

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА
Российской Гоночной Серии ULTRA GT

ULTRA GT
Российская Гоночная Серия

ULTRA GT
Russian Racing Series



ULTRA GT 2019 

Оглавление

Резюме проекта	3
Распределение долей в Компании, Стратегия «выхода» Инвестора из проекта	4
«Дорожная Карта» проекта	5
Описание Проблемы	6
Описание Решения	9
Описание и анализ рынка	11
Описание Продукта	13
Производство	17
Основные технологические операции	18
Маркетинг	21
Ключевые партнёры	27
Команда проекта	28

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА Российской Гоночной Серии ULTRA GT

Резюме проекта

За долю в Компании, предлагаем Инвестору войти в проект по разработке и производству прототипа для новой Гоночной Серии Ultra GT, которая будет зарегистрирована, под эгидой Российской Автомобильной Федерацией (РАФ), как официальный и самостоятельный гоночный класс в реестре Министерства Sports и Туризма Российской Федерации.

Официальный статус после регистрации – Открытый Чемпионат Ultra GT 600 и Открытый Кубок Ultra GT 400, что даёт возможность трансформировать эту Гоночную Серию в Глобальный бренд.

Планируемые источники доходов компании

- Производство и продажа гоночных автомобилей, узлов, компонентов и запасных частей.
- Обслуживание техники собственного производства.
- Получение доходов от рекламных и медийных возможностей гоночной серии (права на трансляцию, размещение прямой рекламы, права на торговую марку).

Необходимый объём и график инвестиций

- Общий объём необходимых инвестиций \$ 1 029 616 за долю 30% компании
- Подробный бюджет, на разработку прототипа, расписан по неделям, на 18 месяцев
- Расчёты и экономическое планирование в отдельном документе

Планируемые экономические показатели

- Простой срок окупаемости - 0,972 года
- Среднегодовой денежный поток - \$ 1 059 352
- Чистый дисконтированный денежный поток (NPV), дисконт 8,5% - \$ 4 916 338.29
- Индекс Прибыльности (PI) - 7.6846
- Внутренняя норма рентабельности (IRR) - 35,92%

Ответ направлять Евгению Скребцову (+7 909 745 9900)

mail: Ultragt@mail.ru



Распределение долей в компании

Основатели - 70 % , Инвестор - 30%

Евгений Скребцов - Генеральный Директор (CEO), на период разработки прототипов, до начала продаж техники.

Обязанности - общее руководство, продажи, маркетинг, взаимодействие с партнёрами, представительство, пресс-служба, поиск поставщиков, снабжение.

После - Первый заместитель Генерального директора, Директор по развитию

Обязанности - стратегическое планирование, пресс-служба, работа со спонсорами, промоутер гоночной серии.

Фёдор Мирон - Заместитель Генерального Директора, Главный Конструктор, Технический директор.

Обязанности - НИОКР, руководство и непосредственная работа над созданием прототипов, организация всех производственных процессов, разработка методов и технологий производства.

Виктор Шайтар - Заместитель Генерального Директора, Спортивный директор.

Обязанности - Официальный Призовой (боевой) пилот, Официальный Тест пилот, ходовые испытания прототипа, настройка доводка прототипа.

Взаимодействие с пилотами и автоспортивными командами, представитель Гоночной Серии в взаимодействии с РАФ (Российской Автомобильной Федерацией), программой поддержки Российского Автоспорта SMP.

График финансирования (по полугодиям) на 18 месяцев. Подробный план финансирования на 72 недели (18 месяцев) в отдельном документе.

	I - Квартал	II - Квартал	III - Квартал	IV - Квартал	V - Квартал	VI - Квартал	
Оборудование	\$105 000,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	
Материалы/НИОКР	\$62 000,00	\$121 600,00	\$138 550,00	\$23 400,00	\$71 080,00	\$0,00	
Зарплатный Фонд	\$50 792,50	\$50 792,50	\$50 792,50	\$50 792,50	\$50 792,50	\$50 792,50	
Аренда/Операционные издержки	\$13 038,50	\$13 038,50	\$13 038,50	\$13 038,50	\$13 038,50	\$13 038,50	
Маркетинг	\$0,00	\$0,00	\$10 000,00	\$15 000,00	\$25 000,00	\$50 000,00	
Программа ходовых испытаний	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$25 000,00	
Итого:	\$230 831,00	\$185 431,00	\$212 381,00	\$102 231,00	\$159 911,00	\$138 831,00	\$1 029 616,00

Стратегия «выхода» инвестора из проекта

Позитивный сценарий - Инвестор получает прибыль (дивиденды) от хозяйственной деятельности, соразмерно доли в Компании.

- Компания (основатели) выкупает долю Инвестора по согласованной стоимости.
- Инвестор реализует свою долю в Компании третьему лицу.

Негативный сценарий - Произведённая техника (2 единицы) продаётся, как эксклюзивная, по себестоимости, с учётом всех затрат Инвестора. Инвестор получает 100% суммы от реализации техники и всех активов предприятия. Проект закрывается.

Дорожная карта проекта

Общий план развития охватывает 7 лет с момента начала работ.

	Года	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 г.		2025 г.		2026 г.	
		Полугодия I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
1	Организация производства														
2	Разработка прототипа ULTRA GT 600														
3	Разработка Технического и Спортивного регламентов Гоночной Серии														
4	Регистрация Гоночного Класса ULTR GT 600														
5	Начало продаж Ultra GT 600														
6	Смена/Расширение производственной базы														
7	Старт Чемпионата ULTRA GT 600- 8 гонок														
8	Формирование стартовой решётки Ultra GT 600 в количестве 20 единиц.														
9	Разработка второго силуэта Ultra GT 600														
10	Разработка прототипа ULTRA GT 400														
11	Регистрация Гоночного Класса ULTR GT 400														
12	Начало продаж Ultra GT 400														
13	Старт Чемпионата ULTRA GT 400- 8 гонок														
14	Третий Гоночный Сезон Ultra GT 600- 12 гонок														
15	Второй Гоночный Сезон Ultra GT 400- 12 гонок														
16	Формирование стартовой решётки Ultra GT 400 в количестве 24 единицы														
17	Смена Технического регламента Ultra GT 600														
18	Четвертый Гоночный Сезон Ultra GT 600- 12 гонок														
19	Третий Гоночный Сезон Ultra GT 400- 12 гонок														
20	Пятый Гоночный Сезон Ultra GT 600- 12 гонок														
21	Четвертый Гоночный Сезон Ultra GT 400- 12 гонок														
22	Смена Технического регламента Ultra GT 600														

Описание проблемы

Отсутствие в Российской Серии Кольцевых Гонок (РСКГ), проходящей под эгидой Российской Автомобильной Федерации (РАФ), гоночной серии ТОЛЬКО (!) для профессиональных пилотов.

Отсутствие в Российском автоспорте Кольцевого гоночного класса (гоночной серии), с большим медийным охватом, привлекательным для большого числа зрителей и крупных спонсоров.

Стоит отметить, что существует положительная динамика развития РСКГ и по увеличению медийного охвата и по поднятию статуса РСКГ, введению новых гоночных классов и зачётных групп.

Кроме состоявшихся автоспортсменов, трудности с построением гоночной карьеры в России испытывают и молодые и перспективные гонщики. Имея бюджет для участия в соревнованиях, в пределах \$500 000 на сезон, эти спортсмены не участвуют в Российских гоночных сериях, а предпочитают выступать за рубежом, в европейских или североамериканских сериях.

Приоритетной группой, являются молодые спортсмены (дети и юниоры), выступающие в классах группы картинг.

Российский картинг (по протоколам РАФ 2017 года)

№	Зачёт, возраст пилотов	Количество пилотов (заявок)
1	Пионер 8 - 11 лет	18
2	Кадет 10 - 13 лет	33
3	Национальный Юниор 12 - 15 лет	19
4	Национальный с 15 лет	13
	Всего	83



Они находятся в начале своего пути, финансирование осуществляется их родителями из собственных средств, некоторые имеют прямую спонсорскую поддержку - являются участниками программ развития автоспорта, либо системных программ поддержки молодых пилотов. Программы поддержки и развития пилотов 2018/2019:

№	Название программы	Количество пилотов
1	SMP Программа развития автоспорта в России	Более 30
2	Гоночная программа УГМК	Более 15



Целью, всех молодых гонщиков, является постепенное продвижение, повышение уровня как технического, так и статусного, гоночных серий в которых они принимают участие. Их изначальная цель – Чемпионат Мира в классе Формула-1. Это сложившаяся БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНАЯ практика, но до Формулы-1 доходят единицы. Две основные причины останавливающих продвижение молодых пилотов, это недостаточное финансирование и «не высокие» результаты. Спонсоры, как и программы поддержки сотрудничают только с чемпионами (в массовых классах от 18 до 33 участников, а Чемпион в каждом классе один).

№	Гоночная серия	Количество пилотов с Российским гражданством в 2019 году
1	Формула 1	1
2	Формула 2	1
3	Формула 3	1
4	Формула Рено	1
5	Супер Формула Япония	1
6	Формула V8 3.5L	2
7	Евроформула	1
8	СМП Формула 4	11
Всего		19



Таким образом, после 8-10 сезонов, имея богатый гоночный опыт и колоссальные финансовые расходы, 50% пилотов покидают автоспорт, не выходя из класса картинг.

20% продолжают свою карьеру в младших Формульных классах (по возрастанию: Формула 4-3-2) из них не более половины преодолевает рубеж младшего формульного класса Формула-4. Оставшиеся 30% выступают в других классах: кузовные гонки, ралли, автокросс.

Почему это происходит?

Для подавляющего большинства молодых пилотов участие, даже в высшем классе, Чемпионата России в классе Туринг (TCR) – это шаг назад! Во-первых по техническому регламенту. Переднеприводные машины, с не высокой энерговооружённостью (350 л/с на 1260 кг веса; удельная мощность 277л.с. на тонну), с низкой прижимной силой, боковыми перегрузками не более 1,7G.

Во-вторых, не высокий рейтинг самих соревнований.

Не смотря на статус Чемпионат России, половина участников не являются профессиональными пилотами.

№	Зачёт	Количество пилотов (заявок)
1	Туринг (TCR)	20
2	Туринг -лайт	9
3	Суперпродакшн	9
4	S-1600	32
5	Formula 4	7
Всего		77

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА Российской Гоночной Серии ULTRA GT

Более высокие кузовные классы GT-3 и GT-4 [1], не имеет гоночных серии в России.

[1] с 2020 года в РСКГ введён «новый» для России гоночный класс GT4, для т.н. «Джентельмен-драйверов», те. Для обеспеченных энтузиастов.

Самая масштабная гоночная серия Blancpain проходит в Европе, Азии, Северной Америке.

Blancpain GT3 Euro Series 2018 год

Зачёт	Blancpain GT	Blancpain GT am	Blancpain GT Pro - am	Blancpain GT Silver Cup	Blancpain GT Series Endurance Cup Drivers
Количество пилотов	113	49	78	52	93
Зачёт	Blancpain GT Series Endurance Cup Pro -Am	Blancpain GT Series Endurance Cup Silver Cup	Blancpain GT Series Endurance Cup Am	Blancpain GT Series Sprint Cup	Общее количество
Количество пилотов	70	41	42	51	589

Gt4 Euro Series 2018 год

Зачёт	GT 4 Silver	GT 4 Pro -Am	GT 4 Am	GT4 Pirelli Junior Cup	Общее количество
Количество пилотов	44	40	37	43	164

Blancpain GT World Challenge Asia 2018 год

Зачёт	Blancpain GT World Challenge Asia
Количество пилотов	113

Blancpain GT World Challenge America 2018

Зачёт	Blancpain GT World Challenge America
Количество пилотов	51

В Европе, Азии и Северной Америке у спонсоров нет интереса к российским пилотам, а стоимость участия в этих кузовных сериях превышает 1 млн Евро за сезон. Более престижные кузовные серии DTM (Германия) и SUPER GT (Япония) – недоступны для пилотов из-за непомерных бюджетов и поэтому, ограниченного количества мест.

80% - пилотов, выступающих в DTM, имеют опыт выступления не выше Formula3.

Описание решения

Предлагаем российским пилотам, высокотехнологичную, быструю гоночную серию, все этапы которой проходят на территории РФ. Основа концепции машин предполагает мощный, но малообъемный (2,0 литра) турбированный мотор и избыточную прижимную силу, за счёт развитой аэродинамики. Это даст феноменальные времена на круге, на порядок быстрее любого гоночного класса РСКГ. Общая концепция взята из объединенного с 2019 года, Технического Регламента «Class One» для DTM и Super GT.

В установленном порядке, регистрация в Министерстве Спорта Российской Федерации, нового Гоночного класса и Гоночной моно-серии, под названием ULTRA GT.

Полное название (рус.)- Российская Гоночная Серия ULTRA GT;

Полное название (анг.) - Russian Racing Series ULTRA GT.

Основная задача, это предложить молодым российским пилотам альтернативный (и более реалистичный) план построения карьеры.

Участие в Национальной Гоночной моносерии на современной и мощной технике,

с высокой прижимной силой (развитой аэродинамической схемой), в равных технических/финансовых условиях,

при абсолютной технической и медийной поддержке со стороны организаторов гоночной серии.

Начиная карьеру в 5-6 лет с картинга, российские пилоты будут чётко понимать, шансы продолжить выступать, с 15-17 лет в престижной, зрелищной и популярной гоночной серии, при поддержке местных (российских) спонсоров у них будут.

По сути, мы предлагаем им не гоночный автомобиль, а место в Чемпионате, и будущее, связанное с автоспортом и с построением личного бренда, с детства.



НОРМАТИВНАЯ БАЗА

Нормативными документами организации и проведения кольцевых гонок являются:

- 1.Федеральный закон от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- 2.Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- 3.Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- 4.Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и приложения к нему;
- 5.Общие принципы проведения Чемпионатов, Первенств, Трофеев, Серий и Кубков России (официальных соревнований) (ОП РАФ);
- 6.Настоящие (актуальные) Правила организации и проведения соревнований по кольцевым гонкам (FIA/РАФ);
- 7.Классификация и Технические Требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ), Технические описания зачётных групп ULTRA GT 600 и ULTRA GT 400, после включения в Единую Всероссийскую Спортивную Классификацию (ЕВСК) и Всероссийский Реестр Видов Спорта (ВРВС);
- 8.Регламенты соревнований.

Гоночная серия под эгидой РАФ, в статусе Российской Гоночной Серии ULTRA GT в классах ULTRA GT 600 и ULTRA GT 400.

Основной Спортивный регламент FIA/РАФ под редакцией Организатора.

Технический Регламент и Частный Регламент, под редакцией Производителя.

Организация этапов передаётся подрядчику/промоутеру Российской Серии Кольцевых Гонок – СМП-РСКГ.

Этапы проходят совместно с остальными этапами СМП-РСКГ, по календарному плану автоспортивных соревнований РАФ.

КАЛЕНДАРЬ Сезон 2019

	Дата	Трасса	Регион
1	<u>20.04.2019 – 21.04.2019</u>	автодром «Крепость Грозная»	Чеченская Республика
2	18.05.2019 – 19.05.2019	автодром «Нижегородское кольцо»	Нижегородская область
3	22.06.2019 – 23.06.2019	автодром «Смоленское Кольцо»	Смоленская область
4	13.07.2019 – 14.07.2019	автодром «Казань Ринг»	Республика Татарстан
5	03.08.2019 – 04.08.2019	автодром «ADM Raceway»	Московская область
6	17.08.2019 – 18.08.2019	автодром «Moscow Raceway»	Московская область
7	07.09.2019 – 08.09.2019	автодром «Сочи Автодром»	Краснодарский Край

На 2019 год 7 этапов.

С 2020 года в эксплуатацию вводится Автодром «Игора-Драйв» в Ленинградской области, что добавит 8-й этап в календарь СМП-РСКГ.

Описание и анализ рынка.

Для того чтобы объективно оценить этот «рынок», необходимо чётко представлять себе, за что платят пилоты и спонсоры, когда приобретают гоночный автомобиль или берут его «на прокат» для участия всего в одной гонке.

Следует рассматривать гоночную технику не как «автомобиль», а как спортивный инвентарь, потому что гонки, это не передвижение в пространстве из точки А в точку Б, это спорт. Если развивать эту концепцию дальше, то становится очевидным, что пилоты и спонсоры платят не за гоночный автомобиль и не за место за рулём, они платят за место в Чемпионате, Гоночной серии или как минимум в каком-то конкретном событии. Исходя из этого рассчитывается, медийная составляющая, которая является определяющей в стоимости техники (как спортивного снаряда), общей стоимости участия в сезоне или одной гонки как для спортсмена, так и для партнёров и спонсоров.

	Туринг (TCR)	GT4	GT3	Formula 3	Ultra GT 600	Ultra GT 400
Стоимость машины \$ USD	от 120 000	от 200 000	от 500 000	от 350 000	252 000	168 000
Стоимость сезона \$ USD	от 150 000	от 150 000	от 1 000 000	от 400 000	от 192 000	от 120 000

Нужно учитывать, что классы Туринг (TCR), GT4, GT3 — это младшие кузовные гоночные классы (с большим количеством производителей базовых автомобилей, с заводскими, полузаводскими и клиентскими командами), основная масса пилотов, которые в них выступают, это любители (AM -Amateur) или полу-про (S-PRO – Semi-Professional). Профессиональные пилоты имеют право выступать только в GT3, но выводятся в отдельный зачёт – PRO, класс Туринг (TCR) имеет такое деление только в Чемпионате мира.

Все формульные классы от Formula 4 до Formula 1, являются профессиональными.

РСКГ как серия кольцевых гонок, является перспективной и демонстрирует позитивную динамику.

- Введён зачёт «Юниор 1600», для несовершеннолетних спортсменов - 2018 год.

- Введён класс Формула 4 – 2019 год.

- Введён Трофей СМП РСКГ (зачётная группа для пилотов любителей, выступающих в классе TCR на автомобилях с DSG трансмиссией) 2019 год.

- Введён класс CN спорт-прототипы (объединённая группа MitJet, Legend, ChortCut) – 2020 год.

- Введён класс GT4 – 2020 год.

- Построен и принят FIA автоспортивный комплекс «Игора – драйв» в Ленинградской области, ввод в эксплуатацию с 2020 года.

Так же можно отметить, что в 2019 году в РСКГ пришла вторая официальная заводская команда.

В дебютном сезоне, седан Ravon Nexia, узбекского производителя, представлен двумя автомобилями, пока в младшем классе Туринг-лайт.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА Российской Гоночной Серии ULTRA GT

Самый быстрый и престижный класс в РСКГ Туринг (TCR).
Стоимость подготовленного автомобиля, для участия от \$120 000.

Марки автомобилей представленных в РСКГ, класс Туринг (TCR):

- LADA VESTA Sport TCR
- Audi RS 3 LMS
- Hyundai I30 N TCR
- Cupra TCR
- Volkswagen Golf 7 GTi TCR
- SEAT Leon III TCR
- Honda TypeR TCR

Количество участников заявленных в 2019 году – 27 (14 из которых любители), от 6 автоспортивных команд.

Количество этапов 7, количество гонок 14 – по 2 гонки за этап, продолжительностью по 25 минут + 1 круг.

Общая продолжительность трансляции гонки 1 час, включает в себя предстартовую решётку, прогревочный круг, гонку, подиум - награждение пилотов, по итогам гонки. Прямая трансляция проходит на телеканале МАТЧ! + плановые повторы, так же на видеохостинге Youtube.

Качество трансляции – FullHD.

	Стоимость 1 минуты (прайм -тайм)	Стоимость 1 часа	Стоимость о дною этапа (2 часа)	Стоимость сезона 8 гонок (16 часов)	Стоимость сезона 12 гонок (24 часа)
МАТЧ ТВ	880 000 руб.	52 800 000 руб.	105 600 000 руб.	844 800 000 руб.	1 267 200 000 руб.
Потенциал ОРТ (1 канал)	2 000 000 руб.	120 000 000 руб.	240 000 000 руб.	1 920 000 000 руб.	2 880 000 000 руб.

Товарная стоимость (рыночная, включая НДС 20%) комплектной машины

Туринг (TCR)	ULTRA GT 400	GT 4	ULTRA GT 600	GT 3
\$120 000	\$168 000	\$200 000	\$252 000	\$500 000

Усреднённый расчёт показывает, что стоимость комплектной машины, будет составлять 2 (две) стоимости класса Туринг (TCR) или ½ класса GT 3. Считаем это реальной, взвешенной ценой, за технику такого класса.

Продукт

Формально, продукт компании — это узкоспециализированный спортивный инвентарь, предназначенный для участия в гоночной моносерии. Стратегическим преимуществом при производстве является, отсутствие необходимости обязательной сертификации либо декларированию.

Гоночное автотранспортное средство, для участия в шоссейно-кольцевых гонках, построенное с учётом требований FIA (Международной Автомобильной Федерации) и РАФ (Российской Автомобильной Федерации) по безопасности, прошедшее процедуру допуска к автоспортивным соревнованиям по правилам и под эгидой FIA/РАФ, с обязательным наличием Спортивно Технического Паспорта ТС установленного образца (НЕ ДЛЯ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ).

Производственные коды :

ОКВЭД 2 – код 29.10 – Производство автотранспортных средств

Согласно расшифровке кодов ОКВЭД 2, указанной во введении к классификатору ОК 029-2014 (КДЕС ред 2),

группа деятельности с кодом 29.10 входит в следующие группировки:

- [раздел С](#) - ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРОИЗВОДСТВА
- [класс 29](#) - Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов

Эта группа деятельности включает:

- производство легковых автомобилей;
- производство грузовых автомобилей в виде фургонов, грузовиков, внедорожных тягачей для полуприцепов и т.п.;
- производство автобусов, троллейбусов и пассажирских вагонов;
- производство двигателей для автотранспортных средств;
- производство шасси для автотранспортных средств;
- производство прочих автотранспортных средств: снегоходов, гольф-каров, наземно-водных автотранспортных средств, пожарных машин, машин для уборки улиц и дорог, мобильных библиотек, бронированных автомобилей и т.д., грузовиков с автобетономешалками;
- производство вездеходов, картов и прочих машин этого вида, включая гоночные

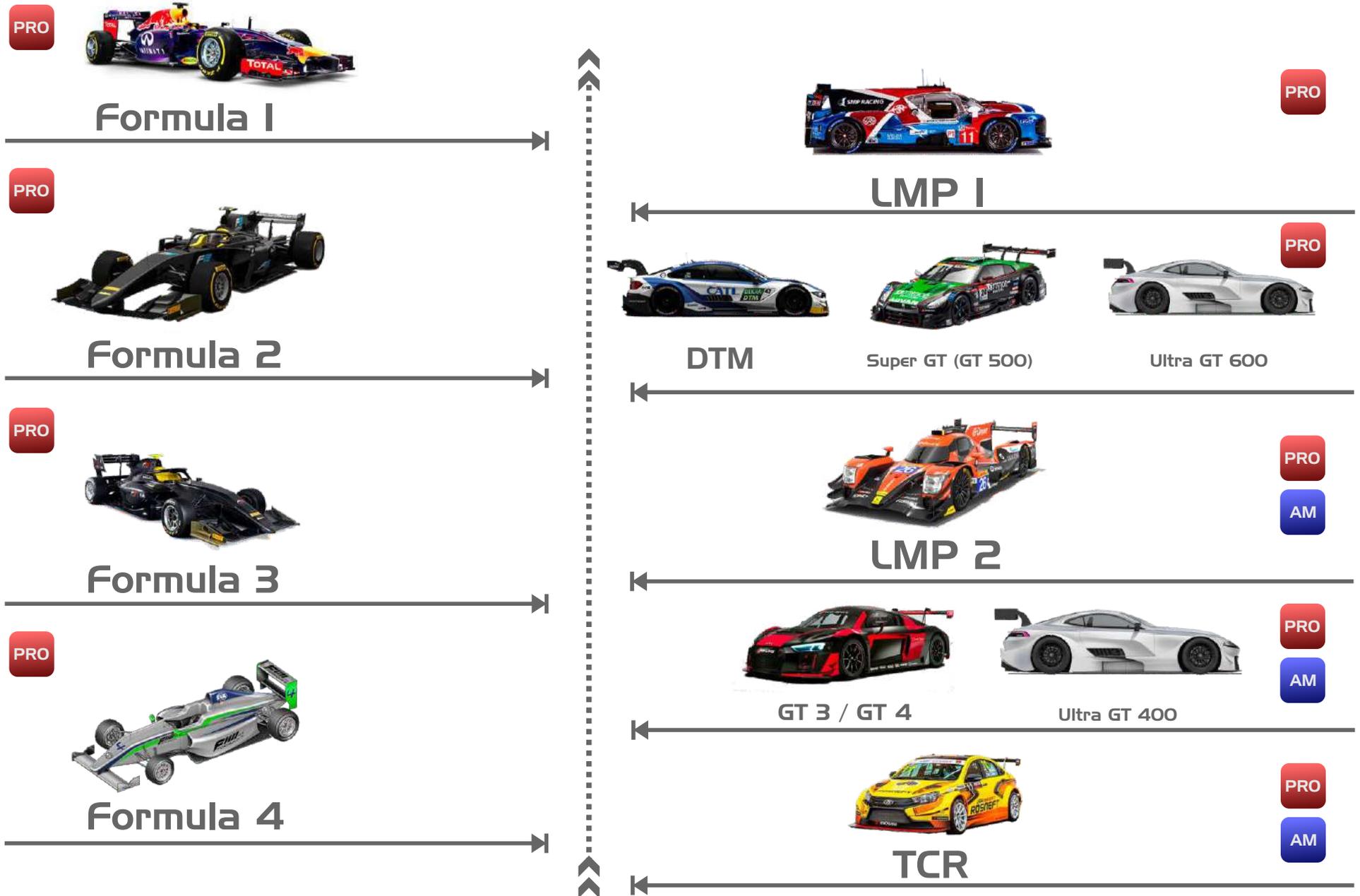
Эта группа деятельности также включает:

- капитальный заводской ремонт двигателей для автотранспортных средств.

Код ОК 005 (ОКП) 45 1482 Автомобили легковые гоночные – **не подлежит обязательной сертификации, либо декларированию**

Код ОК 005 (ОКП) 45 4200 Агрегаты, узлы и детали мотоциклов, картингов и снегоходов - **не подлежит обязательной сертификации, либо декларированию**

Условное распределение современных гоночных классов по «чистой скорости» и престижности



Почему Наш прототип и гоночный класс будет таким быстрым?

Скриншоты и фотографии реальных проектов, под руководством Фёдора Мирона.

Во-первых, мощный двигатель!

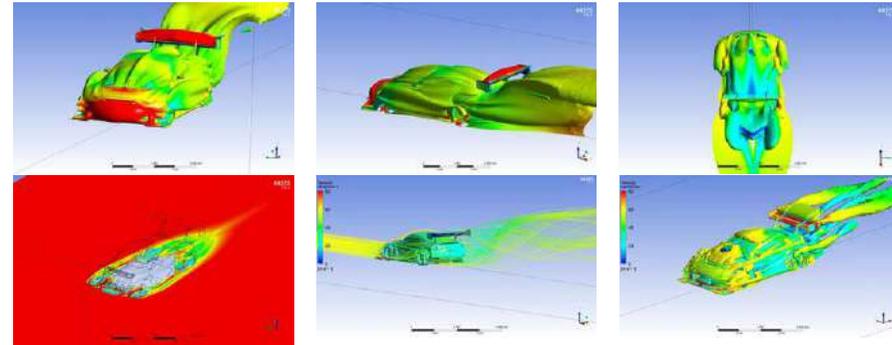
Расчётная мощность 670 л.с. при 9000 об/мин
при 2,5 бар избыточного давления турбины.

Силовая установка будет построена
на Блоке Цилиндров и ГБЦ HONDA K20,
с рабочим объёмом 2.0л

Кованные спортивные поршни, шатуны и коленчатый вал

Большая турбина Garrett GTX3076R

Высокооктановый бензин 100



Во-вторых, гоночное шасси и аэродинамика.

Скорость важна не только на прямых, но и в поворотах!

За основу будет взят технический регламент «Class ONE».

Вес машины 1000кг, гоночное шасси

с жесткостью на кручение от 50 000 Н/м на 1 градус.

Гоночная подвеска - рычаги с аэродинамическим профилем.

Аэродинамическая эффективность, высокий граунд-эффект

за счёт связки переднего сплитера,

аэродинамического днища, заднего выдувного диффузора.

Боковая перегрузка на скорости 270 км/ч до 3,5g.



Расчётное время круга на Международном автодроме Moscow Race Way (Московская Область) в официальной конфигурации DTM – 1м.27сек., это на 2 секунды быстрее, чем поул позиция Марко Виттманна в 2015 году на BMW M4 DTM (официальное время – 1:28,810).

Нужно отметить невероятную плотность результатов и как следствие очень плотную борьбу – от старта до финиша!

Например, в квалификации в этой же гонки 1-е и 24-е место, на стартовом ряду разделили 1,068 секунды!

Краткое описание спецификаций

Ultra 600

Ultra 400

Двигатель	Рядный, 4 цилиндра, 4 клапана на цилиндр Блок/ГБЦ K20 Турбина Garrett GTX3076R Сухой картер Рабочий объём 2,0 литра Максимальные обороты 9 000 мин-1 Максимальная мощность 600+ л.с. / единый блок управления двигателем	Рядный, 4 цилиндра, 4 клапана на цилиндр Блок/голова K20, Турбина Garrett GTX2871R, Сухой картер Рабочий объём 2,0 литра Максимальные обороты 9 000 мин-1 Максимальная мощность 400+ л.с. / единый блок управления двигателем
Трансмиссия	Привод на задние колёса 6 ступенчатая секвентальная коробка передач с пневмошифтером, подрулевые лепестки Разрешена замена шестерен (gear ratios), Drop Gear, Final gear (гл. пара)	Привод на задние колёса 6 ступенчатая секвентальная коробка передач Разрешена замена Drop Gear
Шасси	Гибрид, стальная рама T45/4130 /карбон сэндвич (каркас безопасности по требованиям FIA/ПАФ)	Пространственная стальная рама T45/4130 (каркас безопасности по требованиям FIA/ПАФ)
Подвеска	Гоночная, независимая на поперечных рычагах, толкающая штанга (pushrod), ШС Амортизаторы TMS (регулировка высоты, быстрое сжатие, медленное сжатие, отбой)	Гоночная, независимая на поперечных рычагах, ШС Амортизаторы TMS (регулировка высоты, сжатия, отбоя)
Кузовные панели/аэродинамический обвес	Материал - Карбон, Полное остекление, Аэропакет High Downforce	Материал – Стеклопластик, отдельные элементы карбон, Полное остекление, Аэропакет Medium Downforce
Колёса	R18, гоночный слик 31/71-18, центральная гайка	R18, гоночный слик 31/71-18, центральная гайка
Общие данные	Максимальная скорость на автодроме в Сочи 300км/ч Боковая перегрузка в 3-м повороте 3,7G	Максимальная скорость на автодроме в Сочи 265км/ч Боковая перегрузка в 3-м повороте 3,0G

Производство

Требования к помещению, на период, разработки прототипа:

Общая площадь от 150 м2 до 200м2

Отапливаемое, электричество от 25 кВт, 220/380В, г/х водоснабжение, санузел, административное помещение (комната отдыха), охрана территории, вывоз мусора, доступ 24/7.

Расположение - Москва или ближнее Подмосковье.

Участки:

- **Сварочный (сварка и слесарная обработка)**
- **Композитный/макетный (пост подготовки к окраске)**
- **Покрасочный (Покрасочная камера)**
- **Электрика (стенд для сборки и теста проводки)**
- **Общие и механосборочные работы**
- **Склад (от 50м2)**

Требования к помещению в период массового производства:

Общая площадь от 500 м2 до 1 000м2

Отапливаемое, электричество от 50 кВт, 220/380В, г/х водоснабжение, санузел, административные помещения +комната отдыха, охрана территории, вывоз мусора, доступ 24/7.

Расположение - Москва или ближнее Подмосковье, г.Сочи Краснодарский край.

Основные технологические операции

Сварка Аргонодуговая/TIG

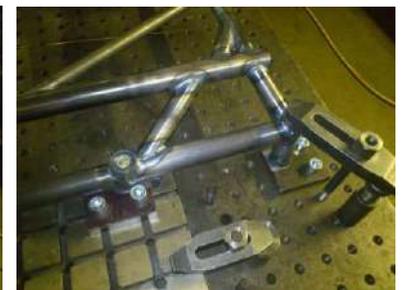
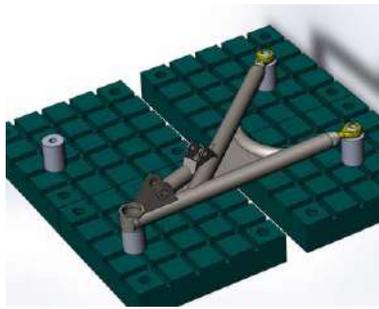
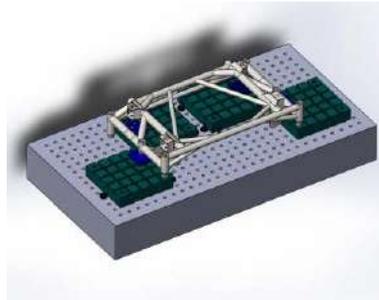
Для изготовления частей монокока и каркаса безопасности применяется бесшовная холоднокатаная труба из стали марки T45/4130.

Сам каркас безопасности выполняется согласно требованиям FIA/РАФ, по приложению J к международному спортивному кодексу FIA.

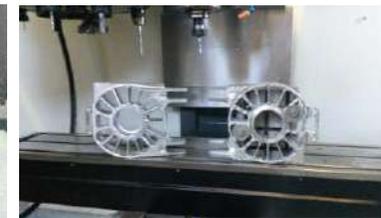
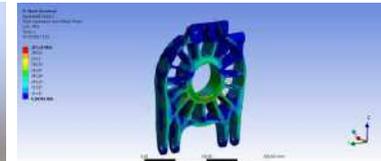
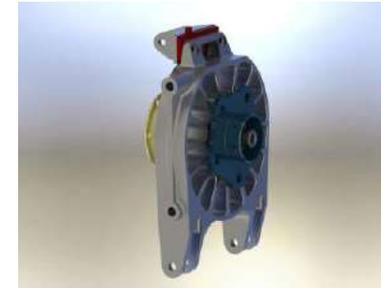
Метод сборки - стапельный с использованием специально изготовленной оснастки.

Рычаги подвески и прочие компоненты шасси, такие как передний и задний подрамник выполняются тем же методом, с использованием фрезерованных элементов. Предварительно моделируются конструкции и оснастка.

Скриншоты и фотографии реальных проектов, под руководством Фёдора Мирона.



Проектирование и изготовление кулаков подвески



Композит.

После моделирования, внешние аэродинамические элементы кузова макетируются на 3-х координатном фрезерном станке с ЧПУ, в масштабе 1/1 из модельного пенопласта.

Далее с них снимается матрица, которая будет многократно использована для производства готовых деталей. Ламинирование карбона или стеклопластика с эпоксидной смолой проводится методом **вакуумной инфузии**.

Суть метода заключается в создании разряжения внутри рабочей полости, благодаря которому происходит пропитка армирующего материала и втягивание смол.

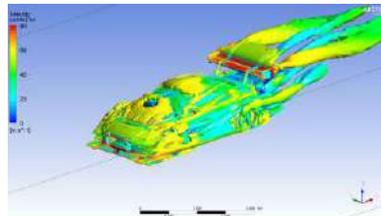
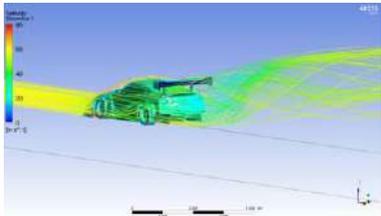
Как и при других современных методах получения композитов, в качестве формовочной полости задействуется вакуум – как правило, для организации процесса используют специальную пленку-мешок. В отличие от распространенного метода контактного формования, установка вакуумной инфузии, включающая специальную матрицу с сухим наполнителем, позволяет выпускать карбон и стеклопластики с минимальным содержанием пористых включений и более высокой степенью армирования.

Важное примечание: технологически ламинация проводится в узком температурном коридоре, в среднем от 22 до 27 градусов С (в зависимости от рекомендаций производителя смолы), по этому такая технологическая операция должна проводиться либо условиях покрасочной камеры либо на poste подготовки к окраске, с использованием защитных средств дыхания и принудительной вентиляции рабочего помещения.

Покраска.

Все изделия проходят технологическую окраску. Элементы из стали, карбона и стеклопластика окрашиваются в покрасочной камере.

Скриншоты и фотографии реальных проектов, под руководством Фёдора Мирона.



Электрика

Все электрические цепи собираются, монтируются и тестируются на специально изготовленном стенде.

Общие механосборочные работы

Общие механосборочные работы проводятся с применением ручного и механизированного инструмента.

Двигатель и трансмиссия

Двигатель полностью собирается у стороннего производителя, принимается с Актом стендовых испытаний.

Учитывая единичное производство, на период прототипирования, не целесообразно иметь собственный участок сборки ДВС и штатного моториста, на стадии производства прототипа. Трансмиссия, также покупается напрямую у производителя.

Станки и оборудование

Станки и оборудование будут закупаться на прямую, либо по договору лизинга, у поставщиков на конкурсной основе.

Заявка подается Главным Конструктором (руководителем производства, техническим директором). Расчёты проводились в USD, по курсу 65 руб/USD.

№	Наименование	Стоимость рубли	Стоимость долл.США	количество
1	Фрезерный станок с ЧПУ Beaver. Модель 24AVT5 Зона обработки, мм:Х - 1220, Y - 2440, Z - 200 (или аналог)	1 040 462 Р	\$16 007	1
2	ОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНАЯ КАМЕРА CONTINENTAL (или аналог)	450 000 Р	\$6 923	1
3	Сварочный инвертор FUBAG INTIG 400 T AC/DC PULSE с горелкой и газовым шлангом, блоком жидкостного охлаждения и тележкой (или аналог)	256 370 Р	\$3 944	1
4	Пятисторонний 3D-стол TEMPUS SSTW 75-105/35M азотированный (или аналог)	500 000 Р	\$7 692	1
5	Профессиональный комплект оснастки для сварочных столов Tempus на тележке (или аналог)	327 980 Р	\$5 046	1
6	FUBAG КОМПРЕССОР B4800B/100 CT4 (или аналог)	33 465 Р	\$515	1
7	Генератор вакуума, БРС, пневмолинии, распределители, фурнитура	30 000 Р	\$462	-
8	Станок шлифовальный ленточный Мосгриндер MG-610A (или аналог)	10 433 Р	\$161	1
9	Радиально-Сверлильный станок JET JRD-460 (или аналог)	180 000 Р	\$2 769	1
10	Ручной и механизированный инструмент, доукомплектование сварочного поста, рабочая одежда	746 265 Р	\$11 481	-
Итого:		3 574 975 Р	\$55 000	

Маркетинг

Основой маркетинговой стратегии проекта, являются:

1. Дифференциация продукта с лидерством по издержкам
2. Опережение конкурентов в сфере НИОКР на 2 года и более
3. Бренд и копирайт (Патенты и интеллектуальные права)
4. Владение потребительскими отношениями (CRM – сбор данных о клиенте)
5. Занятие доминирующей позиции от объема рынка
6. Управление цепочкой создания ценностей
7. Установление текущего отраслевого стандарта

1. Дифференциация продукта с лидерством по издержкам

Технически мы предлагаем, на рынке автоспортивной техники, прототип-силуэты. Машины, построенные по философии «Class ONE» (объединённый Технический Регламент двух, топовых кузовных чемпионатов – немецкий DTM и японский Super GT), по цене GT4. Дополнительно Мы, как производитель, предлагаем участникам Чемпионата ULTRA GT, централизованные поставки запасных частей, узлов и агрегатов для гоночной техники, а также необходимое техническое сопровождение, обучение инженеров и механиков команд, экспертные и консультативные дополнительные услуги.

2. Опережение конкурентов в сфере НИОКР на 2 года и более

Мировые и отечественные производители гоночной техники - Radical (Великобритания), Lola Cars (Великобритания), Ligier (Франция), MitJet2,0L (Франция), Dallara (Италия), Fenix CN (Россия), Shortcut (Россия) – предлагают спортивные прототипы в спектре от LMP1 (Топовый прототип для участия в Гоночной Серии Ле-Ман), LMP2, LMP3, до совсем простых гоночных автомобилей, таких как Shortcut (Россия).

Учитывая форм-фактор этих прототипов, можно с уверенностью сказать, что полноценная интеграция с автопроизводителями невозможна.

Radical (Великобритания)
\$110 000



Ligier (Франция)
\$350 000



Dallara (Италия)
\$1 200 000



MitJet2,0L (Франция)
\$50 000



Fenix CN (Россия)
нет данных



Shortcut (Россия)
1 000 000 рублей



Отличие наших машин в том, что возможна полная интеграция силуэтов, даже с сохранением общей схемы компоновки узлов и агрегатов.

Концепция кузова, выполнена талантливым дизайнером Владиславом Петрикиным, специально для этого проекта.



Общая концепция двухдверного переднемоторного купе, позволяет создать на этом шасси практически любой силуэт (в габаритах шасси). Для быстрой, профессиональной гоночной техники мы предлагаем продукт, который займет пустующую сейчас в России нишу, с опережением потенциальных Российских и иностранных конкурентов более чем на 2 года.

3.Бренд и копирайт (Патенты и интеллектуальные права)

Кроме гоночной техники и собственного Чемпионата, Мы создаём бренд, который в России будет олицетворять собой Автоспорт как явление в целом. Наша цель разделить историю Российского Автоспорта на «До и После». В течении 5 лет, бренд ULTRA GT в России, должен ассоциироваться с Автоспортом, также прочно как Формула 1. Быть вторым по узнаваемости и осведомлённости, после Формула 1, иметь зрительскую аудиторию и популярность сопоставимую с Кубком Гагарина по хоккею.

Необходимо выполнить регистрационные действия, связанные с регистрацией прав для интеллектуальной собственности и торговой марки, в соответствии с действующим законодательством.

4.Владение потребительскими отношениями (CRM – сбор данных о клиенте)

Общее количество техники, которое необходимо реализовать и общая специфика рынка, позволяет работать с каждой командой или пилотом лично.

Проводить плановые презентации техники, тесты, семинары для инженеров и механиков, «выставочные гонки» необходимо на постоянной и системной основе. Проведение плановых маркетинговых мероприятий для спонсоров команд.

Особенностью является наличие младшего класса Ultra GT 400 для «Юниоров» и «Джентльмен -драйверов». Это позволит максимально рано включать молодых гонщиков в процесс формирования стартовой решётки в будущем и поднимает престиж старшего класса Ultra GT 600.

Дополнительно к CRM, ведение Департаментом Продаж, полного учёта комплектности техники, плановые замены частей, узлов и агрегатов согласно Техническому Регламенту Серии, для эффективного планирования производства.

5.Занятие доминирующей позиции от объёма рынка

На 2019 год, количество заявленных участников РСКГ – 77 спортсменов.

С учетом плана по формированию стартовых решёток в обоих классах Ultra GT к сезону 2024 в количестве 44 участника (автомобиля), по общему количеству участников Российская Гоночная Серия Ultra GT будет самой массовой в РСКГ. Совокупная стоимость техники будет составлять \$9 072 000 с НДС 20%. К примеру, оценочная совокупная стоимость техники класса Туринг (TCR) в 2019 году, составила \$3 240 000.

Прогноз по количеству участников РСКГ во всех классах, по годам:

2020 год – 90 участников

2021 год – 100 участников

2022/2024 годы -120 участников

2025 год – 150 участников

6. Управление цепочкой создания ценностей

Проект имеет уникальную, ситуацию – возможность полного контроля и управления «Цепочкой создания ценностей».

- Собственный НИОКР и проектирование под конкретные задачи;
- Собственная концепция выпускаемой техники;
- Собственное производство;
- Прямая реализация от производителя к потребителю (CRM);
- Контроль над Спортивным и Техническим регламентом Гоночной Серии;
- Контроль прав на трансляцию гоночных этапов (контроль формата трансляции);

7. Установление текущего Отраслевого Стандарта

Предыдущие 6 пунктов, дают возможность прогнозировать, с высокой долей вероятности, что проект обладает потенциалом для установления **Отраслевого Стандарта**.

Под понятием **Отраслевой Стандарт**, следует понимать общую совокупность факторов, основными из которых являются:

Абсолютные технические характеристики производимой техники

- Максимальная возможность для регулировок и настройки гоночной техники
- Максимальная мощность применяемых ДВС
- Максимальная скорость
- Аэродинамическая эффективность
- Рекордные времена кругов на автодромах
- Применяемые материалы и технологии

Высочайшие требования к пилотам (участниками гоночной серии) и командам

- Элитный старший класс Ultra GT 600 - только для профессиональных пилотов
- Наличие собственного младшего класса Ultra GT 400 – для новичков и «любителей»
- Отдельный зачёт для команд – «Кубок Инженеров»

Установление своих стандартов трансляции гоночных уик-эндов Гоночной Серии Ultra GT

- Для класса Ultra GT 600, гоночный Уик-энд в формате Гран-При. Квалификация в субботу, гонка в воскресенье
- Использование лучших мировых практик для максимизации рекламного эффекта для спонсоров и партнёров Гоночной Серии

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА Российской Гоночной Серии ULTRA GT

Грамотная спонсорская интеграция, в телевизионную трансляцию Австралийской кузовной Гоночной Серии V8 Supercars

Кадры из трансляции, с городского автодрома Аделаида, 2017 год. Пилот - Дейвид Рейнольдс №9/ спонсор - моторные масла PENRITE



Скрин-шот сайта Российского дистрибьютора моторных масел PENRITE

Варианты ливрей для машин класса ULTRA GT 600, с титульными спонсорами



Ключевые партнёры

Министерство Спорта Российской Федерации



Российская Автомобильная Федерация

Регистрация, в установленном порядке, официального класса (зачёта) Ultra 600 и Ultra 400.



Программа развития российского автоспорта SMP RACING

Организатор Российской Гоночной Серии - СПМ РСКГ



Авто ВАЗ

Крупнейший российский производитель легковых автомобилей



МАТЧ! ТВ

Российский федеральный, общедоступный спортивный телеканал, входит в холдинг ВГТРК.



Команда проекта



Скребцов Евгений Николаевич, 41 год (г.Челябинск)

С 1999 года работал в крупнейших медиа-холдингах города Челябинск, в должностях режиссёр, продюсер.

С 2005 по 2007 год, в качестве штурмана (второго пилота), принимал участие в Национальной Гоночной Серии «Кубок Клубного Ралли».

С 2009 по 2013 год работал в холдинге ВГТРК, ФГУП ГТРК Южный Урал в должности – режиссёр специальных проектов. Запускал вещание канала Россия 24 в Челябинске и Челябинской области. Создал более 20 различных телевизионных проектов. Принимал участие в разработке, планировании и производстве рекламных и медийных компаниях для правительства и министерств Челябинской области, крупнейших предприятий региона.

С 2014 по 2016 год работал Директором по производству на интернет телеканале Ural 1. Осуществлял руководство работой студии и вещания.

С 2017 года, в Челябинске, для группы компаний Roselp (Российские Электрические Погрузчики) торгующих специальной и погрузочной техникой, открыл дилерские центры погрузочной техники марок - Yale, Jac, Baoli и подъёмной техники Genie.



Виктор Викторович Шайтар, 37 лет (г.Москва)

Российский автогонщик, победитель Европейской серии Ле-Ман в классах GTC (2013) и LMGTE (2014),

чемпионата мира по автогонкам на выносливость в классе LMGTE Am (2015) и гонки 24 часа Ле-Мана в классе LMGTE Am (2015).

Многочисленный победитель и призёр Российских и Европейских гоночных чемпионатов.

Пилот программы поддержки Российского Автоспорта SMP.).

Фёдор Мирон Николаевич, 49 лет (г.Москва)

1999-го года, увлекся автоспортом.

Преподавал в Питерском филиале Э.С. Цыганкова.

2000 - 2002 год – участник Чемпионата России по автогонкам в классе «Туринг», Кандидат в Мастера Спорта (КМС по автоспорту)

С 2002го старший инструктор в гоночной школе «Невское кольцо» под руководством Александра Антонова (МС России).

Проходил обучение и стажировался у действующих инженеров со стажем 20-30 лет на уровне топ команд Ф1, Champ Car, IRL, NASCAR, LMP, GT и т.д.

Paul Martin (Поул Мартин) — более 10ти лет возглавлял Департамент композитных материалов гоночного подразделения McLaren.

Warren Rowley (Воурен Роули) – гоночный инженер (F1, Champ Car, Nascar) и конструктор.

Richard Pate –инженер – изготавливает отдельные компоненты, для команд Ф1, IRL, ChampCar, ALMS. Автор патента на маслonaполненные опоры пружин подвески, на которых теперь выступают все в IRL, ALMS и т.д. Их Нурейсой продает под своим брэндом.

Работал с самыми разными машинами GT, LMP, DSR, Formula Atlantic, F3, F1600 – от разработки отдельных компонентов, до руководства разработкой машины с нуля.

В России с 2006 года работал тех. директором, а потом директором команды F1600.

Сейчас занят организацией работы лаборатории гоночных автомобилей в МАМИ.

Автор и руководитель нескольких проектов постройки гоночных автомобилей в России.

Среди них два самых быстрых кольцевых автомобиля в России (Mitsubishi Lancer Evo 9 и кит-кар Nissan GTR-35).

