

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В РОССИИ

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ  
АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ  
Виктор Николаевич  
Кириянов



Общероссийская общественная организация «Российская автомобильная федерация» (РАФ) создана учредительной конференцией 30 ноября 1991 года, с 1992 года – член Международной автомобильной федерации (ФИА). Насчитывает 58 региональных отделений и 70 общественных объединений – членов РАФ. С октября 2003 года на должность президента РАФ избран начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России В.Н. Кириянов.

### ИСТОРИЯ

Первые состязания самодвижущихся (бензиновых, паровых, электрических) экипажей по маршруту Париж – Руан состоялись всего через восемь лет после постройки в 1886 году первых автомобилей Г. Даймлером и К. Бенцем. А уже в автомобильных гонках, проведенных летом 1895 года, по маршруту Париж – Бордо – Париж в составе оргкомитета состоял единственный иностранец – инженер Петр Климентович Энгельмейер, приложивший немало усилий, чтобы Россия проявила интерес к новому виду транспорта и организации спортивных соревнований.

Несмотря на дороговизну первоклассных гоночных автомобилей «бразье», «мерседес», «опель», «рено», «бенц», «воксхолл», «фиат», состоятельные энтузиасты приобретали их за рубежом и добивались на них выдающихся результатов. Фабрикант А. Солдатенков, приобрета го-

ночный «рено» (12 823 куб. см, 96 л.с.) – победитель Большого приза Франции 1906 года, установил на нем абсолютный всероссийский рекорд скорости – 146 км/ч. Это неплохой результат, если учесть, что абсолютный мировой рекорд равнялся тогда 228,04 км/час.

Русские гонщики выступали не только на иностранных автомобилях. Отечественные заводы, начавшие – правда, в скромных масштабах – постройку машин собственной конструкции, стремились сразу же опробовать их в условиях соревнований. Производители автомобилей «старлей», «лесснер», «пузырев», «фрезе» ограничились лишь отдельными попытками. Наиболее заметную роль играл Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ). Его автомобили в период 1909–1914 годов были представлены на всех соревнованиях в России и на некоторых зарубежных.

Начиная с 1907 года в России регулярно проводятся международные соревнования, на которые приглашаются ведущие гонщики Европы (А. Дюре, В. Эмери, Л. Вагнер, В. Пеге, Ф. Эрле, В. Шолль, А. Коловрат и др.) и гоночные команды заводов.

К 1913 году количество спортсменов, выступавших в абсолютном зачете (без выделения на классы), составляло в среднем 15–50 человек. В сезон в крупнейших городах России – Санкт-Петербурге, Москве, Киеве, Одессе, Риге, Харькове – проходило 10–12 соревнований.

Зимой 1912 года российский экипаж (Андрей Нагель – Вадим Михайлов) на автомобиле «руссо-балт» принял участие в ралли «Монте-Карло», преодолев за неделю более 3,5 тыс. км от Санкт-Петербурга до Монако, заняв 9-е место в абсолютной классификации и получив приз за дальность маршрута.

Иными словами, Россия за 15 лет прошла путь от безвестности в автомобильном спорте до уважаемого и равноправного членства в Международной ассоциации признанных автомобильных клубов (АИАКР – ныне ФИА).

Первая мировая война, Февральская и Октябрьская революции свели спортивную активность к нулю. Большинство частных легковых автомобилей было реквизировано для нужд армии. В послереволюционный пери-



од мизерное количество сохранившихся машин не могло составить основу для возрождения автомобильного спорта. Более того, часть спортсменов и активистов оказались за границей (А. Мордвинов, М. Сычев, Н. Кузнецов, В. Свечин), небольшая же часть вернулись к спортивной деятельности в начале 1920-х годов (И. Иванов, А. Барышев, И. Степанов, В. Белоручев), из которых немало лиц впоследствии были репрессированы и погибли (Н. фон Мекк, А. Нагель, П. Ильин).

Самый насыщенный автомобилями город – Москва – располагал в 1926 году 1709 легковыми машинами, а, например, на старт гонок на километр с ходу в 1927 году Московский автомобильный клуб сумел привлечь спортсменов лишь на 18 машинах. На этих соревнованиях Б. Удольский, выступая на машине «бенц» (4 цилиндра, 21 493 куб. см, 200 л.с. при 1500 об/мин) с цепной передачей, смог развить скорость только 133,333 км/ч. Этот автомобиль, обнаруженный на автомобильном складе Реввоенсовета Москвы, видимо, был реквизирован на заводе Листа, который являлся представителем немецкой фирмы в городе. На точно такой же машине в 1913 году немецкий гонщик Ф. Хернер под Санкт-Петербургом на дистанции 1 верста (около 1 км 67 м) с ходу развил скорость 202,168 км/ч.

Удольский не располагал, как Хернер, новейшими гоночными шинами петербургского завода «Треугольник», а шел на старых покрышках с латанными камерами. Цепи были склепаны из наименее изношенных кусков, взятых от утильных грузовиков. Показать на такой машине скорость в 133 км/ч было большим достижением.

Несмотря на многочисленные трудности, 21 сентября 1924 года на Подольском шоссе под Москвой удалось провести первый чемпионат РСФСР. К сожалению, это начинание не имело продолжения, поскольку в стране не существовало развитой автомобильной промышленности – основы автомобильного спорта.

Новой точкой отсчета стал 1935 год: волна энтузиазма, стремление к обновлению, появление отечественных легковых машин дали импульс развитию автомобильного спорта. Уже в 1936 году ленинградец Г. Цветков установил первый всесоюзный рекорд скорости на дистанции 1 км



с ходу. На машине ГАЗ-А, переделанной в спортивный автомобиль, он показал результат 112,85 км/ч.

Несмотря на энтузиазм и поддержку со стороны Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта СССР, развитие автомобильного спорта тормозилось из-за отсутствия специальных машин и гоночных трасс.

Основным спортивным снарядом для спортсменов оставались легковые машины ГАЗ-А и ГАЗ-М1. Их нижнеклапанные двигатели и устаревшая конструкция шасси не позволяли надеяться на достижение высоких скоростных результатов. В стране практически отсутствовали отечественные модели, способные развивать скорость более 125 км/ч. Машины, ввозимые из-за границы в небольшом количестве, являлись главным образом представительскими, но и их скоростной потенциал ограничивался 150 км/ч.

Отдельные спортивные коллективы и автомобильные заводы в конце 1930-х годов построили на базе узлов серийных автомобилей спортивные двухместные машины. Их максимальная скорость лежала в пределах 140–160 км/ч, а количество было мизерным – всего шесть автомобилей в Москве, Ленинграде и Горьком. Но и для них не существовало скоростных шин, гоночных свечей, карбюраторов и т.д.

Перед началом Великой Отечественной войны автоспортивная общественность неоднократно поднимала вопрос о необходимости и целесообразности постройки специального автодрома. Но он так и не был построен – приоритетными стали военные приготовления.

И все же, несмотря на отсутствие должной техники, спортивных тренировок, насыщенного календаря соревнований, к 1941 году в стране появился ряд спортсменов, чье мастерство выделяло их среди коллег: А. Гирель, Е. Кульчицкий, Г. Клещев, М. Метелев, А. Николаев, А. Пельтцер, А. Понизовкин, Б. Удольский.

Война полностью затормозила развитие автомобильного спорта в СССР. После ее окончания по репарации в нашу страну были вывезены 18 гоночных автомобилей «ауто-унион» 1934–1940 годов постройки. Задача была – изучить их конструкцию и создать подобные машины для национального спорта и участия в гонках за



рубежом. Однако летом 1948 года под Горьким были проведены заезды на установление рекордов скорости. Подготовленный для них рекордно-гоночный «ауто-унион», рассчитанный на скорость до 400 км/ч, потерпел во время заезда аварию. В результате погибло 18 человек. Специальным правительственным постановлением было запрещено использовать зарубежную технику в автомобильных и мотоциклетных соревнованиях. Решение подкреплялось тезисом о необходимости создавать отечественные гоночные машины, а не ориентироваться на иностранные.

Существующая серийная техника с нижнеклапанными тихоходными двигателями, малоэффективными барабанными тормозами, трехступенчатыми коробками передач и кузовами с весьма посредственными аэродинамическими показателями не могла составить базу для развития автомобильного спорта в том смысле, как его понимали во всем мире. В этой связи для оценки уровня этого вида спорта в нашей стране представляет интерес такой весьма показательный факт. На первенстве СССР 1953 года чемпионом стал А. Герасимов, водитель – испытатель МЗМА, который на «москвиче-400» (класс до 1200 куб. см) выиграл линейную гонку на 500 км со средней скоростью 114,3 км/ч. В том же году француз Р. Бонне на машине «ДБ-Панар» (класс 1100 куб. см) прошел 500-километровую дистанцию со средней скоростью 180 км/ч, установив новый международный рекорд.

Наличие в стране только трех легковых моделей с весьма ограниченными скоростными возможностями подтолкнуло спортсменов и организаторов спорта на поиски иных, чем скоростные, состязаний. Тогда и получили распространение соревнования на мастерство вождения, экономию горючего, автомобильные кроссы, причем не только на легковых, но и на грузовых автомобилях.

В период 1949–1956 годов наиболее сложными считались так называемые шоссейные линейные гонки. Они проводились на прямых отрезках загородных шоссе. Наверное, этот период можно назвать героическим: на отдельных участках шоссе автомобили развивали скорость до 140–150 км/ч, но гонщики еще не знали ремней безопасности, а головы их защищали лишь кожаные или матерчатые шлемы велосипедистов или танкистов. Участни-



ки линейных гонок (их протяженность – 200–250 км) на середине дистанции совершали разворот и шли в обратном направлении. Решающее значение имела мощность мотора, а приемистость, тормозные качества, управляемость на поворотах не играли значительной роли. Такие соревнования получили распространение и проводились достаточно регулярно до 1960 года, хотя в Европе от них отказались полувеком раньше.

В это же время началась организация заездов на установление рекордов скорости на короткие (1, 5, 10 км) и длинные (50, 100, 300, 500 и 1000 км) дистанции на специальных автомобилях, сконструированных и построенных преимущественно самими гонщиками. К 1952 году на ходу было всего 11 гоночных самоделок, причем только редкие из них могли развивать скорость более 200–210 км/ч.

Наряду с шоссейными гонками, начиная с 1949 года, получили распространение и кроссы, главным образом на грузовиках. Они собирали широкий круг участников – по 40–60 экипажей – и множество зрителей. Большинство участников состояло из водителей – испытателей заводов ГАЗ, ЗИС, УралЗИС, армейских водителей, а также профессионалов грузовых автопредприятий. Эти ранние кроссы проходили по сильно пересеченной местности с обязательными бродами, глинистыми и песчаными участками. Движение шло по круговому маршруту длиной в несколько десятков километров.

Летом 1955 года в Ленинграде были организованы первые в истории нашего спорта ралли, а в 1958 году советские спортсмены дебютировали на международных соревнованиях – ралли «Тысяча озер» в Финляндии. В том же году было организовано около 30 соревнований по ралли в нашей стране.

Изменился и характер проведения многих видов соревнований. На смену линейным гонкам в 1955 году пришли гонки по длинному кольцу, а с 1960 года чемпионаты страны разыгрываются только на коротких трассах с многократным прохождением круга, как это принято во всем мире.

Одновременно подверглись изменениям классификация машин и техническая регламентация, чтобы



5



приблизить их по характеристикам к международным образцам. Уже в 1957–1968 годах начали строиться первые отечественные одноместные гоночные автомобили с открытыми колесами (ГМ-20 и «Эстония-1»), предназначенные для соревнований на кольцевых трассах.

В 1961 году в Ленинграде состоялись первые в СССР международные кольцевые гонки, а несколько раньше, в 1958 году, два рекорда скорости советских автоспортсменов впервые официально признаны в качестве международных, один из которых не перекрыт до настоящего времени.

Одновременно началось развитие новых видов и форм соревнований. Отдельные элементы, составляющие ралли, – спринт, подъем на холм, слалом – стали самостоятельными соревнованиями. В 1959 году проведены первые зимние командные ралли в Прибалтике, а в 1961 году – зимние ипподромные гонки в Москве. С 1961 года начал развиваться и такой массовый вид автоспорта, как картинг. Для вовлечения в спорт владельцев собственных автомобилей в эти же годы для них были организованы соревнования по ралли (1959 год), кроссу (1959 год), двоеборью (1963 год).

К 1962 году удалось реализовать немало новых начинаний. Они коснулись не только организационных вопросов, но и освоения ралли, картинга, мелкосерийного выпуска гоночных машин, расширения международных связей.

Тем не менее при изоляционистской международной политике, в том числе в спорте, когда из раза в раз встречались спортсмены одного уровня, о росте мастерства говорить не приходилось. В отсутствие опытных тренеров, знающих мировую систему подготовки гонщиков, начинающий спортсмен мог сравнительно быстро выполнить норматив мастера спорта, не повышая своего мастерства.

Заметную роль в развитии советского автоспорта сыграло принятие постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту», согласно которому автомобильный спорт был отнесен к разряду военно-прикладных и получил материально-техническое развитие.

6



Что касается методического повышения спортивного мастерства, то каждый спортсмен совершенствовался как мог, в лучшем случае пользуясь советами тренера. Лишь однажды, в 1974 году, Федерации автоспорта СССР удалось организовать выезд пяти самых опытных гонщиков в Англию, в одну из самых известных гоночных школ, на трассу «Брэндс Хэтч».

В этот же период сборные команды страны по ралли по договору с В/О «Автоэкспорт» принимали участие в отдельных этапах чемпионатов мира и Европы в Англии, Германии, Греции, Финляндии, а также в знаменитых марафонских ралли Лондон – Сидней, Лондон – Мехико и «Тур Европы».

К середине 1980-х годов в стране культивировались кольцевые и ипподромные гонки, ралли, кросс, многоборье, рекордные заезды.

Советские спортсмены стали участниками и нередко – победителями кубков дружбы социалистических стран, участниками которых были сборные команды Народной Республики Болгария, Венгерской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Социалистической Республики Румыния, Чехословацкой Социалистической Республики и Союза Советских Социалистических Республик. Кубок разыгрывался в ралли, кольцевых гонках и картинге.

В этот период в стране было налажено производство гоночных автомобилей «Эстония» на Таллинском опытном авторемонтном заводе (50 штук в год), автомобилей для ралли в Вильнюсе (предприятие VFIS) и Таллине (предприятие «Вихур») (общим числом 250 штук в год), картов для сборной команды (50 штук в год) и массового спорта (5 тыс. штук в год) в Ленинграде (опытный завод «Патриот») и картов для детского спорта (800 штук в год) в Одессе на предприятии ДОСААФ Украины.

С распадом СССР для российского автомобильного спорта настали нелегкие времена. Производство гоночных автомобилей, все лучшие специализированные гоночные трассы, многие ведущие спортивные клубы с материально-технической базой и техникой, а главное, опытными судейскими, тренерскими кадрами, известными спортсменами остались за границами новой

7



России. Рухнула система централизованного распределения материальных ценностей и финансирования спорта. Казалось, автомобильный спорт снова будет отброшен на десятилетия назад.

#### ОБЪЕДИНЕНИЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

История объединений автомобилистов в России началась в 1900 году с создания Московского автомобильного клуба. Усилиями энтузиастов нескольких региональных автоклубов 15 мая 1904 года было создано Российское автомобильное общество (РАО), которое в 1909 году стало именоваться Императорским (ИРАО), то есть получило признание главы государства.

В июне 1904 года была создана Международная ассоциация признанных автомобильных клубов (АИАКР), переименованная в 1947 году в Международную автомобильную федерацию (ФИА), одной из организаций-учредителей которой было РАО.

Революционный 1917 год прекратил деятельность автомобильных клубов, а сразу же после Гражданской войны, в 1922 году, началось их возрождение, уже с участием профессиональных союзов. К середине 1930-х годов выросло поколение тренеров и спортсменов-автомобилистов высокого уровня.

По окончании Великой Отечественной войны длительное время руководство спортом осуществлял Спорткомитет СССР. Лишь в 1962 году была создана Федерация автомобильного спорта (ФАС) СССР, представлявшая Советский Союз в ФИА и ставшая главной законодательной организацией в автомобильном спорте страны.

За распадом СССР в 1991 году последовал роспуск всесоюзных общественных организаций. Группой энтузиастов в том же году была создана Российская автомобильная федерация (РАФ).

#### АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ СЕГОДНЯ

Автомобильный спорт России сегодня – это более 5 тыс. спортсменов, свыше 200 организаторов со-

8



ревнований, сотни судей и специалистов автомобильного спорта, энтузиастов-общественников, огромная армия болельщиков.

Это наиболее зрелищный вид спорта, шоу с высокой степенью риска, завораживающее своей динамикой, дерзостью и потенциальной опасностью. Он полон настоящей борьбы, столкновения характеров, битвы моторов, соперничества личностей и команд по правилам чести.

Не являясь одним из доступных массовых видов спорта, тем не менее он воплощает в себе мечты миллионов подростков, а значит – служит эффективным средством пропаганды и продвижения идей, присущих спорту в целом.

Немаловажно и то, что такие виды спорта формируют грамотное в техническом отношении поколение, а автоспорт, в частности, – грамотных участников безопасного дорожного движения.

Общероссийская общественная организация «Российская автомобильная федерация» осуществляет следующие спортивные полномочия от имени ФИА на всей территории Российской Федерации:

- содействие развитию научно-технического творчества, оказание помощи детским спортивным организациям, содействие в деятельности спортивных и туристических клубов, команд, образовательных учреждений и центров;
- изучение и сохранение исторических материалов, образцов техники, пропаганда развития автомобилизма;
- содействие улучшению организации и повышению безопасности дорожного движения;
- содействие развитию профессионального спорта, подготовка и защита интересов спортсменов – членов федерации;
- сотрудничество с зарубежными партнерами и международными организациями, объединениями и ассоциациями, установление контактов с ними;
- проведение российских и международных спортивных соревнований, туристических мероприятий;



– участие в финансировании спортивных и социальных программ, осуществление благотворительной деятельности.

К началу 2009 года в структуре РАФ сформировано 58 региональных отделений (из 68 регионов, где культивируется автомобильный спорт) и 15 комитетов, курирующих деятельность в различных дисциплинах профессионального и любительского автоспорта (кольцевые гонки, джип-триал, дрег-рейсинг, картинг, кросс, ледовые гонки, ралли-кросс, трек, ралли, ралли-рейды, автомногоборье и др.). Членами РАФ являются более 70 общественных объединений (клубов, спортивных команд, территориальных общественных спортивных организаций).

С 1991 года российский автомобильный спорт, объединяющий 96 дисциплин автомобильных соревнований, включенных во Всероссийский реестр видов спорта, развивается в техническом отношении, растет его популярность среди широких слоев населения.

С начала 1990-х годов число соревнований, ежегодно проводимых по Официальному календарю всероссийских спортивных мероприятий, выросло более чем в пять раз и превысило 600.

Следует отметить, что все эти годы организация и проведение соревнований календаря РАФ финансировались за счет внебюджетных средств: спонсорских вложений и заявочных взносов участников соревнований. Средства федерального бюджета на развитие автоспорта в РАФ не поступали.

Все эти годы федерация успешно координирует усилия своих членов – спортивных коллективов, команд, спортсменов, специалистов по развитию автомобильного спорта в России, содействует совершенствованию уровня организации, безопасности соревнований, повышению их зрелищности и расширению участия в них самых широких слоев населения страны. Регулярно проводятся соревнования чемпионатов, кубков и первенств России, подводятся их итоги и награждаются победители. Ежегодно около 50 спортсменов-автомобилистов выполняют нормы для присвоения звания «Мастер спорта России», сотни спортсменов становятся разрядниками.

За эти годы вырос и укрепился авторитет российского автоспорта и на международном уровне. Множась успехи российских спортсменов в международных соревнованиях.

В 1995 году наши спортсмены Е. Васин и Е. Калачев завоевали кубок Европы по ралли.

В 2005 году обладателем трофея FIA по ралли-рейдам стал С. Шмаков.

В 2002 году впервые за всю историю российского автоспорта россиянин А. Шаймиев стал чемпионом Европы по автокроссу.

В 2003 году Р. Шаймиев продолжил славную традицию спортсменов Республики Татарстан и также стал чемпионом Европы.

В 2004 году на высшую ступень европейского пьедестала вновь поднялся А. Шаймиев.

Российские гонщики неоднократно занимали пьедестал чемпионата Европы по автокроссу. Не раз за

прошедшее десятилетие спортсмены команды «КамАЗ-Мастер» становились победителями и призерами ралли-марафонов. Январь 2005 года снова принес победу в ралли Париж – Дакар экипажу Ф. Кабирова из команды «КамАЗ-Мастер». Президент России Владимир Владимирович Путин в 2005 году встретился с командой и вручил спортсменам награды Родины. Ордена Мужества получили: руководитель спортивного коллектива, штурман боевого экипажа С. Якубов, пилоты Ф. Кабиров и В. Чагин, механик С. Савостин, орден Почета – штурман А. Беляев. Пилот И. Мардеев награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, а механик А. Мокеев – медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

Сегодня «КамАЗ-мастер» – легендарная, всемирно известная команда, неоднократная победительница самых престижных и сложных ралли, по праву является гордостью Татарстана и всей страны. После победы экипажа на КамАЗе №501 на 6-м этапе ралли «Дакар-2009» упоминания о команде появились во всех электронных СМИ мира. Лично для В. Чагина это была 45-я победа на этапах в его дакаровской биографии и вторая – на ралли-рейде версии 2009 года. А лидерство в гонке захватил другой камазовец, тоже победитель «Дакара» – Ф. Кабиров. Его победа на 5-м этапе была также юбилейной – 20-й по счету.

Россияне А. Васильев и Н. Фоменко в 2005 году впервые в истории российского автоспорта получили международные спортивные лицензии высшей категории и приняли участие в престижных сериях соревнований автомобилей класса GT (Гран Туризм).

В 2006 году российские спортсмены А. Львов и Т. Садретдинов поднялись на подиум европейского чемпионата мировой гоночной серии World Touring Car Championship (WTCC), заняв 1-е и 3-е места.

В 2008 году москвичи М. Алешин и Д. Мове выступили в команде Carlin Мировой серии Renault (молодежного чемпионата, в котором пилоты участвуют на одноклассных гоночных автомобилях Dallara с двигателями Nissan). Алешин проводит в этой команде третий год, а Мове, для которого сезон стал вторым, в межсезонье перешел из австрийской Interwetten в бельгийский коллектив KTR. В сезоне 2008 года гонщики Мировой серии стартовали на новой технике – машинах Dallara, внешне похожих на автомобиль «Формулы-1» Renault R27, мощность моторов которых приближается к 500 л.с.

В спортивном сезоне 2007 года российская команда «Русские медведи» впервые попробовала свои силы в Мировой гоночной серии WTCC (World Touring Car Championship) на автомобилях «Лада» Волжского автомобильного завода. В 2009 году команда, получившая поддержку АвтоВАЗа, стартовала в чемпионате мира на новой модели автомобиля «Лада-Приора».

В 2008 году молодой российский спортсмен-картингист получил заслуженную награду победителя «Викинг-Трофи» (высшего международного соревнования среди юниоров) из рук президента международной комиссии картинга ФИА г-на В. Макалузо.

Подающие большие надежды российские спортсмены В. Петров, М. Алешин, С. Афанасьев в сезонах 2008–

9



2009 годов продолжили выступление на гоночных автомобилях международных «Формул», победа в которых является последней ступенью и пропуском к участию в чемпионате мира «Формулы-1». А талантливый молодой раллист Е. Новиков успешно пробует свои силы в юниорском чемпионате мира по ралли (JWRC).

Растет число этапов официальных международных соревнований, проводимых российскими организаторами на российских трассах. Не раз Россия принимала у себя этапы чемпионата Европы по автокроссу, этапы Межконтинентального челленджа по ралли (IRC), провела кандидатские соревнования на включение в календарь международного чемпионата по коротким («Баха») ралли-рейдам и чемпионата мира по ралли. За 14 лет созданы новые трассы для проведения соревнований, значительно усовершенствована спортивная регламентация, выросло целое поколение молодых спортсменов, организаторов, судей.

Среди спонсоров автомобильного спорта сегодня крупнейшие российские фирмы, представляющие топливно-энергетический комплекс, автомобильную, пищевую промышленность, транспорт и связь, зарубежные производители автомобильной техники. Российская автомобильная федерация связана договорными и другими правовыми отношениями с десятками общественных объединений, предприятий, организаций, федеральными и местными органами государственного управления, участвующими в организации и проведении соревнований и учебно-тренировочных мероприятий по автомобильному спорту, поддерживает международные связи с ФИА, участвует в работе органов этой всемирной организации автомобилистов и объединяемых ею национальных авто-

10



мобильных клубов многих стран, реализуя принятые этой организацией программы развития автомобильного спорта, туризма, автомобилизации и дорожной безопасности.

За прошедший период, благодаря значительному росту популярности автоспорта, интересу со стороны финансовых структур и СМИ, появились возможности для преодоления главной проблемы его развития – финансирования.

Однако для поддержания и более эффективного развития требуется государственная поддержка и определенные вложения в развитие материально-технической базы: проектирование и производство необходимого спортивного оборудования; строительство спортивных объектов (трасс для картинга, кольцевых гонок, зимних трековых гонок, автокросса и ралли-кросса) для повышения водительского мастерства (специализированные автодромы); создание доступных для широких слоев населения автомобильных и технических клубов и детско-юношеских секций. Такие объекты имеют прямую социально значимую направленность: позволяют повышать водительское мастерство не только спортсменов, но и обычных водителей, что напрямую влияет на соблюдение правил дорожного движения, обеспечение его безопасности и снижение тяжести последствий ДТП.

Другое направление, требующее государственной поддержки, – развитие доступного автомобильного спорта среди детей и молодежи – картинга и детского автокросса. Лозунги «Карт – в каждую школу» и «Через мастерство на трассе – к безопасности на дорогах» должны стать основополагающей частью государственной программы развития автомобильного спорта.

