

ВЕСТНИК ПИЛОТА СМП РСКГ

 SMP RACING

 СМП РСКГ
Лицензия серия кольцевых гонок



ТОМАС ДЖОНСОН: КАК
УДАЧНО ПООБЕДАТЬ И
ПОПАСТЬ В ГОНКИ

ГРОЗНОЕ НАЧАЛО
В ГРОЗНОМ. КАК
НАЧИНАЛСЯ СЕЗОН.

АЛЕКСАНДР АНТОНОВ:
ЧЕЛОВЕК С БЕРЕГОВ НЕВЫ

2 ЭТАП
СМОЛЕНСКОЕ
КОЛЬЦО
#СМПРСКГ



ВАСИЛИЙ
КРИЧЕВСКИЙ



ЮЛИЯ
СТРУКОВА

VS

ДУЭЛЬ

ГДЕ СОПЕРНИКИ И НАПАРНИКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ДРУГ О ДРУГЕ

Как давно Юлия занимается гонками?
~~С 2008 года~~ (с 2013 года)

Ее лучшее достижение в автоспорте?
~~Победа на этапе Кубка России~~

(Серебро по итогам сезона 2015 года в «Юниорском» классе)

Хотела бы она сняться в программе у Дудя?
~~Да~~ (Нет)

На каком из автомобилей TCR ей хотелось бы поехать?
~~Seat~~ («Ауди»)

Что ей не нравится в гонках?
~~Тренировки~~ (Некорректная борьба)

Сняться ли ей гонки?
~~Да~~ (Да)

Тренируется ли она на симуляторе?
~~Нет~~ (Нет)

Как давно Василий занимается гонками?
~~С 2003 года~~ (с 2002 года)

Его лучшее достижение в автоспорте?
Чемпион России по ралли
(Чемпион России по ралли)

Хотел бы он сняться в программе у Дудя?
~~Нет~~ (Нет, я же не звезда)

На каком из автомобилей TCR ему хотелось бы поехать?
~~«Ауди»~~ (Хенде)

Что ему не нравится в гонках?
~~Некорректная борьба~~ (Ждать)

Сняться ли ему гонки?
~~Да~~ (Нет)

Тренируется ли он на симуляторе?
~~Нет~~ (Нет)

СО СЧЕТОМ 3:2 ПОБЕЖДАЕТ ЮЛИЯ СТРУКОВА, НО У ПИЛОТОВ ZENER ENERGY TEAM ЕСТЬ ВЕСЬ СЕЗОН, ЧТОБЫ УЗНАТЬ ДРУГ ДРУГА



«НАЙТИ СПОНСОРА – ВСЕ РАВНО ЧТО ПОЙМАТЬ ЕДИНОРОГА»

Томас Джонсон – первый американец, который решил принять участие в Российской серии кольцевых гонок. Мы не смогли удержаться и расспросили его о прошлой гоночной карьере, какой видится жизнь в России со стороны.

– В одном интервью вы говорили, что начали заниматься автоспортом в 18 лет, а до того участвовали в мотокроссе. Помогло ли вам мотоциклетное прошлое в автоспорте?

Т.Д.: Я думаю, что все виды автоспорта помогают в некоторой степени, хотя лучшим для меня был бы картинг, который поощрял и мой отец. Однако же по какой-то причине с 12 до 15 лет я думал только о двух колесах.

– Как складывались отношения с автоспортом в зрелом возрасте? В какой момент пришлось выбирать между работой и гонками?

Т.Д.: С 18 лет до 21 года мне не пришлось об этом думать. Я просто гонял на Formula Ford и Sports 2000 в США, одновременно посещая университет. Когда закончил учебу, стало сложно. Мне предложили поехать в Англию, и в то же время нужно было принять решение: занять должность в логистической компании моей семьи. Я решил пойти сразу в семейный бизнес и продолжить участие в гонках в США.

– Кто вы по образованию, в какой сфере трудитесь?

Т.Д.: Мой диплом в университете – экономический. Я изначально работал в компании своей семьи и говорил, что это мое настоящее образование. Бизнес сосредоточен на логистике, складировании и управлении запасами. В 2007 году я создал

свою собственную компанию по внешней торговле. Простыми словами, я пользуюсь разницей в обменных курсах для заказа новых автомобилей в странах со слабой валютой по отношению к доллару США. Затем отправляю эти автомобили в Китай и Европу (в основном в Китай).

– Каковы самые яркие впечатления от России?

Т.Д.: У меня очень много эмоций и впечатлений от вашей страны: это совсем другая и уникальная культура по сравнению с моей. Архитектура и еда – вот что действительно выделяется. И то, и другое мне очень нравится. Кроме того, я попробовал то, о чем раньше не знал. Никогда не забуду рыбалку на льду, на которую меня пригласили. Это было очень интересно, но немного сложно и непривычно. Помните, что я – ящерица из Флориды, которая нуждается в тепле.

– В команду AG Team вы попали случайно, встретив в ресторане знакомого своей жены, причастного к автоспорту. Насколько такое возможно в США – там попасть в автоспорт проще или сложнее?

Т.Д.: Я думаю, что путь в автоспорте не самый легкий. Вы часто растете с этим видом спорта, как я. Как и во всем, он помогает узнавать людей. В конце концов, автогонки – это маленький мир. Я уже встретил одного пилота на первом этапе в Грозном, который знает швейцарского гонщика, одного из моих лучших друзей. Я не знаю о программах для гонок в России, но в США можно создать гоночную школу. Конечно, самым большим препятствием для участия в автомобильных гонках в любой точке мира являются деньги.

– Где дороже участие в автоспорте, в США или в России? В какой стране проще найти спонсоров?

Т.Д.: Гонки в России для американца намного дешевле по нескольким причинам. Очевидно, что для меня это экономичнее из-за курса доллара. Кроме того, детали, рабочая сила, стартовые взносы, проживание в поездках и прочее – в США дороже. Что касается поиска спонсора: я думаю, что по трудности это сравнимо с поиском единорога, независимо от того, в какой стране вы находитесь.

– Иногда российский автоспорт сравнивают с американским – разумеется, не в пользу нашего. Насколько гонки связаны с автомобильной культурой, чем привлекают организаторы американских зрителей?

Т.Д.: Это заблуждение, что гонки настолько популярны в США. Популярен только один тип гонок – NASCAR. Все крупные спонсоры идут только сюда – это заезды на овалах. Кольцевые гонки в США не так популярны. Даже IndyCar популярна только в одной гонке года – Indy 500, которая, конечно же, является овальная. NASCAR помогает их огромный маркетинговый бюджет. Их пилоты становятся брендами, потому что вы часто их видите в рекламных роликах своих спонсоров. Благодаря этим спонсорам NASCAR может пригласить музыкантов и певцов очень высокого уровня для концерта в ночь перед гонкой и провести множество мероприятий для зрителей. Популярность NASCAR самая большая на юго-востоке США, где начался этот спорт и территориально расположены все команды, но он распространился по всей стране.



ГРОЗНОЕ НАЧАЛО В ГРОЗНОМ

Сезон СМП РСКГ уже второй раз подряд стартовал на трассе «Крепость Грозная». В столице Чеченской Республики сезон и завершится в октябре. Кроме трассы на Северном Кавказе, ни один другой автодром не примет пелотон дважды в году. К сожалению, пелотон в новом сезоне несколько сократился — на старт вышли 70 участников. Впрочем, за некоторых отсутствующих можно только порадоваться, ведь они в этом году выступают в международных сериях в Европе.

Наиболее заметным сокращением числа участников выглядело в зачетах «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн», из-за чего пилотов этих классов объединили в один заезд. В классах «Национальный» и «Национальный-Юниор» число участников осталось на прежнем уровне, а вот в «Туринге» их стало даже больше.

Не обошлось и без технических новинок: команда LUKOIL Racing Team пе-

решла на Audi RS3 LMS, Akhmat Racing Team добавила к проверенному Seat Leon TCR новенький VW Golf GTI TCR. Такой же автомобиль выбрала и дебютировавшая в самом быстром классе российского кольца команда «УГМК Моторспорт». Дополнительную интригу в «Туринге» внесло и разрешение с 2018 года использовать секвентальные коробки на всех машинах, в то время как в прошлом сезоне это была прерогатива седанов Lada Vesta. В итоге на стартовой решетке оказались машины одной и той же марки с разными коробками: например, Golf Виталия Дудина оснащен секвентальной трансмиссией, а VW Романа Голикова — DSG.

После квалификации в «Туринге» казалось, что сезон пройдет по сценарию прошлого года и никто не сможет бросить вызов Дмитрию Брагину — чемпион двух последних лет уверенно завоевал поул. Но в гонках все смешалось. Первый заезд

проходил на подсыхающей трассе, и Дмитрий довольно быстро пропустил вперед Клима Гаврилова, а затем чересчур жестко отбивал атаки Алексея Дудукало. В итоге не обошлось без контакта — пилот «Лукойла» вылетел с трассы, а Брагин получил двойное наказание: от судей и от судьбы. Помимо проезда по пит-лейн Дмитрий еще раз посетил боксы для замены спущившего заднего колеса. В итоге финишировал пилот «ТАИФ Моторспорт» лишь на 12-м месте — это худший результат Брагина за несколько последних лет.

В воскресенье расклад сил заметно изменился благодаря еще одному нововведению этого сезона. В 2018 году спортивный и технический балласт начисляется не по итогам уик-энда, а после каждой гонки, так что машины призеров субботней гонки Клима Гаврилова, Михаила Грачева и Владимира Шешенина в воскресенье заметно потяжелели. Учитывая высочайший

уровень конкуренции в нынешнем сезоне, это сразу же вычеркнуло пилотов из списка претендентов на успех. С наилучшей стороны показал себя и новый принцип определения стартовых позиций в воскресном заезде. В этом сезоне во второй гонке «Туринга» в обратном порядке стартуют не восемь пилотов, как в других классах, а от шести до десяти. Точное число определяет жребий, который тянет победитель первого заезда. В Грозном Клим Гаврилов вытянул цифру 9. Благодаря этому на первом ряду стартового поля оказались Лев Толкачев и Роман Голиков. Но если Лев не смог реализовать преимущества высокой стартовой позиции и быстро провалился вглубь пелотона, то Роман уже на первом круге вышел вперед, воспользовался борьбой соперников позади и довел дело до победы — первой для команды «УГМК Моторспорт» и автомобиля VW Golf GTI TCR. Более того, из Чечни Голиков уехал лидером чемпионата.

Естественно, у пилота от старта сезона остались только положительные впечатления: «Новая конфигурация — это всегда интересно. Она новая для всех, так что команды находятся в равных условиях. К новой трассе нужно приспособиться, подобрать оптимальные настройки, найти правильную траекторию. Я рад, что появились новые кубки, они мне очень понравились. Пару лет назад я предлагал обязать автодромы разработать свои уникальные кубки — это не очень дорого в

реализации, но очень интересно. Еще один плюс — большое число машин. Вообще, от первого этапа всегда много эмоций. Все межсезонье ждешь-ждешь, потом приезжаешь в паддок, вдыхаешь запах бензина, колодок, покрышек — правильные весенние ароматы для каждого гонщика, и организм пробуждается после зимней спячки. Также повезло с погодой, иногда было ветрено, но в целом тепло. Огромное спасибо хочется сказать зрителям, которых было очень много. В целом же на сезон не хочется делать никаких прогнозов, а просто сохранить позитивный настрой».

Уик-энд в объединенных классах «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн» стал настоящим парадом ошибок и технических проблем. В младшем классе в субботней гонке сразу ряд пилотов не успели вовремя сменить колеса перед стартом гонки и вынуждены были стартовать из боксов или отбывать штрафы по ходу заезда, а проигнорировавшего наказание Андрея Масленникова и вовсе дисквалифицировали. Хотя финишную линию его Ford Fiesta пересекла первой. Субботняя гонка прошла по непривычно спокойному для класса сценарию. Игорь Самсонов уехал от всех в точку, а среди его соперников не было равных пилотам команды Carville.

Борьбу за первое место в классе «Супер-продакшн» в обеих гонках решали технические проблемы на Lada Vesta Михаила Митяева. Обладатель Кубка России прошлого года дважды уверенно лидиро-

вал и дважды вынужден был сбрасывать скорость из-за перегрева. В итоге победы достались Владиславу Незванкину, а оба раза замыкал подиум Александр Марушко.

В классе «Национальный» предметом обсуждения стали выступления автомобилей Lada Kalina. С одной стороны, на старте их осталось всего четыре, с другой — в обеих гонках победили именно гонщики на тольяттинской технике. Во второй гонке и вовсе весь подиум остался за пилотами на Lada. Сюрпризом оказалась скорость гонщиков команды AG Team, которые заняли первый ряд в квалификации и боролись за подиум в обеих гонках. К сожалению, аварии и штрафы не позволили пилотам казанской команды выступить в полную силу. Лидером же после первого этапа стал Егор Санин и команда Bragin Racing Team, заметно оторвавшиеся от конкурентов.

Среди юниоров настоящий мастер-класс своим соперникам показала Ирина Сидорова, завоевавшая в первой гонке «большой шлем»: поул, победа, лучший круг и лидерство от старта до финиша. Во второй раз пилотесса из Карелии вынуждена была пробиваться с восьмого места на потяжелевшей машине, но Ирина воспользовалась ошибками соперников и финишировала на второй позиции, попутно показав лучшее время круга. Победу же во второй гонке одержал Павел Кузьминов. Это позволило петербуржцу покинуть Грозный на второй позиции в общем зачете класса.



ФОТОГАЛЕРЕЯ

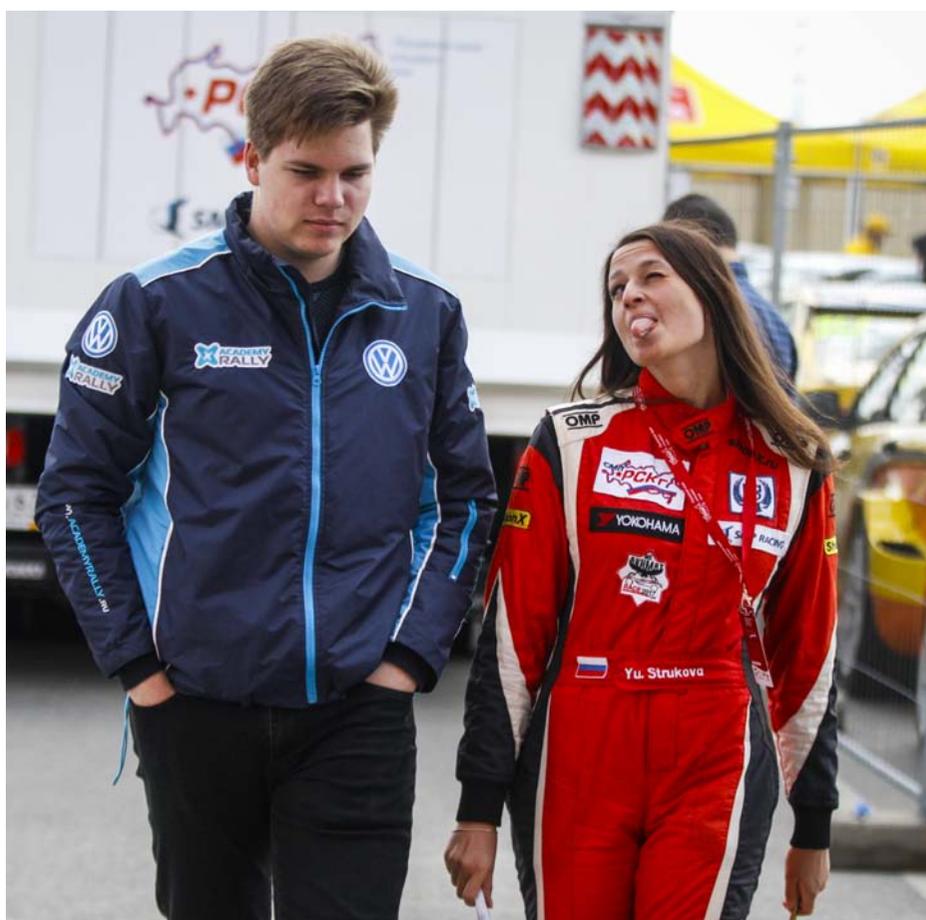
Марат Даминов

Григорий Голышев

Екатерина Шарапова



- ДАВНО ЗДЕСЬ СИДИМ...



- КАК С ТАКИМ ЗЕРКАЛОМ УВИДЕТЬ СОПЕРНИКОВ? НИКАК!



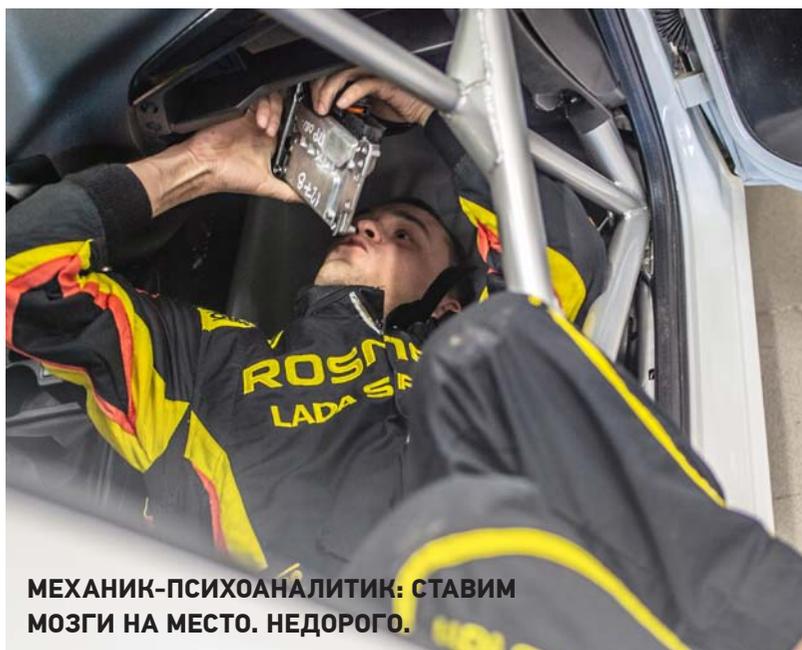
СЕЗОН В АВТОГОНКАХ НАЧИНАЕТСЯ ПЕШКОМ



– А В ТРЕТЬЕМ ПОВОРОТЕ Я ПОЙМАЛ ВОТ ТАКОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ!



ИНОГДА КАЖЕТСЯ, ЧТО В ЭКРАНЫ ТЕЛЕФОНОВ АВТОГОНЩИКИ ЛЮБЯТ СМОТРЕТЬ БОЛЬШЕ ВСЕГО



МЕХАНИК-ПСИХОАНАЛИТИК: СТАВИМ МОЗГИ НА МЕСТО. НЕДОРОГО.



БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

АЛЕКСАНДР АНТОНОВ

Владелец и руководитель команды «Нева Моторспорт» Александр Антонов в этом году отмечает 35 лет в автоспорте. Семь пятилеток, которые вместили выступления в ралли и кольцо, основание гоночной школы, выпускники которой до сих пор поднимаются на подиумы СМП РСКГ, управление легендарным «Невским кольцом», покорение Северной петли Нордшляйфе, чемпионат Финляндии и возвращение в российское кольцо. Несколько лет подряд Александр был добрым духом класса «Супер-продакшн», умудряясь в качестве коор-

динатора объединять таких разных участников.

– Автоспорт в моей жизни появился лет в 14 благодаря старшему брату, который активно занимался ралли. Сам я тогда увлекался музыкой, играл в группе на ударных, выступал на дискотеках, морочил головы девчонкам и всерьез задумывался о карьере музыканта. Какое-то время автоспорт и музыка существовали в моей жизни параллельно, пока, вернувшись из армии, я окончательно не выбрал гонки.

В 1982 году по рекомендации старшего брата Антонова берут механиком в команду «Динамо» и спустя всего год допускают за руль раллийных «Жигулей». Достаточно быстро к молодому пилоту пришел успех – обладая машиной категории А-1600, Антонов обгонял соперников из более мощной категории А2. Особенно ему удавались асфальтовые участки, и с 1989 года Антонов ушел в кольцевые гонки. Первой машиной стала купленная на собственные деньги старенькая «Эстония-21», в кокпите которой Антонов стартовал на рижской трассе

Бикерниeki. Чемпионат СССР образца 1980-х – это серьезный вызов для любого опытного гонщика. Количество участников в классе «Формула Восток» приближалось к сотне, а заезды проводились в двух лигах. Антонову понадобилось два года, чтобы пробиться в десятку сильнейших.

– Бикерниeki, пожалуй, и сейчас одна из моих любимых трасс. В Ригу я приехал, чувствуя себя крутым до невозможности. Как же, КМС СССР, член ленинградской сборной по ралли, призер множества соревнований. Вторая или третья тренировка, не помню, поворот «Мост», мчу на пределе своих возможностей – и вдруг мимо меня проносится такая же «формула». Спесь спала мгновенно. Только к концу сезона я стал понимать, что такое граунд-эффект, что такое глубокое скольжение четырьмя колесами и что вообще я попал в компанию камикадзе (улыбается).

С середины 1990-х автоспорт в России начал меняться – появились современные машины из Европы, гонки привлекали спонсоров и зрителей,

и быстрым пилотам стали платить зарплату. В тот период опыт и скорость оказались востребованы и послужили Антонову пропуском в «Формулу-3».

С 1996 по 2001 годы чередовались формулы – «Астрада», JAK-26, DALLARA 394, DALLARA 399, чередовались команды – «Астрада», ROTHMANS-Аспас, ПИЛОТ Ф3, ArtLine Engineering, чередовались трассы – «Воробьевы горы», «Ходыньское поле», «Невское кольцо», «Тольяттинринг», Дмитровский полигон и даже военный аэродром в Твери. Помимо российских гонщиков, партнерами и соперниками были легионеры из Италии – Альберто Педемонте, Фабио Бабини, Маурицио Меддани.

– Уровень итальянских пилотов был, конечно, выше нашего. Эти ребята с детства выступали в сильнейших чемпионатах по картингу, младших «формулах», а в Россию приехали титулованными гонщиками, победителями европейских чемпионатов в F-3. Было лишь несколько российских пилотов, которые могли достойно сразаться с легионерами. Если итальянцы не сходили, а сходи-

ли они крайне редко, то российские гонщики – Витя Козанков, Лёша Павловский и я – вели упорную борьбу всего лишь за третье место на подиуме.

К сожалению, в 2002 году век «Формулы-3» в России подошел к концу. Что касается Александра Антонова, то он получил предложение вернуться домой и создать гоночную школу при трассе «Невское кольцо». В 2003 году на ее базе была организована команда для участия в чемпионате России «Кубок LADA». Так началась история «Нева Моторспорт». Через два года пришел первый успех – команда стала вице-чемпионом.

– После F-3 гонки на LADA оставляли неизрасходованной массу энергии. Я помню, как ехал по большой дуге «Невского кольца» и рассматривал букашек на кустах.

Применение энергии нашлось. С 2003 года Антонов принял в управление «Невское кольцо» и вошел в историю как последний руководитель легендарной трассы.



В 2006 году «Нева Моторспорт» полностью поменяла технику, пересев с LADA на новенькие HONDA CIVIC, и в 2007 году пилот команды завоевал Кубок страны. В 2009 году вместе со своим руководителем «Нева Моторспорт» вступила в европейский период. Для начала уехала в чемпионат Финляндии, где познакомилась с мини-Нордшляйфе (так иногда в шутку называют трек в Ахвенисто, известный большим перепадом высот), а после и с самой северной петлей Нюрбургринга и длинными гонками.

выносливость. Здесь все не так скоротечно, но напряжение от этого не ниже, особенно на Нордшляйфе. Мы обрели много друзей, товарищей, как среди гонщиков, так и среди команд, и с удовольствием бы вспомнили, что такое северная петля Нюрбургринга и VLN.

В российский чемпионат Антонов и «Нева Моторспорт» вернулись в 2013 году в класс «Супер-продакшн» и с тех пор не пропустили ни одного сезона, каждый раз подтверждая свою

2001 годы. Не было проблем с финансами, чемпионат развивался очень мощно: появились самые современные «формулы», кузовные машины класса «Супертуринг», в чемпионате выступали сильные иностранные гонщики. Но с точки зрения организации, уровня проведения соревнований, конечно, сейчас совсем другие времена. Каждый этап – настоящий праздник. Осталось придумать что-то для оптимизации расходов в помощь командам, и наше время можно будет назвать золотой вехой рос-

Для меня «Невское кольцо» – это история и моей жизни. Когда я впервые попал на нее в 1976 году, она казалась невероятным объектом. В 1993 году, имея свой бизнес, я помогал восстанавливать асфальтовый слой. Во время второй, более масштабной реконструкции 1996 года консультировал проектировщиков и строителей. Проехал десятки гонок. Став управляющим трассы, заботился о ее процветании, наполнял ее жизнь интересными событиями и бился до последнего за ее существование.

– Мы счастливо прожили там четыре года. Выиграли все, что могли. Было бюджетно и интересно, да и путь в Финляндию из Санкт-Петербурга занимает полдня. Открыли для себя длинные гонки на Нюрбургринге и в Италии. Нам очень понравилась другая природа гонок на

роль непростых соперников. В 2018-м команда представлена «Туринговой» программой из двух SEAT CUPRA Павла Яшина и Олега Харука.

– С точки зрения бюджетов команд лучшим временем нашего кольца была пятилетка с 1996 по

сийского кольца. Но нам, конечно бы, хотелось, чтобы большие гонки вернулись в Санкт-Петербург, поэтому мы с нетерпением ждем появления достойного автодрома дома.



СМП РСКГ 2018

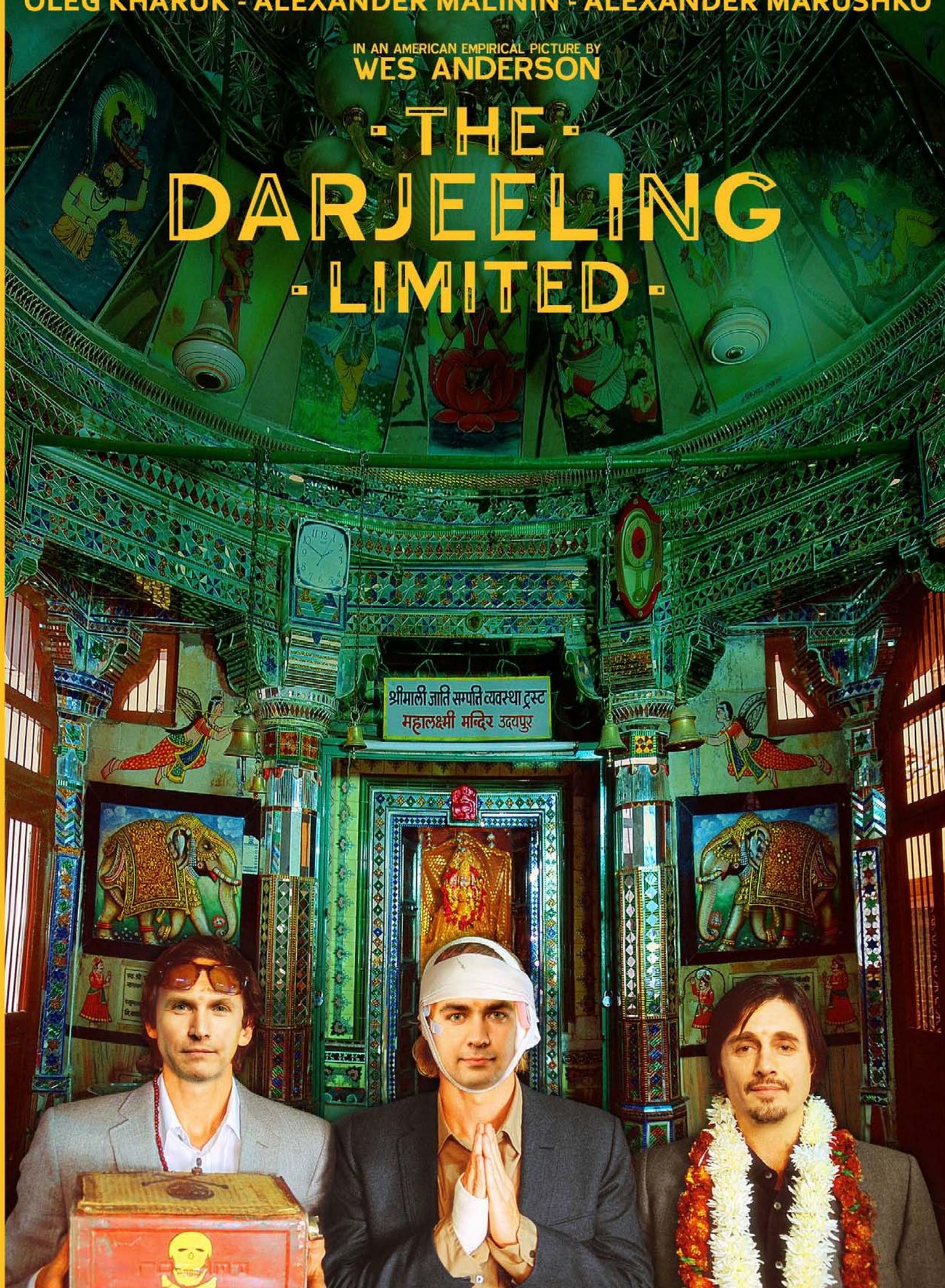
ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ
ПОСЛЕ ПЕРВОГО ЭТАПА

ТУРИНГ									
Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Заявитель	Автомобиль	1-я гонка	2-я гонка	Очки
1	5	ГОЛИНОВ	Роман	Москва	УГМК Моторспорт	Volkswagen Golf	8	25	33
2	14	ГАВРИЛОВ	Клим	Санкт-Петербург	ЛУНОЙЛ РейсингТим	Audi RS3	25	8	33
3	3	ДУДУКАЛО	Алексей	Москва	ЛУНОЙЛ РейсингТим	Audi RS3	11	20	31
4	19	ШЕШЕНИН	Владимир	Екатеринбург	ROSNEFT	Lada Vesta	16	13	29
5	27	ГРАЧЕВ	Михаил	Омск	ROSNEFT	Lada Vesta	20	6	26
6	47	ТОЛКАЧЕВ	Лев	Москва	АМГ Моторспорт	Seat Leon	7	16	23
7	11	ЛАДЫГИН	Нирилл	Екатеринбург	ROSNEFT	Lada Vesta	10	10	20
8	1	БРАГИН	Дмитрий	Казань	СТК Таиф моторспорт	Audi RS3	5	11	16
9	77	ЛУКАШЕВИЧ	Иван	Москва	ЛУНОЙЛ РейсингТим	Audi RS3	14	1	15
10	17	ЯШИН	Павел	Санкт-Петербург	NEVA MOTORSPORT	Seat Leon	6	5	11
11	10	БАДОВЕВ	Антон	Москва	Академия ралли	Seat Leon	0	10	10
12	88	ДУДИН	Виталий	Тольятти	АКНМАТ Racing Team	Volkswagen Golf	9	0	9
13	95	ДАГИЕВ	Магомед	Грозный	АКНМАТ Racing Team	Seat Leon	0	7	7
14	9	ХАРУК	Олег	Москва	NEVA MOTORSPORT	Seat Leon	5	2	7
15	87	ШАРАПОВ	Марат	Казань	СТК Таифмоторспорт	Audi RS3	1	4	5
16	76	МИННАХМЕТОВ	Ирен	Казань	СТК "Чингисхан"	Audi RS3	2	3	5
17	7	СТЕПАНОВ	Михаил	Королев	АМГ Моторспорт	Seat Leon	3	0	3
СУПЕР ПРОДАКШ									
Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Заявитель	Автомобиль	1-я гонка	2-я гонка	Очки
1	50	НЕЗВАННИН	Владислав	Тольятти	LADA Sport ROSNEFT	Lada Vesta	25	25	50
2	30	МИТЯЕВ	Михаил	Тольятти	LADA Sport ROSNEFT	Lada Vesta	22	21	43
3	58	МАРУШКО	Александр	Йошкар Ола	NEFIS RACING DIVISION	Lada Granta	16	16	32
4	88	ВИХАНСКИЙ	Николай	Москва	Асс. Любителей автомобильного спорта	Honda Civic	13	11	24
5	54	ГАРМАШ	Александр	Москва	Асс. Любителей автомобильного спорта	Volkswagen Scirocco	11	10	21
6	44	АХМЕТВАЛЕЕВ	Ильсур	Казань	NEFIS RACING DIVISION	Lada Granta	0	13	13
ТУРИНГ ЛАЙТ									
Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Заявитель	Автомобиль	1-я гонка	2-я гонка	Очки
1	91	БУРЛУЦНИИ	Григорий	Санкт-Петербург	Carville Racing	Peugeot 208	26	16	42
2	13	САМСОНОВ	Игорь	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo	10	26	36
3	27	РАДОШНОВ	Андрей	Оренбург	Carville Racing	Peugeot 208	16	20	36
4	4	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	Казань	SUVAR-MOTORSPORT	Renault Twingo	20	10	30
5	97	МАЛИНИН	Александр	Екатеринбург	ЛТА Ралли	Opel Adam	11	11	22
6	43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Королев	ПОДМОСКОВЬЕ МОТОРСПОРТ	Ford Fiesta	0	13	13
7	17	ЧЕРЕВАНЬ	Владимир	Орел	ПОДМОСКОВЬЕ МОТОРСПОРТ	Volkswagen Polo	13	0	13
НАЦИОНАЛЬНЫЙ									
Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Заявитель	Автомобиль	1-я гонка	2-я гонка	Очки
1	20	САНИН	Егор	Самара	ААС Сызрань Спорт	Lada NFR	25	16	41
2	10	ПЕТУХОВ	Андрей	Санкт-Петербург	LADA Sport ROSNEFT	Lada NFR	9	26	35
3	8	ЛЬВОВ	Игорь	Санкт-Петербург	REDMOND DRIVE	Hyundai Solaris	11	20	31
4	17	КАЛЬМАНОВИЧ	Павел	Тольятти	AG Team	Hyundai Solaris	21	9	30
5	44	НАФИКОВ	Руслан	Казань	АКНМАТ Racing Team	KIA Rio	10	13	23
6	5	КУЗНЕЦОВ	Глеб	Москва	Академия ралли	Volkswagen Polo	17	5	22
7	11	СЕРЕДЕНКО	Владислав	Грозный	АКНМАТ Racing Team	Volkswagen Polo	6	11	17
8	95	АГОШКОВ	Роман	Тольятти	АКНМАТ Racing Team	KIA Rio	5	10	15
9	12	СИМОНОВ	Михаил	Сызрань	ААС Сызрань Спорт	Lada NFR	13	0	13
10	88	КРИЧЕВСКИЙ	Василий	Санкт-Петербург	ZEMzR Energy' team	Hyundai Solaris	3	8	11
11	55	МАВЛАНОВ	Денис	Москва	Академия ралли	Volkswagen polo	4	4	8
12	28	ТУТАЕВ	Анвар	Казань	AG Team	Hyundai Solaris	8	0	8
13	15	ШУШАРИН	Роман	Санкт-Петербург	Шушарин Роман	KIA Rio	0	7	7
14	46	СТРУКОВА	Юлия	Нурск	ZENER Energy team	KIA Rio	1	6	7
15	56	КОРАБЛЕВ	Василий	Казань	ПАРУС	KIA Rio	7	0	7
16	21	КИРЯНОВ	Егор	Подольск	B-TUNING PRO Racing team	Volkswagen polo	0	3	3
17	13	МАСЛЕННИКОВ	Александр	Петергоф	НЕВА-КАРТ	Volkswagen Polo	2	1	3
18	70	ГАВРИЛОВ	Юрий	Санкт-Петербург	ПТА РАЛЛИ	Hyundai Solaris	0	2	2
ЮНИОР									
Поз	#	Фамилия	Имя	Город	Заявитель	Автомобиль	1-я гонка	2-я гонка	Очки
1	5	СИДОРКОВА	Ирина	Петрозаводск	Академия ралли	Volkswagen Polo	27	21	48
2	35	КУЗЬМИНОВ	Павел	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo	8	25	33
3	9	САХАРОВ	Алексей	Москва	Захаров Антон	Volkswagen Polo	16	13	29
4	33	ЛЯКИН	Артём	Санкт-Петербург	Захаров Антон	Volkswagen Polo	11	16	27
5	22	ДОШЕЧНИН	Илья	Москва	Захаров Антон	Volkswagen Polo	13	10	23
6	18	ФАТХУТДИНОВ	Рустам	Казань	Фатхутдинов Салават	Volkswagen Polo	20	3	23
7	55	ПЛОТНИКОВ	Петр	Санкт-Петербург	Академия ралли	Volkswagen Polo	10	11	21
8	27	МАЛОВ	Сергей	Казань	Goltsova racing	Lada Kalina	9	8	17
9	10	ФОКИН	Егор	Санкт-Петербург	Zorro Racing	Volkswagen Polo	7	9	16
10	21	ПАРШУТИН	Павел	Москва	Захаров Антон	Volkswagen Polo	6	6	12
11	88	ВЕЛЬМЯНИН	Данил	Артемьевский	Goltsova racing	Lada Kalina	4	5	9
12	56	ПРИХНЕНКО	Дмитрий	Москва	ЛТА РАЛЛИ	Lada Kalina	5	4	9
13	7	ГРИШИНА	Анастасия	Орехово-Зуево	Академия ралли	Volkswagen Polo	0	7	7

OLEG KHARUK - ALEXANDER MALININ - ALEXANDER MARUSHKO

IN AN AMERICAN EMPIRICAL PICTURE BY
WES ANDERSON

- THE -
DARJEELING
- LIMITED -



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