



Вестник пилота RSKG



Серия кольцевых гонок уходит в народ



Новые телезрители RSKG

Второй этап серии кольцевых гонок стал знаковым. После многолетнего перерыва, зрители имели возможность наблюдать за заездами чемпионата, не выходя из своего дома. Прямая трансляция гонок российской серии велась на сайте sportbox.ru. Успех этого проекта позволяет с уверенностью смотреть в будущее.

Начиная с четвертого этапа, который пройдет на трассе Казань Ринг, заезды чемпионата России будут транслироваться на сайте rskg.rf и sportbox.ru в полном объеме.

Одновременно с телетрансляциями гонка на Moscow Raceway дала начало новой традиции чемпионата – в пэддоке прошла первая автограф-сессия. В субботу и воскресенье на протяжении целого часа гонщики всех классов подписывали плакаты, программки, общались и фотографировались со зрителями.



Михаил Грачев

“У меня есть ясная цель и четкая мотивация – защитить свой чемпионский титул. Пока эта цель не будет выполнена, сложно говорить о какой бы то ни было скуке”.
Читайте на странице №2



Лучшие механики серии

Первые претенденты на звание лучшего механика года.

Читайте на странице №10



Приземленные цели Никиты Мисюли

Читайте в интервью на странице №8

Михаил Грачев: «Готов ездить на «Калине» с тонной балласта!..»

Быть единоличным лидером самого быстрого и самого престижного класса, с одной стороны, хорошо: болельщики, журналисты, особо важные гости – все они не смогут не обратить на тебя внимания, даже если твое превосходство над соперниками напрочь лишает гонки интриги. С другой стороны, такому лидеру не позавидуешь: многие следят за развитием событий в классе «Туринг» с особым интересом и рассчитывают, что в самом престижном классе и борьба будет наиболее увлекательной. А если надежды не оправдываются – начинают искать способы обострения интриги. И какими бы странными эти способы ни казались – глядишь, через пару сезонов некоторые из них уже превратились в статьи регламента. Но талантливому гонщику на быстрой машине «голыми» статьями не возьмешь: ни переворачивание первой шестерки при формировании стартового поля второй гонки, ни балласт на борту «трешки» BMW не мешают Михаилу Грачеву единолично лидировать в классе «Туринг». Три победы и одно второе место в четырех гонках – повод для первых жалоб на скуку со стороны зрителей. А не скучно ли самому Михаилу?

- У меня есть ясная цель и четкая мотивация – защитить свой чемпионский титул. Пока эта цель не будет выполнена, сложно говорить о какой бы то ни было скуке.

- А сколько чемпионских титулов надо выиграть, чтобы заскучать?

- Не поймешь, пока не выиграешь то самое ко-

личество титулов. Может быть, кто-то считает, что сейчас со мной происходит то же самое, что и в прошлом сезоне. Но у меня другие ощущения. В прошлом году все было вновь: за рулем более быстрой машины на трассах пришлось осваиваться заново. В этом сезоне гораздо больше уверенности – и благодаря набранному в прошлом году опыту, и благодаря хорошо подготовленной машине. Хотя не могу сказать, что конструктивно она сильно изменилась. Скорее речь идет о более уверенной и успешной работе с настройками.

- Окей, сколько чемпионских титулов надо выиграть, чтобы уйти из «Туринга»? И опять же – куда именно Вы хотели бы из него уйти?

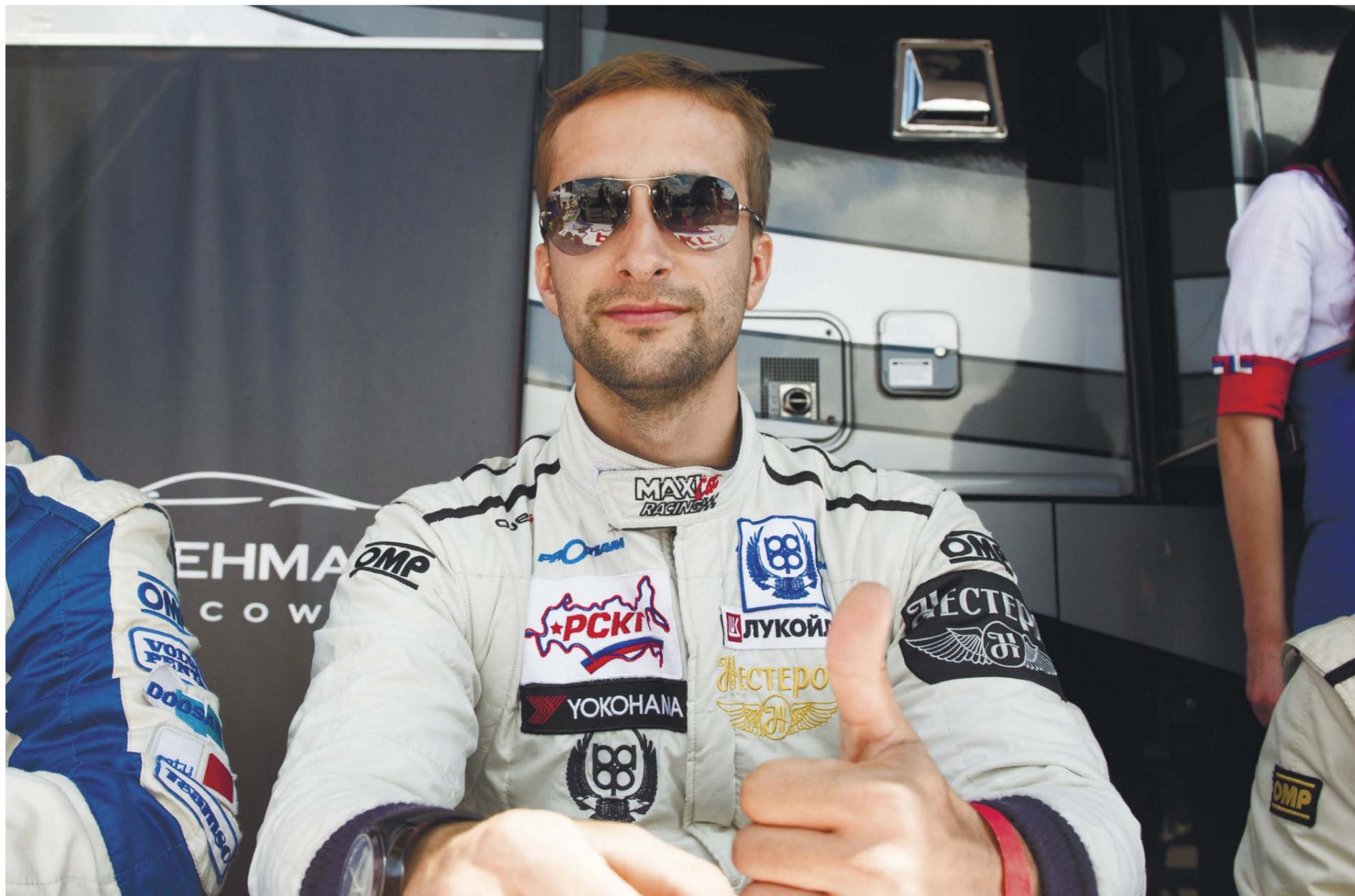
- К сожалению, сейчас сложно что-то планировать вне рамок текущего сезона. Скажу так: из тех соревнований, участие в которых могу себе позволить, всегда буду выбирать соревнования самого высокого уровня. В настоящий момент это «Туринг». Если ситуация сложится так, что по бюджету пределом возможностей для меня будет класс «Национальный» - поеду в классе «Национальный». И скучать не стану: думаю, мотивация за рулем «Калины» будет ничуть не хуже, чем сейчас за рулем BMW.

- Как показали первые гонки, прописанные в регламенте, средства обострения интриги для Вас особой проблемы не представляют. Тем не менее – как Вы относитесь к этим средствам? Вам не обидно, что, по сути, Вас наказывают за то, что Вы хорошо провели отдельно взятую гонку или целый уик-энд?

- Во-первых, нет особого смысла ломать копыя вокруг регламента: цель спортсмена – показать наилучший результат в предложенных обстоятельствах. Во-вторых, мы все знаем, для чего придуманы те или иные меры – сделать соревнования более увлекательными, привлечь на трибуны больше зрителей. И это – более чем достойные цели, от достижения которых выиграют все участники. В-третьих, доводят и переставляют на шестое место ведь не гонщика Грачева, а любого победителя – все в равных условиях.

- А если победитель будет получать сразу тонну балласта? И «ссылать» его будут не на шестую стартовую позицию, а на последнюю – это не вызовет у Вас возражений? Или Вы считаете нынешнюю систему оптимальной, в которой нет особого смысла что-то менять.

- Разработкой регламента занимаются вменяемые люди, и не думаю, что в погоне за зрелищностью они перейдут разумные границы. Но если закон потребует ездить с лишней тонной на борту – буду ездить. Опять же, все будет в равных условиях – и тот, кто благодаря такой системе сможет одержать победу, на следующем этапе получит свою тонну. Что касается идеала, то мне нравится система, которую применяют в британском чемпионате. Там гандикап пересматривают после каждого заезда. Выиграл – уже на старте следующего заезда получишь «довесок». Плохо проехал – сразу же сбросишь «лишний вес». На мой взгляд, такой вариант более логичен и более динамичен.





Алексей Соколов: «Специально искал возможность попасть в спорт»

Гоночный паaddock полон интересных людей. Но большинство из них нельзя назвать героями зрителей. Они стоят в тени, обслуживая и строя машины, инженеры и механики помогают своим пилотам побеждать. Сегодня наш гость начальник конструкторского отдела команды ПСМ-Team80.

В автомобильные гонки я попал целенаправленно, они мне нравились еще с детства. Я следил за первыми трансляциями Формулы-1, выписывал журнал АМС, «Авторевю» с первых выпусков. До этого читал «За Рулем», но не первые страницы, где писали про комбайны и ударный сбор урожая, а последнюю старичку с плохими черно-белыми фотографиями формул. И когда после школы пришло время выбирать, где учиться, я поступил в «Санкт-Петербургский политехнический университет», как место, где больше всего преподавали конструкцию автомобиля. Позже я осознал, что там больше преподавали об устройстве танка, чем автомобиля. Но выбор был сделан, хотя помимо СПбГПУ, я поступал сразу в несколько мест: в Самарский аэрокосмический имени Баумана и Тольят-

тинский политех. На всякий случай. Переезд меня не пугал, прожил шесть лет в общежитии. Не скажу даже, что было как-то тяжело.

Под конец учебы я пришел в спортивное отделение на АвтоВАЗе, тогда оно называлось УФИАСП (Управление форсированных испытаний автомобилей серийного производства) и попросил делать у них дипломную работу. Тема диплома была про секвентальный механизм переключения передач для «вазовской» коробки. После защиты диплома, в 2000-м я устроился работать на завод, сначала работал на временных началах, позже стал штатным сотрудником. Дорос до ведущего конструктора с персональным окладом. Но тут случился кризис 2009-го года: в управлении настали тяжелые времена, и пришлось искать другую работу. Новой работой стала компания «Рено», поначалу я работал в тольяттинском офисе, а позже получил повышение и переехал в Москву на должность начальника отдела испытаний и омологации.

Время, проведенное в «Рено», помогло расширить кругозор, там все имеет свои регламентные процедуры, которые пишут-

ся экспертами. Это позволяет добиться качества, а на испытаниях это позволяет получить сравнимые результаты. Даже если менялись внешние факторы, проводились дополнительные работы, чтобы привести все в соответствие и иметь возможность сравнивать результаты работы. Это очень учит, дает систему производства. Главное, что это применимо и у нас в спорте. Мы хотим, чтобы все узлы, которые мы производим в нашей команде, фактически отвечали требованиям серийной детали: все чертежи, документация. Мы хотим сделать отслеживаемость, «прозрачность» своих деталей, подумываем купить аппарат для лазерной маркировки и отмечать детали. Я не могу сказать, что в моей работе было что-то очень сложное, что в начале, что сейчас. В начале были «простые сложности», сейчас сложным представляется моделирование некоторых процессов, сложные прочностные расчеты или динамические расчеты управляемости. Бывает не просто, сжатые сроки, но мне это приносит удовольствие.



Роб Хафф: «В чемпионате должны быть равные возможности»

Сегодня был интересный день: мы сделали еще несколько шагов вперед и стали ближе к тому, чтобы завоевать поул. Но все же впереди много работы. Асфальт был скользким, однако в дождь «Лада» едет неплохо.

Приятно видеть поклонников команды в день квалификации, думаю, завтра будет еще больше зрителей на гонках.

Трасса Moscow Raceway фантастическая - интересная, техничная; тут легко сделать ошибку и трудно подобрать настройки. Были проблемы с коробкой на тренировках, но в квалификации мы их победили, и я буду стартовать 13-м, что неплохо.

На этом треке есть, где обгонять; в прошлом году российский этап был едва ли не лучшим в сезоне - мы впятером въезжали в поворот, было очень круто, и это заслуга трассы.

Когда я пришел в команду, мне было немного сложно из-за языкового барьера, но со временем коммуникация становится проще. Я вижу цель в том, чтобы поделиться своим опытом и поднять команду на следующий уровень. Каждую гонку мы становимся эффективнее, прогрессируем.

Видел Российскую серию, мне понравилось, что в чемпионате много машин. Смотрел гонки на экране, захватывает. Помню прошлогодний этап: видно, что соревнования развиваются. Знаю ли россиян? Да, с Алексеем Дудукало, например, мы знакомы по мировому Турингу. Не видел его сегодня, но знаю, что он тут - надо пойти поздороваться. С Козловским работаем сейчас вместе, и результат - вот он: Миша едет с отличными временами. Я уже начинаю волноваться, глядя на его скорость.

Одно из главных условий для развития национального чемпионата - привлечь спонсоров и автопроизводителей. Но при этом сделать машины равными, насколько возможно, дав возможность побеждать всем.

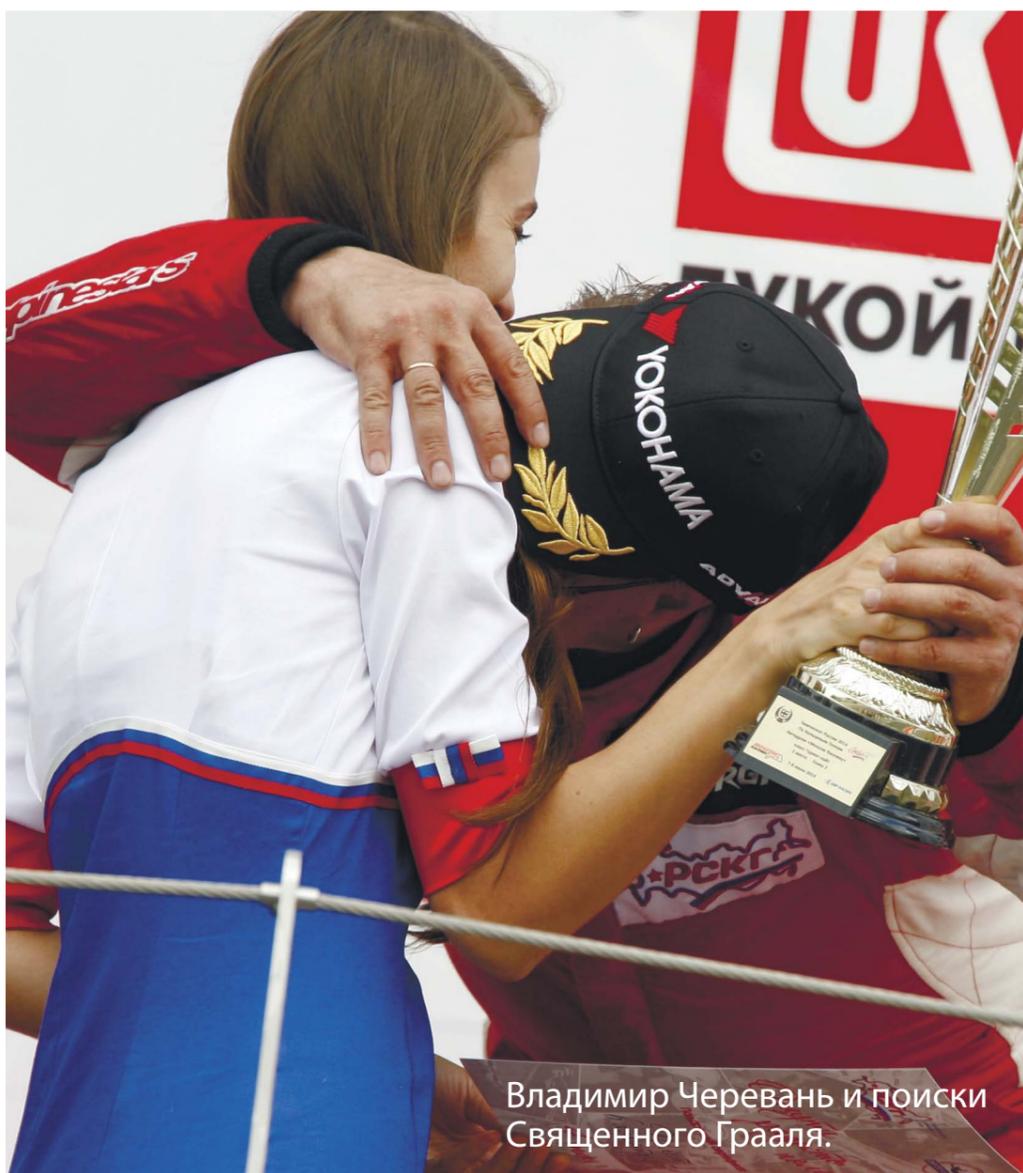
Вот в британском BTCC 36 машин. Это очень сильный чемпионат, где два производителя - Honda и MG - поддерживают свои команды.

А тут парень из частной конюшни на прошлогодней Honda Civic берет и выигрывает сезон - разве не круто? Так что правила развития для всех национальных серий - надо максимально уравнивать шансы команд с разным бюджетом.

Для спонсоров кольцевые гонки - это публичность, вовлечение новой аудитории, засветка на ТВ. Многие мои знакомые никогда не интересовались автоспортом, а потом стали следить за соревнованиями, втянулись и начали поддерживать.

Всем нравится образ героя, это пример для подражания. Неважно, кто ты, откуда, с чем пришел... Если ты вкальываешь и достигаешь успеха - это круто. Ты доказал, что можно придумать осязаемую мечту и самостоятельно реализовать ее. Найти цель и не сдаваться, никогда не сдаваться - вот девиз автоспорта!

Уталить жажду из пластикового стаканчика? Только не для наших пилотов!



Владимир Черевань и поиски Священного Грааля.



Милые дамы могут записываться на курсы кройки, шитья и углубленного изучения телеметрии.

На втором этапе многие задавались вопросом, «почему российский пaddock выглядит не так ярко, как пaddock WTCC?»

Благодаря этому неизвестному водителю у нас есть ответ на этот вопрос!



Дождешься милости от этих соперников. Все сам. На подиум приехать - сам. Шампанским поливаться - тоже сам!

А правда, что вы еще вышивать можете... и на машинке тоже?



Спортлото 2014



Мы прошлись по пэддоку и узнали мнение простых зрителей, как им понравился российский этап WTCC, в рамках которого прошел второй этап российской серии.

Дмитрий Павлов, 27 лет, Москва.

Приехал посмотреть этап чемпионата Мира и поболеть за Евгения Каретникова, я давно читаю его блог в интернете. В принципе, я знал, куда еду, был на Рейсвее в прошлом году и мне все понравилось. Стало лучше - появились места, где можно быстро и не очень дорого поесть. В прошлом году было дороже. Жалко, что у Евгения сломался автомобиль, хотел бы пожелать ему удачи на следующих гонках.

Ксения Смирнова, Курск.

Я приехала на один день специально ради гонки WTCC, мне нравится Себастьян Лоеб. Главное неудобство – приходится долго ехать на электричке из Москвы. Про чемпионат России я знаю, у нас в Курске была одна гонка, у меня даже есть фотография с нашим Александром Сотниковым. Но мне больше нравится ралли, там все так эффектно, да и гонщики симпатичные.

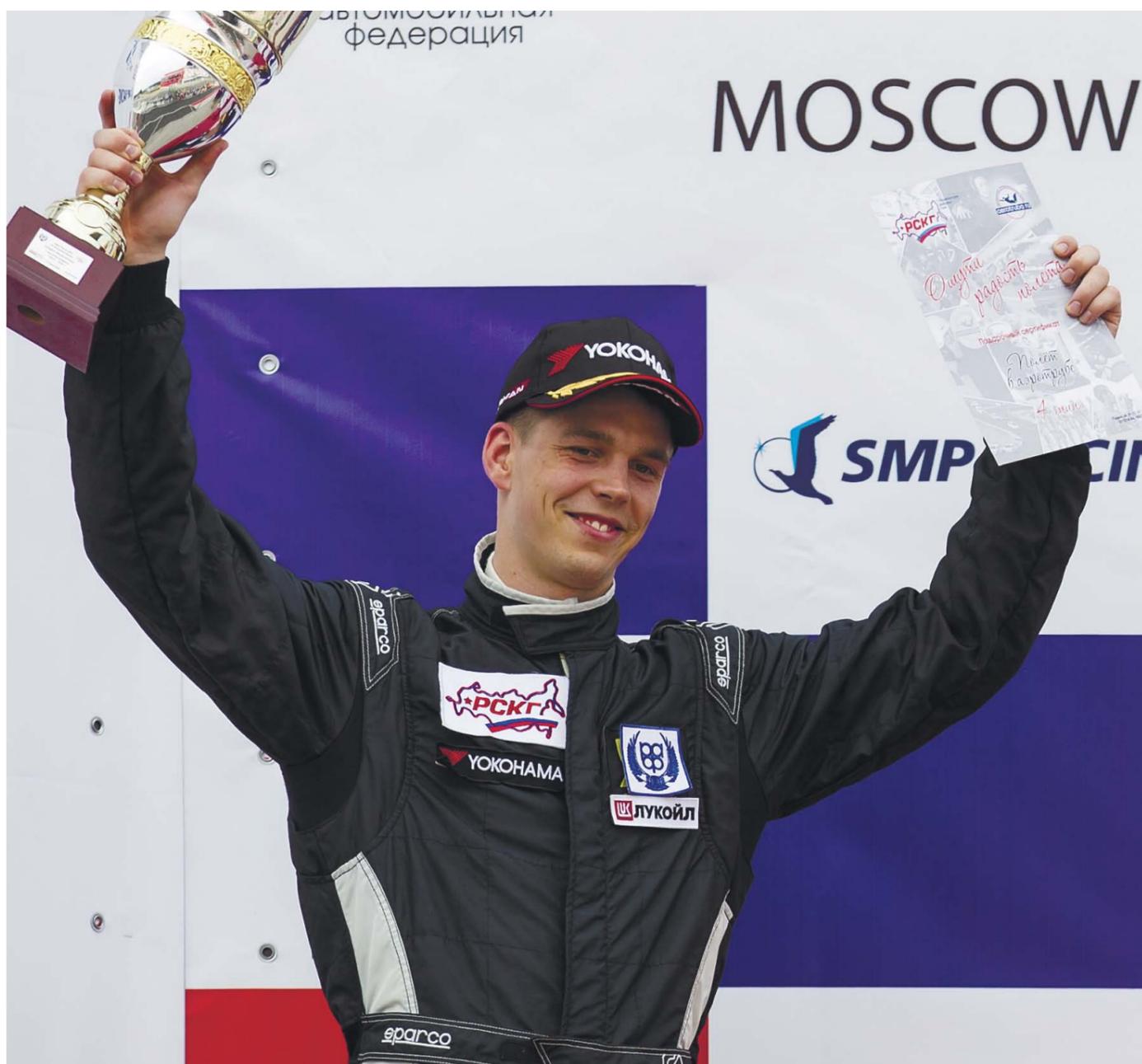
Алексей Пастухов, 34 года, Москва.

На гонках я никогда до этого не был, через друга на работе мне досталось приглашение. Я видел только какие-то тренировочные заезды русских гонщиков. Было прикольно, но первый раз не совсем понятно. Если гонки понравятся, обязательно буду приезжать.



Петр и Елена Прохоровы, Москва.

Нам очень нравится автоспорт, даже познакомились на Рено Ф1 шоу в Москве (улыбаются). Стараемся смотреть все, что показывают: Формулу 1, кузова. Иногда бывают выходные, когда есть время только покушать. В эти выходные я болею за Мишу Козловского, а моя жена - за Габриеле Тарквини. Чемпионат России мы впервые увидели в прошлом году, когда приезжали на WTCC, до этого только знали о его существовании из карьеры Алексея Дудукало. Вторая гонка (*Объединенный 1600, примечание редактора*) была очень интересная. Жалко, что его нигде не показывают, иначе мы бы тоже смотрели и болели за наших.



Никита Мисюля: «Вышел на старт, чтоб побыстрее продать машину!..»

Могло показаться, что по ходу гоночного уик-энда на Moscow Raceway молодой самарский пилот решил отыгаться за пропуск первого этапа РСКГ – Мисюля стал единственным, кто принял участие в заездах и мирового, и национального чемпионата. Но при ближайшем рассмотрении выяснилось, что такая активность – результат стечения обстоятельств. Участие в этапе WTCC стало наградой за победу в прошлогоднем Lada Granta Cup, а на старт заездов второго этапа РСКГ самарец и вовсе вышел... в поисках покупателя для своей машины.

- На московский этап традиционно приезжает большое число и действующих пилотов, и тех, кто присматривается к соревнованиям, думает о возможности участия в них. Поэтому логично именно сюда везти сюда машину, которую хочешь продать. А еще лучше – показать ее в деле: лучшая реклама для гоночного автомобиля – конечно же, победа, но подиум – тоже неплохо!

- Покупатель-то нашелся в итоге? Много звонков было?

- Мы ждем не звонков, а живых денег. Но пока никто нам этих денег не принес.

- Значит, пока не найдете покупателя – будете стартовать в гонках?

- Нет, это был разовый выезд. Сейчас я сконцентрирован на выступлениях в ралли-кроссе – начал с победы на этапе голландского чемпионата, буду участвовать в чемпионате Европы. Так получилось, что этот вид автоспорта мне нравится теперь больше, чем кольцевые гонки. Он более увлекательный – прежде всего за счет контактной борьбы. Не то чтобы я мечтаю о том, чтобы ехать по трассе и всех соперников с нее выпихивать. Но когда есть возможность немного потолкаться – это делает гонки только интереснее.

- Зачем же вы тратили время на кольцевые гонки, если так любите ралли-кросс? Или прошлогодняя победа в Lada Granta Cup открыла Вам глаза на то, какое кольцо скучное?

- Я впервые сел на ралли-кроссовый автомобиль в прошлом году, когда кольцевой сезон был уже в самом разгаре. Не бросать же было участие в турнире на полпути. Тем более, что турнир неплохо для меня складывался...

- А не спонсоры, случаем, Вас заставили поменять кольцо на ралли-кросс?

- Нет, спонсоров на этот сезон я искал, уже имя в голове план выступлений в ралли-кроссе. А нашел, кстати, благодаря ролику на Youtube. Будет время – посмотрите: «Мисюля, будь первым» называется.



GRID GIRLS

Ирина Кондратьева



Михаил Козловский: надо быть не только быстрым, но и удачливым

Столько лет прошло с тех пор, как я начинал, даже страшно... Поскольку сам вырос в отечественном кольце, считаю, это единственно возможная школа для российских пилотов. Не может не радовать факт, что сейчас построили много современных трасс, и это дает качественный импульс для развития автоспорта в целом – как нельзя играть в футбол без стадиона, так нельзя заниматься гонками без автодромов. Есть они, и появляются инвесторы, растет интерес, все движется дальше.

Мой переход в WTCC дался непросто. Надо было выучить все трассы, так как остальные имеют большой опыт, вкатаны в них. Второй нюанс, который приятно удивил – все происходит по расписанию. Сейчас, кстати, российский чемпионат тоже к этому пришел. И уровень мировых пилотов тогда тоже озадачил – когда лучшие гонщики из всех стран встречаются вместе, это приводит к высокой конкуренции.

Из действующих пилотов РСКГ выделю представителей моей команды – Алексея Дудукало и Павла Кальмановича. И, конечно, Мишу Грачева – он тоже раньше выступал за «Лукойл». Они сейчас наиболее сильны в российском «Туринге».

А вот дальнейший путь хорошего пилота зависит от удачи. Грачев, например, успешно выступает в Европейском кубке ETCC. Что сделать, чтобы повезло так, как мне? Думаю, надо быть хороши-ми ребятами. Надо работать, но и везение исключать нельзя – есть много достойных пилотов, у которых нет возможности двигаться дальше. Должно совпасть много факторов, тогда получится движение вперед.

КОНКУРС МЕХАНИКОВ

Михаил Белошапский Lemminkäinen



Михаил в автоспорте с самого детства. Занимался картингом, участвовал в многочисленных соревнованиях. В 2001 году была создана команда Edelweiss Rally Team (классическое ралли), где Михаил вырос в крупного специалиста. Работа с мотором при -40°C , замена коробки, и все это быстро, четко, с улыбкой на лице и искрометным юмором во всем.

В 2012 году в команде было принято решение изменить сферу деятельности и принять участие в кольцевых гонках.

За достаточно короткий промежуток времени команда смогла завоевать отличные позиции в российском чемпионате по кольцевым гонкам, о чем свидетельствуют результаты пилота команды на 1 этапе 2014 года.

Произошло это благодаря не только слаженной работе коллектива, но и прекрасной талантливой работе главного механика команды – Михаила Белошапского.

Александр Тищенко AMG Motorsport



В автоспорте Александр с 17 лет. Едва окончив школу, в далеком 1998 году подросток Саша пришел стажироваться в команду Олега Кесельмана и Александра Слонинского. Долго ходить в учениках Александру не пришлось. Быстро получив все необходимые знания, Тищенко попадает в основ-

ной состав команды. Несколько лет прошли неразлучно с гоночными автомобилями Volkswagen Golf, BMW и Volkswagen Polo. Но время идет, команды меняются. 2006 год стал для Александра переломным моментом. Проработав в команде практически 6 лет, Тищенко принимает решение уйти из гоночного мира.

Правильно говорят, что это не так уж и просто. Не прошло и полгода, как Александр вновь вернулся к автомобилям серии BMW, но уже в другую команду. На тот момент это была команда с непростым прошлым THK Racing Team.

Пережить пришлось многое, но уже в 2009 году команда одержала грандиозную победу в пробном этапе чемпионата России по автомобильным кольцевым гонкам RTCC в самом мощном классе «Туринг». В этом же году Тищенко крайний раз поменял запись в трудовой книжке – его местом работы стала гоночная команда AMG MOTORSPORT.

Простая арифметика: 16 лет назад мальчик Саша окончил школу и просто захотел в мир автоспорта. Захотел «работать с быстрыми пилотами и быстрыми машинами». 2014 год (по-своему юбилейный) – 15 полых лет в автоспорте на должности механика, а так же 5 лет в команде AMG MOTORSPORT в должности старшего механика.

Правильно говорят, что это не так уж и просто. Не прошло и полгода, как Александр вновь вернулся к автомобилям серии BMW, но уже в другую команду. На тот момент это была команда с непростым прошлым THK Racing Team.

Евгений Омелин

Профессиональная гоночная команда B-Tuning



Евгений Омелин оказался совсем не простым членом команды, про него рассказал руководитель B-Tuning'a Андрей Севастьянов.

– Евгений – человек незаменимый. Он – водитель большого грузовика Volvo – автомобиля технической поддержки, который, по сути, сам же и создал. Команда в этой замечательной машине и переодевается, и переживает непогоду, и даже ночует. В этой «техничке», созданной Евгением, есть все

необходимое для работы нашего коллектива. Дальше: он – единственный в команде, наравне со мной, человек, который может управлять всеми видами имеющихся у нас транспортных средств. Так же Евгений – единственный в команде механик, который так отлично умеет делать сход-развал на наших «боевых» машинах.

Так же он – большой любитель походов, и у него всегда есть с собой всё самое нужное и необходимое. Еще он отвечает за хранение и развертывание нашей кухни. Наконец, Евгений – единственный в команде человек, который на 100% знает, где и что находится в команде – в боксах, в машинах техподдержки или на базе.

Евгений Сорин

НПК Эллирон



Отпраздновав свое 20-летие, Евгений, имея небольшой опыт работы с автомобилями, попал к Андрею Артюшину. Многие смеют только мечтать – Гонка Звезд «За Рулем» 2003 стала стартом в карьере Жени Сорина как гоночного механика.

Проработав в Honda RacingArt, а так же на Кубке Honda Civic, в 2007 году Сорин принял решение перейти в «Динамо Автоспорт». 2011 год ознаменовался переходом в «Оренбург Racing Team», а 2014 – в «НПК Эллирон».

Евгений сочетает в себе несколько хороших качеств. Помимо того, что он по праву считается опытным механиком, Сорин – ответственный семьянин. Двух сыновей с детства приучает к активному отдыху, которым и сам увлекается.

11 лет в автоспорте, 3 команды. Переход от автомобилей Honda к BMW. Всегда полностью готовый к этапу автомобиль, всегда квалифицированная работа на этапе и при всей общей загруженности остается время на самое главное – собственную семью! Команда гордится своим механиком!

Туринг			дни рождения пилотов российской серии кольцевых гонок			
Ст. №	Фамилия	Имя	Команда	Дата рождения	Возраст	Город
1	ГРАЧЁВ	Михаил	АМГ Моторспорт	04.01.1988	26	Омск
3	НИКОЛАЕВ	Андрей	B-Tuning	03.05.1971	43	Москва
6	ДУДУКАЛО	Алексей	ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим Лада	06.10.1976	37	Химки
7	ГОЛИКОВ	Роман	АМГ Моторспорт	26.03.1976	38	Москва
8	САВИЦКИЙ	Андрей	B-Tuning	15.10.1984	29	Москва
9	МИНСКИЙ	Станислав	B-Tuning	20.01.1983	31	Москва
12	ЧЕБОТАРЁВ	Олег	АМГ Моторспорт	18.09.1966	47	Протвино
17	КАЛЬМАНОВИЧ	Павел	ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим Лада	09.08.1989	24	Тольятти
21	КАБАКОВ	Артём	АМГ Моторспорт	24.02.1998	16	Екатеринбург
27	СТЕПАНОВ	Михаил	АМГ Моторспорт	29.06.1968	45	Королёв
4	НУЖДИН	Сергей	ПСМ Тим 80	20.09.1977	36	Тольятти
Национальный						
Ст. №	Фамилия	Имя	Команда	Дата рождения	Возраст	Город
30	ГАЙНУЛЛИН	Альберт	Подмосковье Моторспорт	23.01.1983	31	Октябрьский
31	ЗАХАРОВ	Антон	B-Tuning	08.06.1967	47	Москва
33	БЕЛОЦКИЙ	Максим	B-Tuning	04.11.1980	33	Москва
34	ЕЛИСЕЕВА	Татьяна	B-Tuning	27.03.1973	41	Москва
37	ГОЛЬЦОВА	Наталья	ВПК СПОРТ	14.08.1980	33	Ижевск
44	ЮДИЦКИЙ	Лев	Подмосковье Моторспорт	27.04.1989	25	Пушкино
48	НУРИЕВ	Айдар	личный зачет	06.12.1994	19	Казань
50	МАРУШКО	Александр	личный зачет			Йошкар-Ола
51	САНИН	Егор	личный зачет	20.10.1998	15	Ульяновск
54	БРАГИН	Дмитрий	СТК МХ-автоспорт	19.05.1982	32	Тольятти
56	КОРАБЛЕВ	Василий	Парус			Казань
71	МЕЙТЕС	Евгений	личный зачет	17.10.1959	54	Москва
74	МАСЛЕННИКОВ	Александр	B-Tuning	02.06.1997	17	п. им. Свердлова
77	ЗАСАДЫЧ	Михаил	ВПК СПОРТ	07.11.1968	45	Москва
79	МЕДВЕДЕВ	Руслан	личный зачет	09.12.1979	34	Воронеж
85	АГОШКОВ	Роман	Спец-Автопласт Мотор Спорт	16.01.1979	35	Тольятти
87	ШАРАПОВ	Марат	СТК МХ-автоспорт	21.08.1983	30	Казань
88	ЧЕРВАНЁВ	Николай	личный зачет	05.06.1972	42	Тольятти
89	ШИГАБУТДИНОВ	Тимур	СТК МХ-автоспорт	12.01.1983	31	Казань
95	ШЕШЕНИН	Владимир	ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим Лада	10.03.1989	25	Тольятти
Супер-продакшен						
Ст. №	Фамилия	Имя	Команда	Дата рождения	Возраст	Город
30	СТРЕЛЬЧЕНКО	Владимир	Подмосковье Моторспорт	25.04.1964	50	Химки
37	ЯШИН	Павел	Neva Motorsport	14.11.1976	37	Москва
38	ЮШИН	Андрей	Lemminkainen	04.04.1965	49	Санкт-Петербург
43	МАСЛЕННИКОВ	Андрей	Подмосковье Моторспорт	27.01.1994	20	Пушкино
44	АРТЮШИН	Андрей	личный зачет	08.09.1960	53	Москва
45	ТУПИЦЫН	Александр	ЗАО ТД Курганские прицепы	06.11.1981	32	Курган
77	ТОЛКАЧЕВ	Лев	TMS Sport			Москва
48	РЯБОВ	Сергей	TMS Sport	23.09.1971	43	Самара
50	МИСЮЛЯ	Никита	АМК ЦСКА	23.04.1990	24	Самара
Туринг-Лайт						
Ст. №	Фамилия	Имя	Команда	Дата рождения	Возраст	Город
2	РАХМАТУЛЛИН	Ильдар	СК Сувар Моторспорт	06.03.1986	28	Казань
4	КОРОНАТОВ	Сергей	G-Energy Зенит Моторспорт	04.04.1971	43	Санкт-Петербург
5	КАРЕТНИКОВ	Евгений	АМГ Моторспорт	27.07.1978	35	Москва
7	САЛЬНИКОВ	Александр	личный зачет	12.11.1978	35	Владимир
12	КАЛУЖСКИЙ	Дмитрий	B-Tuning	11.04.1983	31	Санкт-Петербург
14	ГРЯЗИН	Николай	Sport Racing Technologies	07.10.1997	16	Москва
15	ШУЛЬМЕЙСТЕР	Борис	Sport Racing Technologies	11.11.1969	44	Москва
17	ЧЕРЕВАНЬ	Владимир	G-Energy Зенит Моторспорт	25.11.1959	54	Орёл
22	ПТИЦЫН	Валерий	личный зачет	09.04.1996	18	Тольятти
27	ЛАРИОНОВ	Виталий	ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим Лада	13.02.1997	17	Московская область
83	СЕВАСТЬЯНОВ	Андрей	B-Tuning	04.11.1976	37	Химки
8	КУБАСОВ	Владислав	ВПК СПОРТ	03.08.1975	38	Москва

