

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 SMP RACING



LADA SPORT
ROSNEFT



РОССИЙСКАЯ
АВТОМОБИЛЬНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ



ЮРИЙ ЖИРОНКИН И
ПОЗИТИВНЫЕ ГОНЩИКИ
ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА
КТО ИЗ ПИЛОТОВ INNOCENTI
- АМГ МОТОРСПОРТ БЫЛ
КОНТРОЛЕРОМ БИЛЕТОВ?
СИСТЕМЫ СБОРА ДАННЫХ
- ЧТО ЖДЕТ В 2018 ГОДУ?

**4 ЭТАП
KAZAN
RING
#СМПРСКГ**



ЛЕВ
ТОЛКАЧЕВ

ДЕНИС
ГРИГОРЬЕВ

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

Каково высшее достижение Дениса в СМП РСКГ?
Победа (Первое место)

В самолете он предпочтет место у окна или в проходе?
У окна (У окна)

Есть ли у него любимая гоночная трасса?
Смоленское кольцо или Сочи (Смоленское кольцо)

Избыточная или недостаточная поворачиваемость?
Избыточная (Избыточная)

Его первое место работы?
Контролер билетов на пароходе (Продавцом на корабле)

Есть ли у него гоночный ритуал?
Обняться с напарником (в хорошем смысле слова)
Обняться с напарником и поздороваться с машиной

Любимый отдых?
Кайтсерфинг (Экстремальный, кайт, что-то в действии)

Каково высшее достижение Льва в СМП РСКГ?
Победа (Первое место)

В самолете он предпочтет место у окна или в проходе?
У окна, последний ряд (У окна, нам приходится летать по очереди)

Есть ли у него любимая гоночная трасса?
Смоленское кольцо (Смоленское кольцо)

Избыточная или недостаточная поворачиваемость?
Избыточная (Избыточная)

Его первое место работы?
Продавец машин (Экономист)

Есть ли у него гоночный ритуал?
Обняться с напарником
(Обняться с напарником)

Любимый отдых?
С семьей и друзьями (Путешествие на мотоцикле)

ПИЛОТЫ INNOCENTI - АМГ МОТОРСПОРТ ОТЛИЧНО ЗНАЮТ ДРУГ ДРУГА, НО ПОБЕДУ СО СЧЕТОМ 6:5 ОДЕРЖАЛ ЛЕВ ТОЛКАЧЕВ!



ДМИТРИЙ ДУДИН: ЛЮБЛЮ УЧИТЬСЯ НОВОМУ

Чемпионат СМП РСКГ интересен не только гонщиками с характером. Практически в каждой команде серии есть механик или инженер с интересной судьбой. Мы продолжаем рассказывать о тех, кто редко попадает в кадры телетрансляций. В этот раз мы разговариваем с Дмитрием Дудиным, механиком команды Akhmat Racing Team.

Так получилось, что мой папа занимался картингом, и у меня не было особого выбора, каким спортом заняться. Поэтому первой цели – сесть за руль – я добился в шесть лет. Естественно, начало получаться. Все больше хотелось этим заниматься, развиваться дальше. Участвовал в местных соревнованиях, в 90-х годах удавалось выезжать и на Кубок России. Но в Тольятти с автоспортом не всегда гладко. Так что в картинговом чемпионате России я проехал всего пару гонок. Позже, когда мне исполнилось 16 лет, начал заниматься тренерской работой. У нас в Тольятти была секция картинга, и я как опытный спортсмен помогал новичкам. Потом попал в команду к Константину Швецову, который тогда начал выступать в картинге за «Ладу Спорт». Был механиком, инженером. Участвовал в чемпионате России, ездили в Италию тренироваться. Мы так провели два года, и захотелось развития. Про картинг я знал практически все и начал засматриваться в сторону кольцевых гонок: хотелось попробовать, что это такое.

Конечно, имя Сергея Нуждина было на слуху. Поэтому, когда мой лучший друг Паша Кальманович сказал, что Нуждин ищет механика с головой на плечах, я не стал отказываться от

такой возможности. После картинга все выглядит сложнее, был некий мандраж. Из кольца я знал только фамилии гонщиков, а что от тебя потребуется в конкретный момент – не знал. В картинге больше суеты и динамики, от сессии к сессии меняется гораздо больше, чем здесь.

Но вникнуть в работу не составило труда – команда и сам Сергей меня хорошо приняли, да и учиться у него легко. Его уровень выше, чем у остальных, а после «Приоры Турбо», которая каждую гонку норовила что-то выплюнуть, уже ничего не страшно. Там я провел три года и перешел на работу в «Ладу Спорт». От такого предложения отказываться тоже было неразумно. Тогда казалось, что это станет шагом вперед, можно изнутри посмотреть, как функционирует такая грандиозная команда. Так оно и получилось. Я работал на инженерной должности, но она была в основном связана не с гонками, а с производством новых гоночных машин R1. Тогда я впервые понял, что такое бюрократия и волокита (*улыбается*), как надо работать в больших коллективах.

Многому там научился, но столь большой масштаб предприятия мне не очень подошел. Там усилия одного человека распыляются на фоне других, а мне хотелось проявить себя. Потом как-то раздался звонок от Романа Сергеевича Агошкова, он предложил мне перейти к нему в команду и поехать на кольцо в «Национальном». Если говорить о том, что мне не очень нравится в автоспорте, – это отсутствие перспективы. Профессиональных команд мало, а что будет через год-два, какое развитие? В Европе можно работать в разных сериях, в Рос-

сии же РСКГ – это потолок, уровень остальных серий ниже. Но главное – когда в понедельник после этапа ты едешь домой и понимаешь, что ты не в автобусе после смены в офисе. И это, пожалуй, то положительное, что есть для меня в автогонках – чувство свободы, работа разная, не монотонная. Зная, на что я способен в картинге, хотелось попробовать себя за рулем гоночного автомобиля. Поэтому зимой вместе с Пашей Кальмановичем мы купили гоночную «Калину». Когда выезжал на КВЦ справа от него, первая мысль была – я так не смогу, что я здесь делаю? Но потом все начало получаться: надо было только понять, чего от тебя хочет машина. Потом пришла идея подать заявку на конкурс «Народный пилот». Самое приятное, что все поддержали: и на работе, и те, с кем я просто когда-то виделся на гонках. Голосовали, делали репосты. Было очень неожиданно. К сожалению, познакомиться с трассой за рулем гоночного автомобиля не получилось. Мы подъезжали к Москве, когда пришла новость о том, что арендованный нами «Поло» сломали до нашего приезда. Мы не сдались. Пришлось учить трассу за рулем взятого в аэропорту «Соляриса» с автоматом, Паша Кальманович подсказал особенности, чем будет отличаться езда на гоночном автомобиле. В итоге я проиграл всего полторы секунды хорошо подготовленному сопернику. Конечно, от этого было досадно – понимать, что ты бы сумел проехать. Но не хватило удачи. Потом я успокоился, понял, что могу и надо работать над этим. Попробовать себя в кузовах хочется, но пока все на паузе. Пока я механик.



ЮРИЙ ЖИРОНКИН

Я оказался в картинге в семь лет. Старшая сестра увидела секцию, привела меня за руку – и я начал ездить, а уже в девять выиграл чемпионат России в юниорском классе. Потом дважды становился серебряным призером в юниорах, поднялся в старшие классы, и последнее картинговое достижение, которым я очень горжусь, – бронза в чемпионате России в классе KZ2. Там я чуть-чуть не дотянулся до второго места: не хватило двух очков, судьбу которых решила поломка на одном из этапов.

Все начиналось в городе Лесном в Свердловской области, расположенном в 250 км от Екатеринбурга. Сейчас я живу на два дома: половину времени провожу в родном городе, половину – в областном центре, и планирую потихоньку перебраться на «большую землю». Разумеется, дружу со всеми нашими титулованными спортсменами: Кириллом Ладыгиным, Владимиром Шешениным, Максимом Чернёвым...

Нас часто спрашивают, есть ли в Екатеринбурге какой-то завод по производству быстрых пилотов. На самом деле все просто: «уральская банда» зародилась в картинге. Началось все с Кеши, потом подтянулись Вова, Максим – и так получилось, что парни уходили в большие гонки, а на их место подтягивалось молодое поколение, к которому принадлежу и я.

Свой заключительный сезон в картинге я провел в составе команды LADA Sport – моей личной бронзе сопутствовала победа в командном зачете. Но потом финансирование закончилось, а ехать картинговый чемпионат страны за свои очень накладно. И вот я решил двигаться дальше, потому что без спорта не представляю свою жизнь. Купил «ВАЗ-2113», на ней ехал областные спринты и ралли, попутно накатывал Сашу Малинина в картинге – все же эта дисциплина очень много дает для роста в кольцевых гонках.

А в прошлом году приехал поболеть за

нашу банду на казанский этап СМП РСКГ и был впечатлен масштабом соревнований. Начал думать, искать варианты, как попасть в Российскую серию, и тут за неделю до своей свадьбы звонит Макс Чернёв, говорит, что его снова берут в команду в «Супер-продакшн», и предлагает ехать в «Национальном» на его «Калине» – той самой, на которой он выиграл уральский Трек-400. Ее надо было доводить до «кольцевого» состояния, понять, как с ней работать, – и я колебался. Но все ребята стали меня уговаривать: мол, давай-давай, и так всей бандой мы теперь едем в СМП РСКГ.

Правда, завершили подготовку только к третьему этапу, а по дороге на Нижегородское кольцо чуть все не закончилось, не успев начаться. Мы планировали заехать к Шешенину в Тольятти, и посреди ночи под Уфой на техничке взорвалось колесо. Прицеп с «Калиной» разболтал так, что вырвало фаркоп – и гоночная машина

ушла в кювет, сделав оборотов пять! На следующий день мы ее вызволили кранами, довели до Тольятти – и трое суток не спали, вытягивая ее на стапеле и меняя кузовщину: каркас не пострадал, но лонжероны и все наружные панели пришлось ремонтировать.

На учебно-тренировочных сборах накануне этапа я ехал уверенно, держался в темпе ребят из LADA Sport ROSNEFT. Но в квалификации мы не угадали с настройками: выставили давление под влажную трассу, надеясь, что дождь будет усиливаться, – а все высохло, и я показал только 21 время. Вдобавок после зимних гонок мотор не ребилдили, как дебютанту класса мне навесили гандикап – и машина скисла. Так что в первой гонке я стал только 19-м, а во второй из-за проблем с коробкой и вовсе не получилось финишировать.

Первый блин комом, но мы не унываем: наивно сразу рассчитывать на успех. Зато теперь есть понимание, куда двигаться дальше – после гонок машину привезли на базу, восстанавливаем ее, перестраиваем мотор. Вопрос теперь скорее в финансовых затратах.

Главным инженером выступает Вова Шешенин, механиками – мои отец и друг. Они посмотрели первый заезд и сказали: «Половина участников валит как в последний раз, нафиг так ездить?!» А у меня

эмоций было, конечно, через край – и после заезда меня поздравляли так, как не поздравляли призеров. Народ даже удивлялся: чего все так радуются-то? Да просто я доехал до финиша в своей первой кузовной гонке!

Состав в «Национальном» классе действительно сильный. Тут немало парней, с которыми я знаком по картингу: Ваня Костюков, Игорь Львов... Борются с быстрыми пилотами на Volkswagen Polo и Kia Rio с серьезной поддержкой непросто, но мы не сдаемся. Все очень понравилось, дисциплина медийная, надо здесь ехать – и мы будем ездить!

Деньги на автоспорт идут из своего кармана. У меня свой магазин автозапчастей и шиномонтаж в Лесном, в этом бизнесе я с 2011 года – еще со студенческих времен. Учился в нашем филиале МИФИ по специальности «Управление на предприятии», проще говоря – я экономист. В отличие от многих спортсменов, на технические специальности не тянуло: гайки кручу с детства, поэтому мне больше нравится управлять, организовывать и считать деньги. Ну и, конечно, руль крутить.

Помню, когда стал призером в KZ2, Кеша Ладыгин вывез нас на тесты «Формулы 2.0» в Барселоне. Среди семи россиян были ребята, которые уже ездили в «Формула-Россия», но и мы, картингис-

ты, не опозорились. Ладыгин прохватил по трассе и сказал: «Вот вам ориентир». Мы относительно долго вкатывались и наконец достигли его времени, обогнав формулистов с опытом. Но нам сразу было сказано: перспектив нет, найдете 80 тысяч евро – добро пожаловать в серию. Так что тот разовый выезд на тесты был просто подарком нам, парням из деревни, за что я очень благодарен Кеше.

Вообще в автоспорте меня мотивируют друзья и семья. Без родительской помощи я не достиг бы успехов в картинге и сейчас не давал бы это интервью. Моя любимая после того, как полтора года назад у нас родился сын (назвали, кстати, Кириллом – почему-то наши спортсмены любят давать это имя детям), смотрит на мои отъезды с сомнением. Но никакого негатива нет: все понимают, что это инвестиции в личный рост, в саморазвитие. Автоспорт вообще помогает становлению личности. Я смотрю на детей в нашей картинговой секции, среди которых есть и тяжелые, из детдомов – и вижу, как они меняются: раньше неблагополучные ребята тырили жвачки из магазинов, а теперь всерьез увлеклись гонками.



ФОТОГАЛЕРЕЯ

Марат Даминов

Григорий Голышев

Евгений Сафронов



КАЖЕТСЯ, ДОЖДЬ СОБИРАЕТСЯ,
КАЖЕТСЯ, ДОЖДЬ СОБИРАЕТСЯ...

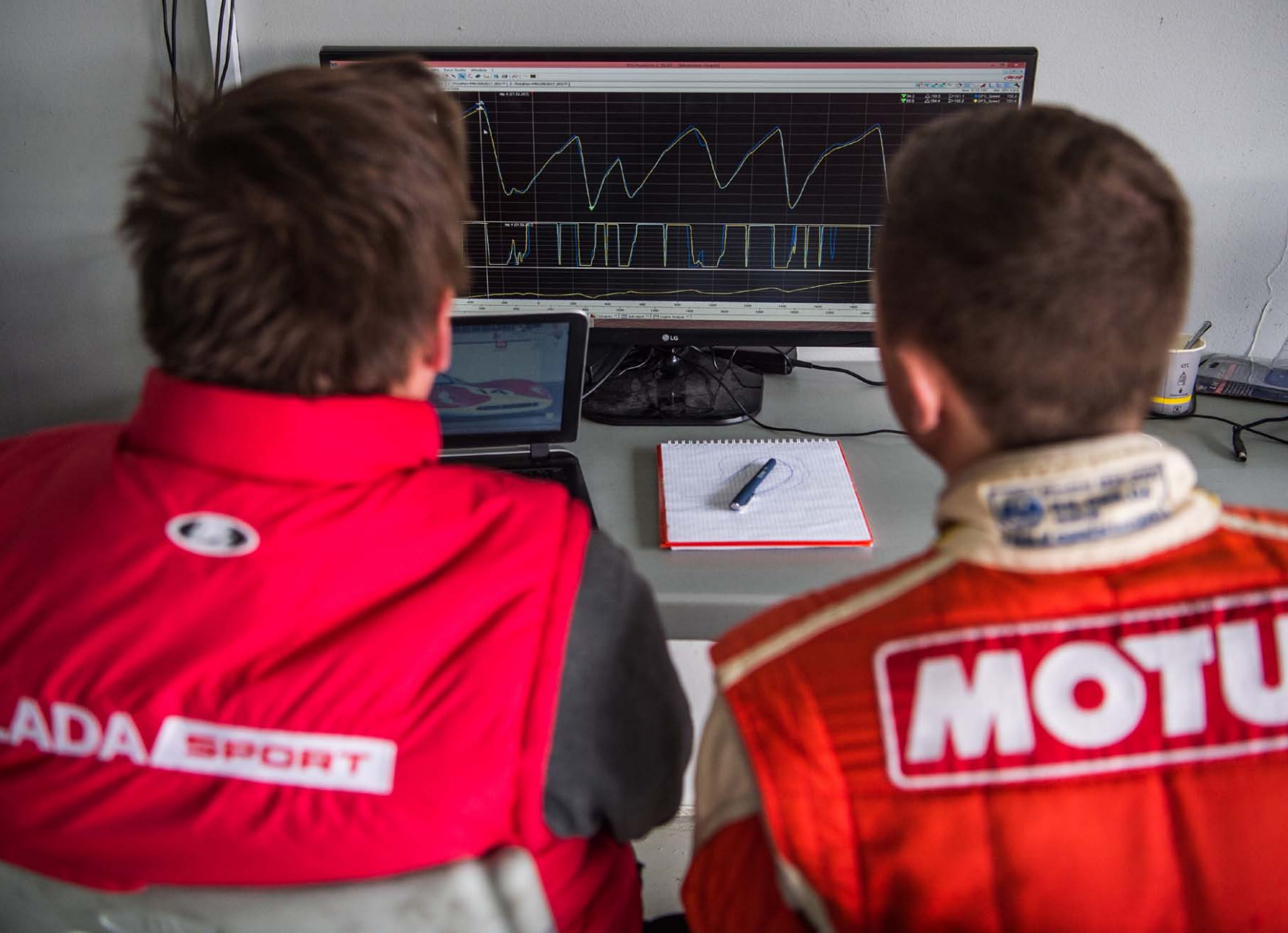


УМЕТЬ ЖДАТЬ В ГОНКАХ ПОРОЙ НЕ МЕНЕЕ
ВАЖНО, ЧЕМ УМЕТЬ БЫСТРО ЕЗДИТЬ



НУ ЧТО ТАМ? БУДЕТ РАБОТА?





КТО ВЛАДЕЕТ ДАННЫМИ - ПРАВИТ МИРОМ

На сайте Российской автомобильной федерации опубликован интересный документ от комитета кольцевых гонок – Бюллетень №1-17, в последнем пункте которого значится: «На автомобилях зачетных групп «Туринг», «Супер-продакшн» и «Туринг-лайт» должна быть обеспечена возможность установки как минимум системы сбора данных «Race Capture II». Для класса «Национальный» – рекомендуется, с сезона 2018 – обязательна». О том, что подразумевается под системой сбора данных, на какой стадии находится ее внедрение и почему в качестве поставщика выбран продукт американской компании Autosport Labs, «Вестнику пилота СМП РСКГ» рассказал технический контролер Фёдор Бонч-Осмоловский.

«Давайте для начала разберемся с терминологией. То, что называют телеметрией в Российской серии кольцевых гонок, и телеметрия в «Формуле-1» – разные системы. Там она позволяет передавать данные и контролировать параметры движущегося автомобиля в

режиме реального времени, что в чемпионате и Кубке России запрещено. А в нашем случае речь именно о системах сбора данных, data loggers.

Единая система сбора данных обязательна уже сейчас, де-факто установлена не у всех, нюансы этой системы прорабатываются техническим делегатом РАФ.

Задача следующая – укомплектовать автомобили участников СМП РСКГ дата-логгерами одной модели, которые будут оснащены датчиками спутникового позиционирования и аналоговыми или импульсными датчиками, позволяющими контролировать выбранные параметры двигателя. В случае с автомобилями, оснащенными двигателями с турбокомпрессорами, будет фиксироваться абсолютное давление воздуха во впускном коллекторе. На машинах с атмосферными моторами с помощью датчика Холла будут контролироваться обороты коленвала.

Это сделано для того, чтобы после гонки технические контролеры могли

оперативно получить гарантированно достоверную информацию о контролируемых напрямую параметрах двигателя в едином формате, а также информацию о характере движения автомобиля: скорости и ускорении в разных точках трассы, основанную на показаниях системы позиционирования и акселерометра.

Теоретически можно было бы получать данные непосредственно из информационной сети автомобиля, но в реальности это не всегда возможно. Например, автомобиль Subaru BRZ близок к серийному и оснащен разъемом OBD II, однако установленный на этой машине турбокомпрессор нештатный, и информация о давлении выше атмосферного просто не передается по диагностическому протоколу.

На серьезно подготовленных автомобилях вообще нет единого протокола и разъемов OBD-II: машины строят разные компании, поэтому кто-то использует блоки управления двигателем Magnetti Marelli и анализирует данные

о работе двигателя при помощи закрытого итальянского ПО от производителя ЭБУ, у кого-то под капотом стоит блок Motec, а на компьютере – анализатор данных от немецкого производителя, на других машинах показатели записывает логгер AIM. Каждый раз приходится вызывать в закрытый парк представителей команд и просить их скачать логи. Только после этого у технического делегата появляется к ним доступ. Кроме того, логгеры команд – это логгеры команд, поэтому назвать данные, которые они отображают, заведомо достоверными, технический делегат не может.

Установка независимого модуля и датчиков, во-первых, даст объективную информацию о ключевых параметрах, а во-вторых, технические контроллеры смогут быстро и самостоятельно получить данные, просто достав карты памяти из дата-логгеров, когда машины находятся в закрытом парке.

Поэтому тем участникам, чьи машины уже оснащены системами сбора данных, придется устанавливать и единую для всех модель – она будет служить независимым источником информации.

Когда выбирали производителя, рассматривали разные варианты и выбирали из соотношения цена/фун-

кционал/удобство использования. В итоге пока что ближе всего к идеалу комплекс Race Capture от американского производителя Autosport Labs. Он отвечает нашим потребностям, может работать с аналоговыми и импульсными датчиками и относительно доступен: если модуль AIM стоит в России около 80 тысяч рублей, то Race Capture – почти вдвое дешевле.

Увы, российских аналогов этой системы мы не нашли. Принципиально ничего сложного в ней нет, и если кто-то из отечественных разработчиков сможет оперативно создать готовый и доступный продукт – мы рассмотрим и его. Разумеется, если к тому времени большинство участников не приобретет Race Capture и если альтернатива будет действительно работоспособной: американцы из Autosport Labs собрали первую версию своей системы в 2009 году, но, например, для использования в качестве судейской системы стала пригодна лишь версия 2015 года.

Датчики, как говорилось, будут установлены на двигателе, а сам контроллер системы сбора данных – в салоне автомобиля, где он будет защищен от механических и температурных повреждений. Ближе к делу все это пропишут в технических требованиях.

Разработка этого документа требует

времени, потому что в Российской серии кольцевых гонок несколько классов и много автомобилей с разными техническими решениями. Например, по «Турингу» пока нет четкого понимания полного набора контролируемых параметров – основу зачета составляют автомобили категории TCR, для которых нет привычных омологационных форм FIA – есть техническое описание производителя, в котором может не быть тех или иных данных.

А в «Национальном» классе СМП РСКГ не существует острой необходимости контролировать обороты двигателя – моторы здесь куда ближе к серийным, чем, например, в «Туринг-Лайт», поэтому максимальная частота вращения коленвала ограничена конструктивными пределами. Но здесь установка системы сбора данных поможет корректнее искать Balance of Performance, баланс соревновательных возможностей: модуль GPS позволит оценивать изменения в динамике автомобилей и эффективность применения весовых гандикапов.

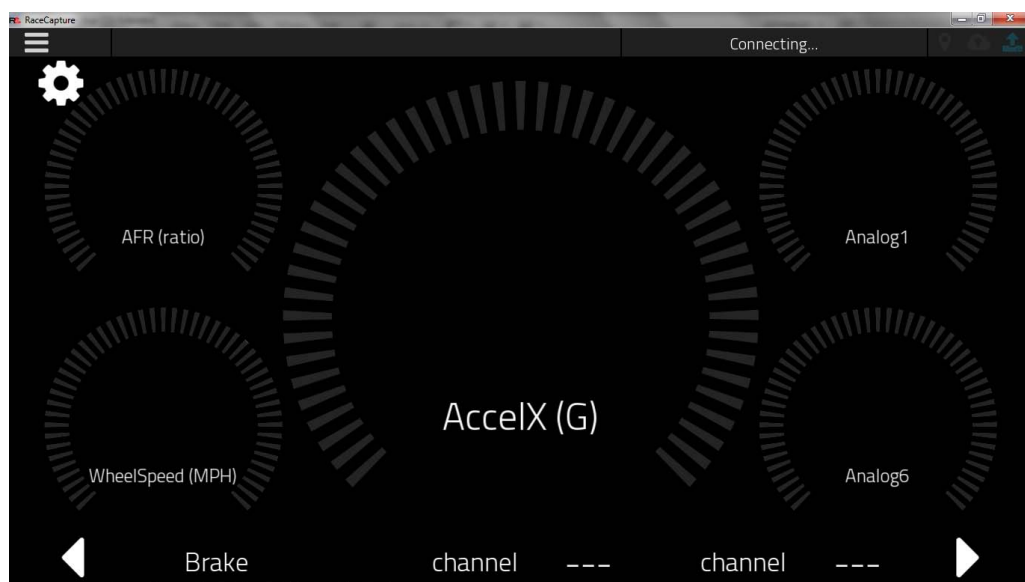
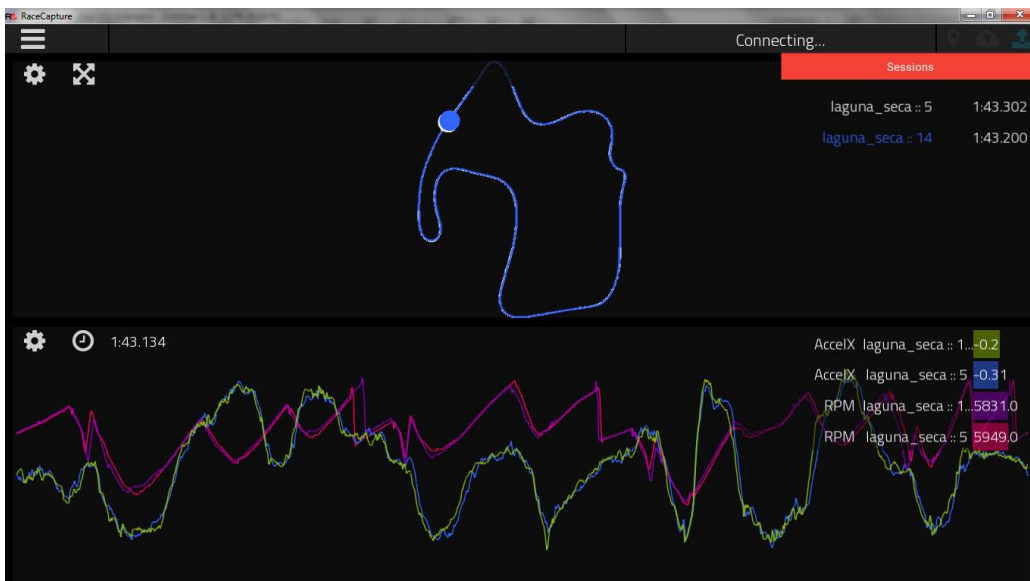
В топовых классах, где будут оцениваться давление наддува и обороты коленвала – это «Туринг», «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн», – мы постараемся внедрить независимую систему сбора данных в ходе этого сезона. А в «Наци-



ональном», скорее всего, дата-логгеры станут обязательными к началу сезона 2018 года.

Хотя нам не удалось узнать, будет ли система RaceCapture устанавливаться с пропериарным программным обеспечением или же у участников будет возможность пользоваться собираемой информацией – помогать гонщикам ехать быстрее. Скорее всего, речь идет о комплекте RaceCapture Pro МК3.

Топовый набор стоит приблизительно как AIM, а базовая версия RaceCapture Track, по мнению разработчиков, больше подходит для тайм-аттака. Помимо специальных датчиков (коих компания предлагает множество), система берет основные данные о поведении автомобиля датчика GPS и 6-осевого акселерометра. Как сейчас принято, программное обеспечение синхронизируется по беспроводным протоколам Bluetooth и Wi-Fi. Также возможность анализировать лог-файлы есть и на мобильных устройствах – планшетах и смартфонах. Но если аппаратные решения вполне позволяют решать задачи, что стоят перед представителями федерации, то программное обеспечение комплекса оставляет желать лучшего. По крайней мере в сравнении программ для блоков AIM или MoTeс. Впрочем, наверное, за 600 долларов сложно найти что-то лучше.



СТАТИСТИКА

ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ ТРЕХ ЭТАПОВ

ТУРИНГ

Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	1	БРАГИН	Дмитрий	Тольятти	SEAT Leon	38	35	34	0	0	0	0	107
2	2	ДУДУКАЛО	Алексей	Москва	SEAT Leon	33	34	24	0	0	0	0	91
3	12	КАРАМЫШЕВ	Николай	Нурск	SEAT Leon	13	26	35	0	0	0	0	74
4	95	ДУДИН	Виталий	Тольятти	SEAT Leon	31	9	28	0	0	0	0	68
5	11	ЛАДЫГИН	Кирилл	Екатеринбург	LADA Vesta	36	1	27	0	0	0	0	64
6	19	ШЕШЕНИН	Владимир	Екатеринбург	LADA Vesta	30	2	31	0	0	0	0	63
7	4	ГОЛИКОВ	Роман	Москва	SEAT Leon	9	27	22	0	0	0	0	58
8	14	ГАВРИЛОВ	Клим	Санкт-Петербург	SEAT Leon	10	17	26	0	0	0	0	53
9	7	ГРИГОРЬЕВ	Денис	Москва	SEAT Leon	17	27	6	0	0	0	0	50
10	76	МИННАХМЕТОВ	Ирек	Казань	AUDI RS3	13	24	7	0	0	0	0	44
11	5	ЯШИН	Павел	Санкт-Петербург	SEAT Leon	9	22	12	0	0	0	0	43
12	15	ТОЛКАЧЕВ	Лев	Москва	SEAT Leon	12	10	9	0	0	0	0	31
13	87	ШАРАПОВ	Марат	Казань	AUDI RS3	10	11	9	0	0	0	0	30
14	51	БАДОВЕ	Антон	Москва	SEAT Leon	13	16	0	0	0	0	0	29
15	89	ШИГАБУТДИНОВ	Тимур	Казань	AUDI RS3	0	13	9	0	0	0	0	22
16	10	ХАРУК	Олег	Москва	SEAT Leon Supercopa	0	8	0	0	0	0	0	8

СУПЕР-ПРОДАКШ

Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	52	ЧЕРНЕВ	Максим	Екатеринбург	Subaru BRZ	31	46	51	0	0	0	0	128
2	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	LADA Vesta	29	46	36	0	0	0	0	111
3	50	НЕЗВАНКИН	Владислав	Тольятти	LADA Vesta	36	24	25	0	0	0	0	85
4	46	ГАНТМАХЕР	Ефим	Москва	Subaru BRZ	30	27	23	0	0	0	0	80
5	77	ДОБРОВольский	Дмитрий	Москва	Honda Civic	29	8	34	0	0	0	0	71
6	51	ГОЛУБЕВ	Сергей	Санкт-Петербург	Honda Civic	14	16	22	0	0	0	0	52
7	17	ПРИМАК	Виталий	Тольятти	LADA Granta	14	19	14	0	0	0	0	47
8	21	КАБАКОВ	Артем	Екатеринбург	Honda Civic	11	20	14	0	0	0	0	45
9	88	ВИХАНСКИЙ	Николай	Москва	Honda Civic	15	15	14	0	0	0	0	44
10	58	МАРУШКО	Александр	Йошкар-Ола	LADA Granta	24	5	9	0	0	0	0	38
11	63	СИМОНОВ	Максим	Сызрань	LADA Granta	14	16	6	0	0	0	0	36
12	54	ГАРМАШ	Александр	Москва	Honda Civic	18	7	9	0	0	0	0	34
13	33	ШАЛУНОВ	Сергей	Чебоксары	LADA Granta	9	4	5	0	0	0	0	18
14	55	СТРЕЛЬЧЕНКО	Владимир	Москва	Honda Civic	0	17	0	0	0	0	0	17

ТУРИНГ-ЛАЙТ

Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	77	БОГУСЛАВСКИЙ	Тимур	Казань	Peugeot 208	30	32	29	0	0	0	0	91
2	44	АХМЕТВАЛЕЕВ	Ильсур	Казань	Renault Twingo	24	31	35	0	0	0	0	90
3	27	РАДОШНОВ	Андрей	Оренбург	Peugeot 208	29	19	31	0	0	0	0	79
4	91	БУРЛУЦКИЙ	Григорий	Санкт-Петербург	Peugeot 208	35	10	34	0	0	0	0	79
5	4	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	Казань	Renault Twingo	24	42	6	0	0	0	0	72
6	22	БУЛАТОВ	Денис	Москва	VW Polo	31	9	32	0	0	0	0	72
7	43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Королев	Ford Fiesta	36	11	16	0	0	0	0	63
8	17	ЧЕРЕВАНЬ	Владимир	Орел	VW Polo	11	26	17	0	0	0	0	54
9	13	САМСОНОВ	Игорь	Москва	VW Polo	16	23	10	0	0	0	0	49
10	10	АТОВЕ	Владимир	Ростов на Дону	VW Polo	9	10	16	0	0	0	0	35
11	7	БАСОВ	Алексей	Москва	VW Polo	0	26	4	0	0	0	0	30
12	97	МАЛИНИН	Александр	Екатеринбург	Opel Adam	5	8	14	0	0	0	0	27
13	19	ШУШАКОВ	Родион	Санкт-Петербург	Hyundai Solaris	0	6	8	0	0	0	0	14
14	72	ЗЛОБИН	Ничита	Москва	VW Polo	12	0	0	0	0	0	0	12

НАЦИОНАЛЬНЫЙ

Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	6-й этап	7-й этап	Очки
1	48	НУРИЕВ	Айдар	Казань	KIA Rio	46	41	31	0	0	0	0	118
2	10	ПЕТУХОВ	Андрей	Санкт-Петербург	LADA Kalina NFR	0	50	18	0	0	0	0	68
3	5	КУЗНЕЦОВ	Глеб	Москва	VW Polo Sedan	35	25	5	0	0	0	0	65
4	20	САННИН	Егор	Ульяновск	LADA Kalina NFR	28	10	26	0	0	0	0	64
5	55	ДУДАРЕВ	Александр	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	20	26	8	0	0	0	0	54
6	85	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	KIA Rio	24	1	29	0	0	0	0	54
7	3	ЛЬВОВ	Игорь	Санкт-Петербург	KIA Rio	17	0	34	0	0	0	0	51
8	11	ФАТТАХОВ	Рафаэль	Казань	LADA Kalina NFR	10	11	28	0	0	0	0	49
9	71	КОСТЮКОВ	Иван	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	8	0	38	0	0	0	0	46
10	44	НАФИКОВ	Руслан	Казань	KIA Rio	32	5	7	0	0	0	0	44
11	19	УСТЮКОВ	Владислав	Тольятти	LADA Kalina NFR	12	19	9	0	0	0	0	40
12	56	КОРАБЛЕВ	Василий	Казань	LADA Kalina	8	10	15	0	0	0	0	33
13	73	ЛАДЫГИН	Антон	Екатеринбург	LADA Kalina	0	27	3	0	0	0	0	30
14	46	СТРУКОВА	Юлия	Нурск	KIA Rio	4	13	11	0	0	0	0	28
15	72	ЛАРИОНОВ	Виталий	Москва	LADA Kalina	1	15	8	0	0	0	0	24
16	32	ДУДИН	Виталий	Тольятти	VW Polo Sedan	20	0	0	0	0	0	0	20
17	24	КРИЧЕВСКИЙ	Василий	Санкт-Петербург	KIA Rio	0	9	10	0	0	0	0	19
18	37	ГОЛЬЦОВА	Наталья	Ижевск	LADA Kalina	9	7	1	0	0	0	0	17
19	99	ДЕМУХ	Иван	Москва	VW Polo Sedan	5	9	0	0	0	0	0	14
20	15	ШУШАРИН	Роман	Казань	KIA Rio	0	6	0	0	0	0	0	6
21	33	МУРАДЯН	Артур	Москва	VW Polo Sedan	0	3	0	0	0	0	0	3
22	64	АЛЬВИЕВ	Халид	Грозный	VW Polo Sedan	2	0	0	0	0	0	0	2
23	4	ЩЕГОЛЕВ	Сергей	Нинний Новгород	LADA Kalina	0	2	0	0	0	0	0	2
24	12	ДАГИЕВ	Магомед	Грозный	VW Polo Sedan	0	0	2	0	0	0	0	2
25	95	БАРЗАНКАЕВ	Ислам	Грозный	VW Polo Sedan	1	0	0	0	0	0	0	1
26	49	ФАТТАХОВ	Ильдар	Ижевск	LADA Kalina	1	0	0	0	0	0	0	1
27	45	ГАРИФЬЯНОВ	Радик	Казань	LADA Kalina	0	1	0	0	0	0	0	1

ЮНИОР

Место	#	Фамилия	Имя	Город	Автомобиль	1-й этап	2-й этап	3-й этап	4-й этап	5-й этап	Очки
1	96	СЕРЕДЕНКО	Владислав	Снежное, Украина	VW Polo Sedan	36	39	0	0	0	75
2	5	СИДОРКОВА	Ирина	Петрозаводск	VW Polo Sedan	41	33	0	0	0	74
3	33	ЛЯЧИН	Артемий	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	25	28	0	0	0	53
4	25	КОРНИЛКОВ	Максим	Пермь	LADA Kalina	28	16	0	0	0	44
5	18	ФАХУТДИНОВ	Рустам	Казань	LADA Kalina	22	16	0	0	0	38
6	16	АЛЕКСАНДРОВ	Ничита	Выборг	VW Polo Sedan	0	36	0	0	0	36
7	8	БУЛАТОВ	Ефим	Ижевск	LADA Kalina	17	12	0	0	0	29
8	35	КУЗЬМИНОВ	Павел	Санкт-Петербург	VW Polo Sedan	14	14	0	0	0	28
9	17	ГАВРИЧЕНКОВ	Антон	Смоленск	LADA Kalina	17	11	0	0	0	28
10	22	ДОЩЕЧНИН	Илья	Толстопальцево, МО	VW Polo Sedan	22	6	0	0	0	28
11	95	АНСАРОВ	Хазбулат	Грозный	VW Polo Sedan	22	0	0	0	0	22
12	90	ГУСЕВ	Владислав	Арзамас	LADA Kalina	0	20	0	0	0	20
13	9	САХАРОВ	Алексей	Москва	VW Polo Sedan	8	10	0	0	0	18
14	63	СИМОНОВ	Михаил	Сызрань	LADA Kalina	0	17	0	0	0	17
15	36	ХАВРОНИН	Кирилл	Нинний Новгород	LADA Kalina	0	16	0	0	0	16
16	99	ЗИМИН	Даниил	Москва	LADA Kalina	0	3	0	0	0	3

FROM THE DIRECTOR OF SHERLOCK HOLMES

VASILY
KRICHEVSKY

JUDE
LAW

king arthur

LEGEND OF THE SWORD