	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	0	0	0	0	0	0	25	10	35
10	21	КАБАНОВ	Артем	Екатеринбург	B-Tuning Pro Racing Team	Volkswagen Polo	0	0	0	0	0	0	21	0	21
11	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	0	9	0	0	0	0	0	0	9

S1600

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	Очки				
1	35	КУЗЬМИНОВ	Павел	Санкт-Петербург	AG Team	KIA Rio	14	11	26	26	13	11	16	16	133
2	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Granta	0	0	20	0	21	26	20	25	112
3	19	ШЕШЕНИН	Владимир	Тольятти	LADA Sport Rosneft	LADA Granta	0	0	1	11	26	20	27	20	105
4	5	ШУЛЬМЕЙСТЕР	Борис	Москва	Microbor AG Team	Hyundai Solaris	25	11	13	16	10	13	0	13	101
5	56	КОРАБЛЕВ	Василий	Казань	ПАРУС	KIA Rio	5	25	11	20	11	9	4	0	85
6	18	ДЖОНСОН	Томас	Флорида	AG Team	KIA Rio	20	20	2	10	9	10	13	1	85
7	44	НАФИКОВ	Руслан	Казань	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	11	4	16	0	16	16	0	10	73
8	84	ТУПОНОСОВ	Филипп	Москва	личный зачет	LADA Granta	10	8	9	2	7	8	10	7	61
9	15	ШУШАРИН	Роман	Санкт-Петербург	личный зачет	KIA Rio	16	13	8	0	6	0	0	10	53
10	22	МЕЦКЕР	Евгений	Челябинск	Microbor AG Team	Hyundai Solaris	8	5	7	6	8	0	9	8	51
11	21	ПЕРЕБОРСКИЙ	Антон	Москва	B-TUNING Pro Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	9	9	10	13	0	0	0	0	41
12	4	ЩЕГОЛЕВ	Сергей	Нижний Новгород	личный зачет	Hyundai Solaris	0	0	6	9	5	7	11	3	41
13	17	ГОРБАТСКИЙ	Илья	Москва	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	6	6	0	0	2	6	8	6	34
14	24	ВДОВИН	Алексей	Тверь	личный зачет	LADA Kalina	7	7	0	3	4	5	0	0	26
15	52	ДУДАРЕВ	Дмитрий	д.Фроловское	личный зачет	LADA Granta	0	0	4	5	0	0	7	5	21
16	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	AKHMAT Racing Team	KIA Rio X-line	4	16	0	0	0	0	0	0	20
17	50	ЗАРГИРОВ	Айрат	Чебоксары	личный зачет	Hyundai Solaris	0	0	5	8	0	0	0	0	13
18	14	ВАСИЛЬЕВ	Андрей	Чебоксары	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	0	0	1	4	0	0	4	4	13
19	10	МЕЛЬНИКОВ	Владимир	Москва	личный зачет	LADA Granta	0	0	0	0	0	0	0	11	11
20	7	КУЛЬДЯЕВ	Михаил	Домодедово	личный зачет	LADA Granta	0	0	3	7	0	0	0	0	10
21	55	МИННИН	Денис	Тольятти	личный зачет	LADA Kalina	0	0	0	0	0	0	6	2	8
22	59	КОРАБЛЕВ	Анатолий	Казань	личный зачет	KIA Rio	0	0	0	0	0	0	5	0	5
23	61	КАДАКОВ	Максим	Москва	личный зачет	LADA Granta	0	0	0	0	3	0	0	0	3

S1600 ЮНИОР

Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Команда	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	Очки			
1	18	ФАТХУТДИНОВ	Рустам	Казань	AG Team	Volkswagen Polo Sedan	27	26	27	26	16	11	133
2	22	ДОЩЕЧНИН	Илья	Москва	Гоночная академия А.Захарова - 2	Volkswagen Polo Sedan	20	6	16	20	9	25	96
3	55	ПЛОТНИКОВ	Петр	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo Sedan	13	20	20	13	10	16	92
4	19	ГАНИН	Егор	Москва	Гоночная академия А.Захарова	Volkswagen Polo Sedan	16	10	10	4	27	13	80
5	78	ФОКИН	Егор	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo Sedan	11	16	13	7	11	9	67
6	33	ЛЯКИН	Артем	Санкт-Петербург	Гоночная академия А.Захарова	Volkswagen Polo Sedan	6	11	11	16	20	0	64
7	63	АХМАДОВ	Джабраил	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	10	13	4	5	13	8	53
8	11	ДУБИНИН	Никита	Санкт-Петербург	AG Team	Volkswagen Polo Sedan	7	7	0	9	8	20	51
9	4	БУЙЛОВ	Александр	Москва	личный зачет	Volkswagen Polo Sedan	8	9	7	11	6	7	48
10	7	ГАЛИЦЫН	Дмитрий	Москва	Гоночная академия А.Захарова - 2	Volkswagen Polo Sedan	5	5	8	8	7	11	44
11	95	ДАХКИЛЬГОВ	Харон	Грозный	AKHMAT Racing Team	Volkswagen Polo Sedan	9	8	9	10	0	0	36
	77	ГОЛЬЦОВА	Вирсавия	Ижевск	Goltsova Racing	Volkswagen Polo Sedan	0	0	6	6	5	0	17
	88	ВЕЛЬМЯКИН	Даниил	Артемовский	Goltsova Racing	Volkswagen Polo Sedan	0	0	5	0	4	6	15

IVAN CHUBAROV IS

CHARMED

AND

DANGEROUS

the
**nice
guys**

THIS SUMMER



WAYPOINT R HARVEY WEINSTEIN PICTURES