



Национальный исследовательский
университет
«Высшая школа экономики»

Высшая школа юриспруденции и администрирования
Институт спортивного менеджмента и права

Андрей Ильин
Сергей Алтухов
Владислав Незванкин

МЕНЕДЖМЕНТ В АВТОМОБИЛЬНОМ СПОРТЕ

Автоспорт — концентрированная реальность нашего мира

*Рекомендовано Научно-исследовательским институтом
образования и науки в качестве **учебника**
для студентов высших учебных заведений*

*Рекомендовано Международным учебно-методическим центром
«Профессиональный учебник» в качестве **учебника**
для студентов высших учебных заведений*



Москва • 2024

УДК [005:796.71](075.8)

ББК 75.721.5.4я73-1

И46

Рецензенты:

В.И. Маршев — доктор экономических наук, заслуженный профессор
Московского университета, директор Центра спортивного менеджмента
экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова;

К.-Й. Шмидт — советник руководителя автодрома «Нюрбургринг» (направление «Стратегия
развития бизнеса»), директор образовательной академии автодрома

Главный редактор издательства *Н.Д. Эриашвили*,
кандидат юридических наук, доктор экономических наук,
профессор, почетный работник сферы образования РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники,
лауреат премии Правительства РФ в области образования

Ильин, Андрей Борисович.

И46 Менеджмент в автомобильном спорте. Автоспорт — концентрированная реальность нашего мира: учебник для студентов вузов / А.Б. Ильин, С.В. Алтухов, В.М. Незванкин; НИУ «Высшая школа экономики». — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2024. — 255 с.

I. Алтухов, Сергей Витальевич.

II. Незванкин, Владислав Михайлович.

ISBN 978-5-238-03950-3

За более чем вековую историю автоспорт создал вокруг себя не только отраслевые обычаи и традиции, но и сформулировал аспекты управления и масштабирования бизнес-модели, построенной на зрелищности, азарте, опасности и вовлеченности зрителя в спортивное соревнование. Все большее число участников вовлекается в бизнес-процессы организации автоспортивных мероприятий — промоутеры, организаторы, владельцы команд, архитекторы трасс, службы безопасности, маршалы, судьи и др. Без этого сегодня невозможна эффективная деятельность. Трансформацию процессов управления командами, гонками, автодромами наиболее ярко описал Росс Браун, британский инженер и конструктор «Формулы-1»: «Автоспорт — это концентрированная реальность нашего мира. Борьба, технологические инновации, точно срежиссированные двухсекундные пит-стопы, деньги, политика, спорт — в такой обстановке учишься в мгновение ока».

Учебник предназначен для руководителей и менеджеров автоспортивных организаций, преподавателей, студентов и членов профессионального сообщества.

ББК 75.721.5.4я73-1

ISBN 978-5-238-03950-3

© А.Б. Ильин, 2024

© С.В. Алтухов, 2024

© В.М. Незванкин, 2024

© НИУ «Высшая школа экономики», 2024

© Издательство ЮНИТИ-ДАНА, 2024

Принадлежит исключительное право на использование и распространение издания.

Воспроизведение всей книги или какой-либо ее части любыми средствами или в какой-либо форме, в том числе в интернет-сети, запрещается без письменного разрешения издательства.

Оглавление

Предисловие	5
Введение	7
Глава 1. Основы управления автоспортом	12
1.1. Объекты и субъекты управления в автоспорте	12
1.2. Классификация автоспортивных мероприятий и соревнований	15
Глава 2. Организационная структура управления автоспортом	25
2.1. Международная автомобильная федерация (FIA)	25
2.2. Российская автомобильная федерация (РАФ)	44
2.3. РАФ и Министерство спорта РФ	54
2.4. Региональные федерации автомобильного спорта	57
Контрольные вопросы и задания	57
Глава 3. Управление автоспортом на корпоративном и проектном уровнях	59
3.1. Управление гоночной командой	59
3.1.1. Бизнес-процессы в гоночной команде	60
3.1.2. Структура отношений менеджмента гоночной команды и гонщиков	68
3.1.3. Стратегическое управление гоночной командой	73
3.1.4. Создание и продвижение бренда автогоночной команды	78
3.1.5. Принципы управления гоночной командой Lada Sport ROSNEFT	81
3.1.6. Принципы управления гоночной командой КАМАЗ-Мастер	83
3.2. Управление автодромом	86
3.2.1. Проектирование автодромов и гоночных трасс	86
3.2.2. Российский и зарубежный опыт строительства и эксплуатации автодромов	91
3.2.3. Формирование маркетинговой стратегии автодрома	99
3.2.4. Функции менеджмента автодрома	101
3.3. Организация судейства	104
3.4. Оперативное управление гонкой	117
Контрольные вопросы и задания	118

Глава 4. Менеджмент автоспортивных мероприятий	120
4.1. Оргкомитет, исполнительная дирекция, мастер-план	120
4.2. Регламент мероприятия	125
4.3. Бюджет и смета затрат спортивного мероприятия	130
4.4. Материально-техническое обеспечение	133
4.5. Служба протокола мероприятия	134
4.6. Безопасность спортивного мероприятия (специальные службы, медицинский контроль)	136
4.7. Служба размещения участников и гостей	140
4.8. Аккредитация	141
4.9. Транспорт	143
4.10. Организация питания участников и гостей мероприятия	143
4.11. Билетная программа	144
4.12. Оформление автодрома и реклама	144
4.13. Организация телевизионной трансляции мероприятия	145
4.14. Пресс-центр и работа прессы на мероприятии	152
4.15. Медиа и IT-сервисы на мероприятии	155
4.16. Маркетинг, спонсоры и реклама мероприятия	156
4.17. Спортивная медицина	171
4.18. Волонтеры	173
4.19. Организация торжественных церемоний	174
4.20. Организация развлекательных активностей гоночного уик-энда	176
Контрольные вопросы и задания	180
Список рекомендованной литературы	182
Благодарности	186
Приложения	187

Предисловие

Дмитрий Леонович Кузнецов,
ДВА, ординарный профессор,
директор Высшей школы юриспруденции
и администрирования ВШЮА НИУ ВШЭ

Институт спортивного менеджмента и права ВШЮА НИУ ВШЭ представляет вниманию спортивного сообщества новый учебник профессоров Высшей школы экономики Андрея Борисовича Ильина и Сергея Витальевича Алтухова, а также известного российского спортсмена и управленца Владислава Михайловича Незванкина — «Менеджмент в автомобильном спорте».

Это пятая книга, изданная в знаменитой серии Института, посвященной современному спортивному менеджменту. Авторы сосредоточили в ней свое внимание на таком инновационном и высокотехнологичном виде спорта, как автомобильный спорт.

Автоспорт в XXI веке не просто вид спорта, а целая самостоятельная отрасль и индустрия внутри классического спорта, где встречаются прорывные технологии будущего и абсолютно новые управленческие решения. Фантастическая зрелищность автомобильного спорта достигается не только качеством подготовки пилотов, но, в первую очередь, слаженной работой управленческой и инженерной команды, которая должна уметь действовать как единый механизм, способной эффективно режиссировать то уникальное шоу, которое дарит миру автоспорт.

Многие детали подготовки к соревнованиям остаются за завесой телевизионной картинки, которую с замиранием сердца наблюдают сотни миллионов болельщиков по всему миру. При этом зачастую теряется

главная цель менеджмента в автоспорте — сохранение жизни и здоровья спортсменов, обеспечение их психологической устойчивости.

От менеджеров в автоспорте требуется не просто чрезвычайно высокий уровень профессионализма, но и специализированные технологические компетенции, обеспечивающие конкурентоспособность команд на самом высоком международном уровне.

Во многом учебник стал результатом успешной многолетней реализации уникальной авторской программы бизнес-образования «Менеджмент и предпринимательство в автомобильном спорте» Института спортивного менеджмента и права ВШЮА НИУ ВШЭ, который в 2025 году отмечает свое пятилетие. Выпускники программы сегодня вносят значительный вклад не только в развитие автоспорта, но и спортивной отрасли в целом.

Введение

Автомобильный спорт (autosport или motorsport — англ.) относится к категории технических видов спорта, в которых участники соревнуются между собой за рулем автомобилем (болид, прототип, легковой автомобиль, грузовик, внедорожник, симулятор и т.д.). Специфика всех автомобильных соревнований состоит, прежде всего, в том, что они являются *техническим видом спорта*, но успех и победу в них обеспечивает сочетание рационального баланса команды управленцев, инженерно-технической команды и спортивной команды. Существует множество различных дисциплин автомобильного спорта, каждая из которых имеет собственные правила и регламенты. Гонщики или пилоты могут соревноваться за лучшее время прохождения трассы, экономичность, надежность и т.д.

Автоспорт является неолимпийским видом спорта и, согласно российской классификации, относится к военно-прикладным и служебно-прикладным видам спорта.

Автогонки появились в ту самую минуту, когда человек собрал второй автомобиль¹. Идея самодвижущейся повозки издавна будоражила умы изобретателей и ученых. Леонардо да Винчи оставил после себя несколько эскизов, Исаак Ньютон также был одним из изобретателей колесных средств передвижения. В XVI в. на дорогах в окрестностях Амстердама можно было увидеть безлошадные колесные парусники. В 1770 г. французский военный инженер Николя-Жозеф Куньо построил трехколесный паромобиль для буксировки артиллерийских орудий. Еще через 60 лет на дороги Англии выехал первый пассажирский экипаж на паровой тяге, развивающий скорость до 20 км/ч при условии достаточного усердия мальчика-кочегара.

Все изменилось с появлением четырехтактного двигателя внутреннего сгорания. У этого изобретения много отцов, но первый по-настоящему рабочий мотор смастерили и в 1876 г. запатентовали немцы

¹ *Бэйм Эй Дж.* Ford против Ferrari: самое яростное противостояние в автогонках. Реальная история: Пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2022. С. 122.

Готтлиб Даймлер и Николаус Отто, подарившие миру этот компактный и легковесный механический преобразователь тепловой энергии в кинетическую. В 1886 г. их соотечественник Карл Бенц запатентовал самоходный экипаж *Motorwagen*, работающий на бензине. Три колеса, одноклоновый мотор с водяным охлаждением, трубчатая рама, тормоза и сиденья. Так и появился на свет автомобиль.

Предпосылками создания автоспорта выступают *конкуренция* между автопроизводителями и *соперничество* между людьми.

Когда оказалось, что на автомобилях действительно можно ездить и различные фабриканты начали изготавливать их, сейчас же возник вопрос: какой экипаж самый быстрый? Странное и все же весьма естественное явление — эта гоночная идея. Я никогда не придавал ей значения, но публика упорно отказывалась видеть в автомобиле что-нибудь иное, кроме дорогой игрушки для гонок. Для промышленности, однако, это рано сказавшееся пристрастие к гонкам было вредно, так как соблазняло фабрикантов относиться с большим вниманием к скорости, чем к собственным достоинствам автомобиля.

Генри Форд¹

Днем рождения автоспорта принято считать 22 июля 1894 г., когда состоялись первые автомобильные соревнования. Это была гонка из Парижа в Руан, организованная парижской газетой. В Европе гонки проходили по дорогам общего пользования из города в город, т.е. они были вписаны в ландшафт со всеми его поворотами, изгибами, холмами и долинами, поэтому машины в основном были оснащены более компактными моторами, способными к быстрому увеличению мощности. Извилистые гоночные трассы служили испытательными полигонами, на которых проверялись и отрабатывались новые технологии.

Организаторы американских гонок устанавливали трибуны и ограничивали доступ турникетами, что позволяло им взимать плату со зрителей. В США традиционными стали гонки на местных серийных автомобилях по овальным трекам. Любой, кто купил билет, мог увидеть всю гонку целиком, а не какой-то отдельный фрагмент трассы.

¹ Форд Г. Генри Форд. Моя жизнь, мои достижения / Пер. с англ. Е.А. Кочерина. М.: Эксмо, 2020. 224 с.

С началом состязаний в формате междугородних автопробегов их популярность сделалась повсеместной. Эти представления собирали сотни тысяч зрителей. Сначала был организован автопробег Париж — Руан. Затем Париж — Бордо, Париж — Марсель, Париж — Берлин и далее везде. Перед каждым стартом зрители собирались в предрассветном сумраке вокруг автомобилей всевозможных форм, размеров и марок. Год от года машины становились все мощнее и быстрее, а автогонки — все более многочисленными, популярными и смертельно опасными.

Основанный в 1895 г. Автомобильный клуб Франции (ACF) стал первым в мире автоклубом — организатором и регулятором автомобильных соревнований. Членами клуба были самые состоятельные и влиятельные парижане. В целях безопасности Автомобильный клуб Франции принял решение отказаться от проведения гоночных автопробегов по дорогам общего пользования в пользу регламентированных гонок по специально оборудованным замкнутым трассам с техническими ограничениями, накладываемыми на машины участников.

20 июня 1904 г. для представления интересов автомобильных организаций и владельцев автомобилей была основана Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR) — ныне FIA (Fédération Internationale de l'Automobile — Международная автомобильная федерация), структура которой описывалась как международная организация национальных клубов.

В 1906 г. ACF собрала участников на гонку на огороженной трассе в окрестностях Ле-Мана. Победил венгр Ференц Сис на Renault, опередивший 31-го соперника и показавший среднюю скорость 101 км/ч. Помимо кубка и 45 тыс. франков призовых, наградой ему стало звание победителя первой в истории автогонки серии Гран-при¹ — Гран-при Франции 1906 г.

С определенными оговорками можно сказать, что серия гонок того времени в формате Гран-при стала прародителем кольцевых гонок в целом, и в частности мирового чемпионата для водителей гоночных машин класса, известного сегодня как «Формула-1». Первый этап в классе «Формула-1» состоялся 13 мая 1950 г. в английском Сильверстоуне.

¹ Гран-при (Большой приз) — серия гонок, дебютировавшая в 1906 г. и двигавшая развитие автомобилестроения через спорт.

День, когда гоночные болиды станут немногим более чем передвижными рекламными щитами коммерческих компаний-спонсоров, наступит лишь спустя десятилетие, а конкретно в 1968 г., когда появится коммерческий интерес рекламодателей, издателей и вещателей к спорту.

Телевидение вскоре станет главенствующим драйвером развития, так как именно на контрактах с телевещателями будет строиться бизнес-модель мирового автоспорта. Планирование и подготовка к гонке, создание гоночных машин, набор специалистов и гонщиков, которые будут составлять гоночную команду, сотрудничество с прессой, промоутерами и спонсорами становятся неотъемлемым атрибутом сложного и многоаспектного управления в автоспорте.

В настоящее время глобальная система автоспорта представлена 2800 чемпионатами, кумулятивная зрительская аудитория автоспорта в мире составляет порядка 2 млрд чел., ВВП автоспорта (рыночная стоимость всех товаров и услуг, сгенерированная индустрией автоспорта, вместе с мультиплицированным движением средств через всю экономику) — 190 млрд долл., общая занятость в структуре автоспорта — 4,2 млн чел.

За более чем вековую историю автоспорт создал вокруг себя не только отраслевые обычаи и традиции, но и сформулировал аспекты управления и масштабирования бизнес-модели, построенной на зрелищности, опасности и вовлеченности зрителя в спортивное соревнование. В ходе эволюции все большее количество участников вовлекалось в бизнес-процессы организации автоспортивных мероприятий — промоутеры, организаторы, владельцы команд, архитекторы трасс, службы безопасности, маршалы, судьи и др.

По мере того как коммерциализировался спорт в мире, элементы предпринимательства стали приходить и в технические виды спорта — спонсорские соглашения, продажа телевизионных прав, реализация билетов на трибуны, VIP-обслуживание, реализация сувенирной продукции, распределение доходов внутри гоночных серий между ее участниками. Без этого сегодня невозможна эффективная деятельность автоспортивных проектов.

Автоспорт — это концентрированная реальность нашего мира. Борьба, технологические инновации, точно срежиссированные двухсекундные пит-стопы, деньги, политика, спорт — в такой обстановке учишься в мгновение ока.

Росс Браун

Структура данного учебника выстроена в соответствии с логикой «организационное управление — системное управление — политическое управление» применительно к автоспорту.

В *первой главе «Основы управления автоспортом»* определены ключевые объекты, субъекты и принципы управления в автоспортивной организации.

Во *второй главе «Организационная структура управления автоспортом»* представлена система и подсистемы управления автоспортом в мире, а также международная и национальная структуры, функции и полномочия ключевых стейкхолдеров в автоспорте — FIA, РАФ, региональных федераций автомобильного спорта и их взаимоотношения с ключевыми субъектами мирового автоспорта и мирового спорта.

В *третьей главе «Управление автоспортом на корпоративном уровне»* представлены управленческие аспекты автодромов, гоночных команд, организаторов и промоутеров автомобильных мероприятий и соревнований.

Материал *четвертой главы «Менеджмент автоспортивных мероприятий»* станет методическим помощником при организации автоспортивного проекта или автофестиваля.

Автоспорт — это сопричастность с великими проектами!

ГЛАВА 1

ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОСПОРТОМ

1.1. Объекты и субъекты управления в автоспорте

Мы начинаем долгий путь постижения основ управления автоспортивными проектами разного уровня. Для полного взаимопонимания в начале пути необходимо договориться о терминах и определениях, чтобы оставаться на «одной волне» и воспринимать процессы и специфику автоспорта единообразно. Мы должны понять, что автоспорт — это, прежде всего, спорт. И его самый главный парадокс заключается в том, что до сих пор эта универсальная и уникальная деятельность, доступная и известная любому человеку, не получила единого определения и толкования. Феномен спорта изучается нами в различных из возможных опытов — объективном, эмпирическом, количественном и качественном. Объединяют их факторы организации и управления соревновательным процессом и фактор участия в практической соревновательной деятельности. Пятилетняя исследовательская работа в Институте спортивного менеджмента и права ВШЮА НИУ ВШЭ позволила нам вывести универсальное определение спорта как явления, процесса, вида деятельности, которое звучит следующим образом:

Спорт — это организованные формы соревновательных практик.

Джерней Писк считает, что «социальные и естественные науки пытаются понять, насколько по-разному все работает на спорт во внешней среде, как спорт функционирует в человеческом обществе, как организм функционирует в необычных или экстремальных условиях во время спортивных мероприятий или соревнований. Их подход в основном количественный и описательный. Они стараются быть объективными, поэтому и объекты их исследования сводятся к измеримым объектам. С другой стороны, гуманитарные науки пытаются понять, что такое спорт в моральном аспекте, в чем его суть, смысл и значение. Он при-

знает, что невозможно отделить спорт от человека, а значит, и метод исследования должен учитывать реальность живого человека. Он пытается объяснить спорт изнутри. Его подход более качественный и может быть нормативным»¹. Кроме того, мы должны добавить к этим подходам фактор политэкономического доминирования капиталистических форм производства и оказания услуг в спорте, выводящий конфликт труда и капитала в отдельную категорию производственных отношений.

Как видим, предложенное нами определение спорта не содержит противоречий для используемых методологических подходов в социальных, естественных и гуманитарных науках. Более того, акцент на «организованные формы» в соревновательной деятельности позволяет рассматривать все многообразие управленческих механизмов и методов в различных видах спорта.

Далее мы обратимся к определениям и терминам, сформированным авторами в ходе пятилетней практики прикладных исследований управленческих форм и процессов, используемых в автоспорте.

Управление — непрерывный целенаправленный процесс воздействия на людей, обеспечивающий их надлежащее поведение при изменении внешних и внутренних условий.

Субъект управления в автоспорте — руководство, осуществляющее управленческое воздействие на *объект* управления на разных уровнях. В состав руководящих органов чаще всего входят следующие специалисты:

- руководитель автоспортивной федерации (клуба, ассоциации);
- руководитель гоночной серии;
- руководитель гонки (рукогон);
- руководитель гоночной команды;
- руководитель автодрома;
- главный судья соревнований.

Объект управления — участник автоспортивных процессов (тот, кем управляют), который подвергается воздействию со стороны *субъекта* (того, кто управляет). В автомобильном спорте к объектам управления можно отнести такие группы, как:

- организаторы;
- зрители (офлайн или онлайн);

¹ Pisk Jernej (2014). Sport Science: Ontological and Methodological Considerations. Physical Culture and Sport. Studies and Research. Vol. 61. P. 5—14.

- пилоты и сотрудники гоночной команды;
- работники структур безопасности;
- спонсоры;
- спортивные судьи;
- работники средств массовой информации;
- организаторы телевизионной трансляции;
- организаторы спортивно-развлекательного шоу;
- сотрудники автодромов.

При этом в каждой группе выстраиваются уникальная организационная структура и организационно-управленческие отношения. Необходимо понимать, что менеджмент — это в первую очередь руководство людьми. Бизнес-процессы осуществляются людьми или группой лиц. *Менеджер* принимает управленческие решения, информирует других участников группы, получает обратную связь и несет ответственность за возможные последствия.



*Дмитрий
Добровольский*

Источник: Александр Пенкин, НИУ ВШЭ.

Роль менеджера в автоспорте заключается в том, чтобы соединить управление «внешних людей» из автоспорта с внутренней средой — вашей гоночной серией, командами и пилотами.

Дмитрий Добровольский, руководитель гоночной серии RDS GP

Условно организационную структуру и ресурсную базу автоспортивного проекта можно представить следующим образом (рис. 1.1).

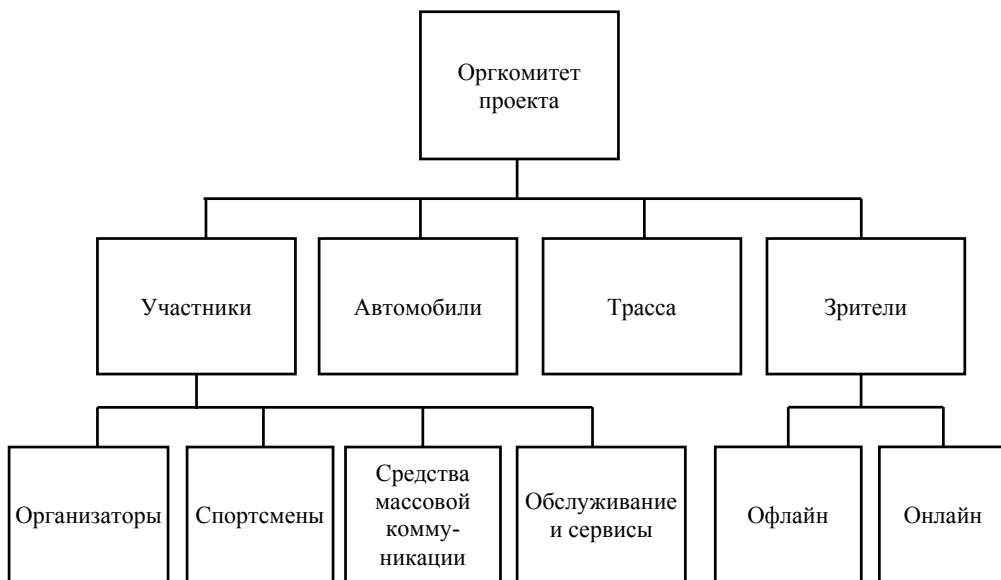


Рис. 1.1. Организационно-управленческие отношения в автоспорте

1.2. Классификация автоспортивных мероприятий и соревнований

Система спортивных мероприятий, календарь соревнований, их статус и значение очень жестко регламентируются правообладателями — Международной автомобильной федерацией (FIA) или национальными автоспортивными федерациями и оргкомитетами спортивных мероприятий.

Спортивное мероприятие — комплекс запланированных действий и процессов спортивного, технического, протокольного, развлекательного, медицинского и прочего характера, необходимых для достижения целей и задач проекта.

Спортивное соревнование — организованное по форме и стандартизированное по содержанию состязание спортсменов или команд в целях определения лучшего результата соперничества. Оно может состоять из нескольких заездов и финала, свободных тренировок, квалификационных заездов либо разбито на части каким-либо иным образом, но в любом случае оно должно завершиться в рамках одного соревнования.

К спортивным соревнованиям относятся кольцевые гонки, ралли, ралли-рейды, дрег-рейсинг, горные гонки, рекордные попытки, кросс и ралли-кросс, картинг, дрифт, трофи-рейды, триал или любые другие дисциплины соревнований, включенные по ходатайству РАФ в раздел «Автомобильный спорт» Всероссийского реестра видов спорта (ВРВС).

Массовое (любительское) спортивное мероприятие — мероприятие, имеющее все признаки спортивного соревнования, но проводимое по упрощенным правилам, направленное на повышение водительского мастерства и культуры вождения, проводимое в рамках Правил дорожного движения, в котором скорость прохождения дистанции не всегда является определяющим фактором и в котором принимают участие спортсмены на стандартных автомобилях. К ним относятся: любительское (дорожное) ралли, ралли на классических автомобилях, элементы, входящие в состав автомногоборья (слаломы, спринты, фигурное вождение, соревнование на экономию топлива и пр.).

Соревнование на классических автомобилях — спортивное мероприятие, в котором участвуют автомобили старше 30 лет, как это определено регламентом соответствующего соревнования.

По разным признакам соревнования подразделяются на международные и национальные, классифицируемые и неклассифицируемые, многоэтапные и одноэтапные, всероссийские и региональные, открытые, ограниченные или закрытые.

Многоэтапное соревнование — спортивное соревнование, итоговый результат которого определяется по совокупности результатов, показанных на его отдельных этапах. Чемпионаты, первенства, кубки и серии

считаются одним соревнованием, хотя их этапы, в свою очередь, также являются самостоятельными соревнованиями с промежуточными результатами.

Каждый этап многоэтапного спортивного соревнования — это отдельное соревнование, составная часть в программе многоэтапного соревнования, возможность участия в котором определяется участником самостоятельно.

Международное соревнование — соревнование, отвечающее международным требованиям, описанным в Международной спортивной классификации FIA и приложениях к нему, включенное в Международный спортивный календарь FIA и открытое для обладателей лицензий Национальных спортивных федераций.

Международные соревнования по статусу подразделяются на следующие категории:

- чемпионаты и кубки Мира;
- чемпионаты и кубки Европы;
- чемпионаты, кубки и трофеи FIA;
- международные серии FIA;
- зональные международные серии;
- международные соревнования, не имеющие статуса FIA;
- международные зональные соревнования, не имеющие статуса FIA.

Национальное соревнование в России — спортивное соревнование, отвечающее требованиям законов и положениям нормативных актов:

- положениям Федерального закона № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- Правилам вида спорта «автомобильный спорт», утвержденным Министерством спорта России и соответствующим кодексу РАФ;
- соревнование должно быть включено в ЕКП и/или ВСК РАФ;
- соревнование должно быть открытым для заявителей и пилотов — обладателей международных или национальных лицензий, выданных РАФ.

Национальные соревнования подразделяются на следующие группы.

Классифицируемые соревнования — официальные соревнования, включенные в ЕКП или в календарные планы субъектов Российской Федерации, муниципальных образований. Классифицируемые соревнования могут проводиться только в дисциплинах, включенных во Всероссийский реестр видов спорта — ВРВС. Результаты, показанные в данном соревновании, признаются официально и могут служить основанием для получения спортивных разрядов/званий и квалификационных категорий спортивных судей.

Неклассифицируемые соревнования — соревнования, проводимые в соответствии с нормативными документами РАФ и включенные во Всероссийский спортивный календарь РАФ. Неклассифицируемые соревнования могут в том числе проводиться в дисциплинах, не включенных в ВРВС. Результаты такого соревнования не признаются официально для получения спортивных разрядов/званий и квалификационных категорий спортивных судей.

Классифицируемые соревнования:

- официальные соревнования России, включенные в ЕКП Минспорта;
- официальные соревнования субъекта Федерации, включенные в календарные планы физкультурных и спортивных мероприятий субъектов Российской Федерации;
- муниципальные официальные соревнования, включенные в календарные планы муниципальных образований.

Официальные соревнования России, в свою очередь, подразделяются на следующие группы.

Всероссийские соревнования

• Чемпионаты России (далее — ЧР) — спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста.

• Кубки России (далее — КР) — спортивные соревнования, проводимые среди спортсменов без ограничения верхней границы возраста и, как правило, в несколько этапов.

- Первенства России (далее — ПР) — спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК.

- Другие всероссийские соревнования (далее — ВС) — спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов как без ограничения верхней границы возраста, так и в возрастных группах в соответствии с ЕВСК, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены, представляющие не менее 25% субъектов Российской Федерации.

Межрегиональные соревнования

- Чемпионаты федеральных округов Российской Федерации (далее — ЧФО) — спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста, являющиеся отборочными к чемпионатам России, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены из субъектов Российской Федерации, представляющих один федеральный округ Российской Федерации.

- Первенства федеральных округов Российской Федерации (далее — ПФО) — спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК, являющиеся отборочными к первенствам России, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены из субъектов Российской Федерации, представляющие один федеральный округ Российской Федерации.

- Официальные соревнования субъекта Федерации:

- а) чемпионаты субъекта РФ — спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста;

- б) кубки субъекта РФ — спортивные соревнования, проводимые среди спортсменов без ограничения верхней границы возраста и, как правило, в несколько этапов;

в) первенства субъекта РФ — спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК.

Серии РАФ. В рамках РАФ могут быть организованы и проведены классифицируемые и неклассифицируемые соревнования со следующим статусом.

- Чемпионат РАФ — многоэтапное соревнование, имеющее международный аналог, признанный ФИА.
- Кубок РАФ — многоэтапное соревнование либо одноэтапное, проводимое по схеме отборочных соревнований и финала.
- Первенство РАФ — многоэтапное соревнование либо одноэтапное, проводимое по схеме отборочных соревнований и финала, для возрастных групп детей и юниоров.
- Трофей РАФ — многоэтапное соревнование, предназначенное, как правило, для привлечения начинающих спортсменов.
- Челлендж РАФ — одноэтапное соревнование, предназначенное, как правило, для привлечения начинающих спортсменов.

Спортивным организатором соревнований серии РАФ является РАФ. Статус серии РАФ присваивается решением Совета РАФ по спорту.

В Российской Федерации проводятся следующие спортивные соревнования по автомобильным гонкам.

1. Соревнования с общим стартом — соревнование, в котором два или более автомобилей соревнуются между собой на трассе длиной более 200 м и в котором результат выступления участников оценивается по времени, которое они затратили на преодоление установленной дистанции. Победитель определяется в порядке пересечения линии финиша. В эту категорию соревнований входят кольцевые гонки, спринты, слаломы, дрег-рейсинг, ралли-кросс, картинг, кросс и другие подобные соревнования.

Кольцевые гонки (например, G-Drive SMP PCKГ — российская серия кольцевых гонок) — спортивное мероприятие, проводимое на замкнутой трассе с одновременным участием двух или более автомобилей, в котором определяющим фактором является скорость или прой-

денная за заданное время дистанция. К ним относятся также *ледовые гонки*, проводимые на замкнутой трассе, покрытием которой является лед, и *трековые гонки*, проводимые на спидвейных трассах (две прямые, соединенные полуокружностями) по снежно-ледяному или гаревому покрытию.

Гонка на выносливость (например, REC — Russian Endurance Challenge) — кольцевая гонка продолжительностью более 60 мин с обязательными остановками, и/или заправкой, и/или заменами пилотов, что является ее составной частью.

Картинг — разновидность кольцевых гонок, в которых спортсмены принимают участие на автомобилях карт.

Дрэг-рейсинг (гонки на ускорение) (например, RDRC) — соревнование двух автомобилей на ровной и прямой трассе длиной 402,34 м (201,2 м) со стартом с места, в котором победителем является автомобиль, первым пересекший линию финиша (не получивший пенализации).

Дрифт (например, RDS GP) — дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения участков гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

Кросс — кольцевая гонка, трасса которой полностью или частично проложена по пересеченной местности, не имеющей твердого покрытия.

Ралли-кросс — разновидность кросса, трасса которой имеет в своем составе участки с различными типами покрытия.

2. Соревнования с отдельным стартом — соревнования, в которых основными для определения результата являются точность соблюдения расписания и последовательности прохождения судейских пунктов, а также время, затраченное на прохождение дополнительных соревнований. К таким соревнованиям относятся ралли, ралли-рейды, трофи-рейды, триал, горные гонки, автомногоборье и составляющие его элементы. На протяжении всего маршрута (за исключением дополнительных соревнований):

- скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации;
- участники обязаны соблюдать Правила дорожного движения.

Ралли — спортивное соревнование с заданной средней скоростью, проводимое целиком или частично на дорогах общего пользования. Ралли состоит либо из одного общего для всех автомобилей маршрута или же из нескольких маршрутов, сходящихся в одном заранее указанном месте, за которым может далее следовать или не следовать общий маршрут.

Маршрут ралли может включать один или несколько специальных участков, т.е. соревнований, проводимых на дорогах, закрытых для общего пользования и которые, вместе взятые, определяют общие результаты ралли.

Не используемые для специальных участков маршруты называются дорожными секциями, на которых скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации.

Соревнования, в которых частично используются дороги общего пользования, но включающие специальные участки на стационарных или полустационарных кольцевых трассах, которые составляют более 20% общей протяженности маршрута ралли, должны рассматриваться по всем процедурным вопросам как кольцевые гонки.

Любительское (дорожное) ралли (ралли 3-й категории) в отличие от ралли первой категории, помимо дорожного соревнования, включает дополнительные соревнования, скорость прохождения которых не обязательно является главным фактором для определения результата. Специальные скоростные участки в любительском ралли не используются. В течение такого ралли (включая дополнительные соревнования) все участники должны соблюдать скоростные ограничения, установленные Правилами дорожного движения, действующими в Российской Федерации.

Ралли-рейды — внедорожное ралли, проходящее преимущественно по пересеченной местности и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ). В зависимости от протяженности маршрута и длительности соревнования подразделяются на бахи, ралли-рейды и марафоны.

Горные гонки (подъемы на холм) — спортивное соревнование с раздельным стартом каждого автомобиля, проводимое на трассе, на кото-

рой линия финиша расположена выше линии старта. Определяющим фактором для итоговых результатов является время прохождения данной дистанции.

Триал — спортивное соревнование, проходящее на закрытой естественной или искусственной трассе, расположенной на сильно пересеченной местности и разделенной на зачетные секции, как правило, для полноприводных автомобилей (джип-триал) и грузовых автомобилей (трак-триал).

Основным соревновательным фактором триала является безошибочное преодоление препятствий, обозначенных расположенными на трассе курсовыми воротами за установленное время, не превышающее отведенный лимит.

Трофи-рейд — спортивное соревнование, проводимое по тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько СУ. Продолжительность соревнования не превышает 150 ч, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.

- Трофи-марафон — спортивное мероприятие, разновидность трофи-рейда, продолжительность которого превышает 150 ч, и/или протяженность дистанции превышает 500 км, и/или общая протяженность СУ превышает 150 км.

Автомногоборье — комплексное автомобильное соревнование, состоящее из набора различных элементов (автослалом, спринт, фигурное вождение, вождение на экономию топлива и пр.).

Основным соревновательным фактором автомногоборья является безошибочное преодоление специально размеченных фигур за минимальное время.

Контрольные вопросы и задания

1. Назовите организацию, которая выступала первым регулятором международного автоспорта.
2. Назовите предпосылки для развития автомобильного спорта.
3. Опишите роль телевидения в развитии автоспорта.

4. Что такое «спорт»?
5. Что такое «управление»?
6. Кто является субъектами управления в автоспорте?
7. Кто выступает объектами управления в автоспорте?
8. Назовите основные дисциплины российского автоспорта.
9. Как классифицируются официальные соревнования в России?
10. В чем разница между спортивным мероприятием и спортивным соревнованием?

ГЛАВА 2

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ АВТОСПОРТОМ

2.1. Международная автомобильная федерация (FIA)

Международная автомобильная федерация (FIA) — единственная на сегодняшний день международная организация, имеющая право устанавливать и применять правила и регламенты в целях содействия проведению под ее эгидой соревнований по автомобильному спорту и управлению ими. FIA была создана 20 июня 1904 г. для представления интересов автомобильных организаций и владельцев автомобилей. Основателями федерации стали 13 автомобильных клубов Европы и Америки.

На начало 2024 г. FIA объединяет 245 национальных автомобильных клубов и ассоциаций из 146 стран. Это очень солидное представительство международных организаций и институтов, превышающее, например, количество национальных олимпийских комитетов в составе МОК (205 национальных олимпийских комитетов). FIA не руководит видами спорта, представленными в олимпийской программе, но этот факт, как это ни парадоксально, дает ей неоспоримые преимущества. FIA имеет отношение сразу к нескольким видам соревновательной деятельности в мире моторов в отличие от FIFA, FINA, IHF и др.

FIA структурирована в соответствии с принципами надлежащего управления (good governance), и ее организационная структура построе-

на по аналогии с классической моделью управления национальным государством.

FIA имеет четкую иерархическую структуру, в которой ее обязанности разделены на рассмотрение, утверждение и обеспечение соблюдения спортивных правил, открытость и мобильность для всех, принятие решений и разрешение споров.

Определено четкое разделение полномочий:

- разработка и изменение спортивных правил как основная законодательная функция;
- утверждение решений по управлению финансовыми ресурсами и организации спортивных соревнований;
- разрешение споров между членами, спортивными субъектами и другими заинтересованными сторонами.

FIA организует свою работу по двум основным видам деятельности. Первое направление — спорт. Второе направление — мобильность и туризм. С 2023 г. все виды деятельности и бизнесы с участием FIA получили новую конфигурацию — Supporting and Performance и Business Units. Первая группа обеспечивает «поддержку и производительность», а вторая — «бизнес-единицы». Подчеркнем, что у Международной автомобильной федерации есть понимание того, что FIA — это не только спорт, но и в первую очередь автомобили, безопасность на дорогах общего пользования. Обучение граждан вождению, выдача водительских документов — это тоже забота автомобильной федерации. Это способствует повышению культуры вождения и доходности. Одним из ключевых направлений FIA является *пропаганда безопасного дорожного движения*. При всей любви к автоспорту подразделение FIA «Мобильность и туризм» зарабатываеткратно больше, чем спортивный департамент. Без всяких иллюзий.

Организационная структура FIA

Уважение и авторитет FIA в спортивном мире, стабильные отношения с субъектами спорта и партнерами, выдающиеся экономические результаты деятельности к 2020 г. всячески сигнализировали о несоответствии уровня целей и задач FIA имеющейся конфигурации

организационной структуры Ассоциации. Действительно, некоммерческая организация FIA, генерирующая ВВП 196 млрд долл. в год, не может и не должна управляться, как многие другие, более скромные по показателям спортивные федерации, находящиеся в статусе подрядчика Международного олимпийского комитета или мечтающие об этом статусе.

Международную автомобильную федерацию FIA на протяжении 12 лет возглавлял Жан Тодт — очень известный менеджер и человек, преуспевший на разных поприщах. Наследство, которое Жан Тодт оставил после себя, выглядит очень солидно не только по уровню популярности и значимости спортивных проектов, но и с точки зрения транснациональных бизнес-проектов в целом. Аудиторы компании EY-Parthenon подготовили исследование структуры и деятельности FIA на конец 2021 года¹.

Основные выводы этого исследования заключаются в следующем:

- **159,2 млрд евро** — размер ВВП. Это рыночная стоимость товаров и услуг, производимых автоспортивной индустрией, плюс эффект притока или мультипликатора прямых расходов во всей экономике. Например, деньги, потраченные участниками мероприятия в ресторанах, распределяются между дополнительными материальными затратами, едой и напитками, заработной платой и прибылью владельца;
- **66,9 млрд евро** — общая добавленная стоимость. Это рыночная стоимость товаров и услуг, производимых автоспортивной индустрией, плюс эффект притока или мультипликатора прямых расходов во всей экономике;
- **1,5 млн чел.** получили оплачиваемые рабочие места (полный рабочий день, неполный рабочий день и срочные договоры), напрямую поддерживаемых индустрией автоспорта;
- **302 тыс. чел.** получили официальные неоплачиваемые места маршалов и волонтеров;
- **2,7 млн чел.** стали участниками автоспортивных мероприятий (спортсмены, официальные лица, маршалы и волонтеры);

¹ <https://www.fia.com/news/fia-presents-worldwide-study-economic-and-social-impact-motor-sport>

- **60 700** мероприятий проведено FIA;
- **7200** автодромов, трасс и объектов автоспорта.
- **21 600** местных автоспортивных клубов.

Жан Тодт, президент FIA, отметил:

Этот отчет показывает, что общий годовой объем производства автоспорта составляет 160 млрд евро и 1,5 млн оплачиваемых рабочих мест. Это примечательно и показывает, что наш вид спорта эффективно способствует восстановлению экономики после периода COVID-19. Я благодарю EY-Parthenon, наши клубы-члены, промоутеров чемпионатов FIA и всех, кто принял участие в этом глобальном исследовании.



Жан Тодт

Источник: <http://www.f1news.ru/>

Эта бизнес-империя создана на принципах спортивной монополии и общественной форме членства в организации. Поэтому, согласно регламенту, Жан Тодт исчерпал лимит руководства в три срока и больше не имел права оставаться на должности президента FIA. Фигура француза, очень высоко поднявшего планку лидера и нивелировавшего выборную конкуренцию в FIA, остро обозначила проблему отношений внутри ассоциации и вне ее, поскольку Жан активно участвовал в общественных

делах, международной политике, деятельности благотворительных организаций и пр. Он казался вечным. В 2017 г. Жан Тодт на выборах президента FIA был зарегистрирован единственным кандидатом. К 2021 г. подобная история стала невозможной. Историческую значимость момента трудно было переоценить. За управление «наследством Тодта» сразились группы кандидатов с противоположными взглядами — британец Грэм Стокер и представитель ОАЭ Мохаммед бен Сулайем.

Самое время вспомнить, что Тодт придерживался принципа «FIA — вне политики», и этот слоган объединил все автосубъекты в начале века. Грэм Стокер, который на выборах представлял концепцию развития действующей стратегии и «продолжения дела Жана», получал некое преимущество в воздействии на избирателей, формально считаясь преемником. Он делал заявления от первого лица и, судя по всему, был уверен в своей победе.

Есть одна ключевая идея — это автомобилизм, который касается водителей со всего мира. Автомобилизм открывает возможности, куда мы можем направлять определенные процессы и воздействовать на политику. А я очень заинтересован во влиянии на политические решения. Полагаю, у меня есть достаточно опыта и знаний для работы президентом, — говорил Стокер. — Я прошел через большое количество ключевых историй в мире гонок и знаю ситуацию изнутри. Я принимал участие в заключении двух договоров Соглашения, продлении контракта на проведение WRC, организации нового чемпионата «Формула Е». И мне хочется использовать весь этот опыт.

И опыт Стокера стал его главным оружием в предвыборной борьбе. Грэм входил в Международный апелляционный суд, руководил антидопинговой комиссией, был судьей в «Формуле-1», он знал весь Всемирный совет, национальные клубы со всего мира, работающие в 146 странах. Стокер собирался ускорить регулирование процессов и решение проблем, которые FIA концептуально утвердила, — гендерные проблемы автоспорта, регламентацию сим-рейсинга и киберспорта, ориентироваться на американский рынок как главный рынок автоспорта. В публичных выступлениях Грэм продолжал давление и делился своими планами:

Откровенно говоря, американский рынок не просто важен, но и очень силен. Они понимают специфику гонок. Я хочу укрепить их отношения с чемпионатом мира по гонкам на выносливость. Та же «Формула-1» уже здесь. Уверен, количество гонок будет только увеличиваться. На них есть спрос и большие возможности. США — ключевой рынок, ключевой игрок, и нам нужны крепкие отношения.

И вот 17 декабря 2021 г. стал днем, с которого началась новая эпоха в автоспорте. Стокер проиграл. Вся административная машина с огромным объемом ресурсов действующей власти оказалась бессильной перед программой представителя ОАЭ Мохаммеда бен Сулайема.

Что это значит? Как это стало возможным? Ответы на эти вопросы будут давать аналитики и историки. Но победа кандидата из Дубая на выборах президента FIA была абсолютно чистой. Может быть, это единственный в истории пример смены руководства в организации, ВВП которой к моменту выборов составлял 160 млрд евро и который обошелся без кровопролития, политических переворотов и манипуляций.



Мохаммед бен Сулайем

Источник: <https://www.fia.com/>

Теперь следует обратиться к фигуре победителя этих выборов. Мохаммед бен Сулайем родился в богатой дубайской семье. Его брат Султан Ахмед является председателем совета директоров Dubai Port World и крупнейшим застройщиком. Новый президент FIA был известен как раллийный гонщик, ставший звездой для всего арабского мира. За 20 лет

гоночной карьеры он 14 раз выиграл чемпионат Ближнего Востока. После карьеры гонщика он стал президентом автоспортивной федерации Объединенных Арабских Эмиратов, а с 2008 г. — вице-президент FIA по спорту во Всемирном совете автомобильной ассоциации.

Мохаммед бен Сулайем вышел на выборы с необычной программой «FIA for Members» («FIA для своих членов»). В этом контексте имелись в виду, прежде всего, клубы, ставшие членами FIA. Их полномочий не всегда хватало для лоббизма и принятия решения в FIA, а вклад в развитие FIA неоценим.

Аргументы у арабского кандидата весьма интересные: он сравнил ситуацию в Финляндии с Китаем и Индией — в финском государстве при населении 5,5 млн чел. выдано примерно 11 тыс. гоночных лицензий, а Индия и Китай могут суммарно похвастаться лишь 8 тыс. профессиональных пилотов (и это при общем населении в 2,8 млрд чел.). Потому Сулайем активно призывает развивать автоспорт путем создания множества местных недорогих чемпионатов.

На начальном уровне нужно, чтобы техника была доступной, — объяснил Мохаммед. — Мы запустили проект под названием Cross Car (похожие на багги одноместные машины с двигателями от мотоциклов). Вышло потрясающе, я уверен за ним будущее. Цена за участие и технику предположительно составит около 9000 долл., не больше. Хотя есть риск, что она вырастет до 28 000 долл.

Тем не менее мы готовы составить полноценный план серии, взять на себя контроль за безопасностью и наконец-то дать гонщикам (из тех же Китая и Индии) участвовать в местном чемпионате. При этом за четыре года вполне возможно удвоить количество подобных региональных соревнований.

Как это происходит всегда в случаях победы новых кандидатов, сразу встал вопрос команды управления и структуры управления. Организационная структура FIA на момент победы Мохаммеда бен Сулайема (рис. 2.1) была достаточно стандартной для других подобных структур в большинстве спортивных федераций. Вершина — Генеральная ассамблея (общее собрание членов), общее руководство президента FIA, два заместителя по спорту и мобильности и регулирование проблем через обсуждения и решения в Сенате.



Источник: <https://www.fia.com/>

Рис. 2.1. Организационная структура FIA до 2021 г.

Органы управления FIA

Высший орган FIA, принимающий решения, — это *Генеральная ассамблея*. Во главе Ассамблеи стоит президент FIA. Структура состоит из автомобильных и туристических клубов, а также национальных спортивных властей, представляющих 245 организаций-членов. Генеральная ассамблея собирается один раз в год.

Иногда Генеральная ассамблея созывается как внеочередное общее собрание для обсуждения вопросов, которые затрагивают всех членов и не могут быть проведены до следующего собрания.

Повестка дня Генеральной ассамблеи состоит из пунктов, внесенных двумя всемирными советами FIA (Всемирный совет по автомобильному

спорту и Всемирный совет по автомобильной мобильности и туризму), а также пунктов, внесенных Сенатом.

Генеральная ассамблея также обладает рядом уникальных полномочий, включая утверждение бюджета и выборы всех основных должностных лиц FIA.

Всемирный совет по автомобильной мобильности и туризму (WCAMT) отвечает за все вопросы, касающиеся автомобиля в обществе. Он собирается не реже двух раз в год для обсуждения предложений, выдвинутых комиссиями и рабочими группами FIA по мобильности.

WCAMT состоит из 26 членов, включая президента FIA, заместителя президента по мобильности, 6 вице-президентов и 18 обычных членов. В соответствии с Уставом FIA ее члены представляют широкий спектр национальностей со всего мира.

Члены WCAMT представляют автомобильные клубы и организации, которые являются национальными лидерами в области государственной политики мобильности, автомобильных услуг, путешествий и туризма и имеют аккредитацию на выдачу международных водительских документов.

Всемирный совет по автоспорту (WMSC) отвечает за все аспекты международного автоспорта. Он собирается не реже четырех раз в год, чтобы принимать решения по правилам, положениям, безопасности и развитию автоспорта на всех уровнях — от картинга до «Формулы-1».

WMSC состоит из президента FIA, заместителя президента по спорту, 7 вице-президентов, 14 титульных членов и 5 членов по праву. Все, за исключением президента FIA и полноправных членов, должны представлять национальную спортивную организацию (ASN), имеющую хотя бы одно событие, внесенное в Международный спортивный календарь, и быть представителями разных национальностей.

Полноправными членами являются президент Комиссии женщин в автоспорте, президент Международной комиссии по картингу (CIK), представитель владельца коммерческих прав чемпионата мира F1, президент Комиссии производителей FIA и президент Комиссии пилотов FIA.

WMSC, управляя международным автоспортом, уделяет приоритетное внимание улучшению стандартов безопасности и охраны окружаю-

щей среды во всех видах спорта, принимает общие правила для различных серий и поддерживает корни автоспорта, развивая все формы спорта, особенно среди молодежи, в том числе и в развивающихся странах.

Как высший законодательный орган FIA, *Сенат* наблюдает за управлением и финансами федерации. Это институциональное подразделение, которое создано для того, чтобы управлять финансами, а не фиксировать учетную политику и статистику.

Он состоит из 16 членов, включая председателя Сената, президента и заместителей председателя. Остальные члены обеспечивают сбалансированное представительство обеих ветвей управления FIA.

Сенат занимается вопросами, связанными с управлением и общей политикой FIA, которые не могут быть рассмотрены ни одним из всемирных советов. То есть они рассматривают финансовые вопросы и проектность для одного комитета либо для другого комитета. Без их одобрения нецелесообразно приступать к изучению той или иной проблемы. Таким образом, его основные обязанности — финансовые.

По рекомендации Аудиторского комитета он закрывает счета, готовит бюджеты Всемирного совета и обрабатывает консолидированный бюджет. В рамках этой компетенции Сенат также отвечает за коммерческие вопросы, которые могут привлечь внимание FIA.

Следуя своей центральной и важной роли, Сенат организует внеочередное общее собрание для избрания нового президента, если FIA окажется без президента.

Для защиты целостности и репутации автоспорта, автомобильной мобильности и туризма во всем мире Генеральная ассамблея 2012 г. приняла Кодекс этики и учредила *Комитет по этике и комплаенсу* в рамках FIA.

По жалобам от одной из сторон FIA или третьих сторон (как определено в ст. 18.2.1 и 18.2.2 Устава FIA) относительно любого предполагаемого нарушения этических принципов, содержащихся в Уставе FIA, Международном спортивном кодексе и правилах, или по собственной инициативе Комитет по этике расследует и оценивает данную ситуацию и представляет отчет президенту FIA, который может принять решение о дальнейших действиях.

В соответствии с Судебными и дисциплинарными правилами FIA в случае, если президент FIA или любое другое лицо, фигурирующее в президентском списке (ст. 9.4 Устава FIA), является объектом расследования, отчет будет направлен в Сенат, который может принять решение о дальнейших действиях.

Четыре комиссии FIA:

- 1) Международная комиссия по истории;
- 2) Комиссия по мобильности;
- 3) Комиссия по спорту;
- 4) совместные комиссии по спорту и мобильности.

Совместные комиссии по спорту и мобильности были созданы для консультирования Всемирного совета по автомобильному спорту и Всемирного совета по автомобильной мобильности и туризму.

Администрация FIA находится в совместной ответственности генерального секретаря по автомобильной мобильности и туризму, генерального секретаря по автоспорту и главного административного директора.

Генеральный секретарь по автомобильной мобильности и туризму отвечает за деятельность отдела мобильности FIA, представляющего клубы мобильности FIA по всему миру.

Это включает содействие эффективному обмену информацией и передовым опытом, представление клубов-членов на международном уровне и налаживание региональной координации и сотрудничества для выработки общих стратегий, государственной политики и инициатив.

По состоянию на январь 2021 г. в отделе мобильности FIA, расположенном в Париже, работало около 20 человек 13 разных национальностей.

Генеральный секретарь по автоспорту отвечает за деятельность спортивного департамента FIA, представляющего спортивные клубы FIA во всем мире. Это включает содействие обмену информацией и передовым опытом между клубами по всему миру и выполнение решений, принятых Всемирным советом по автоспорту.

При выполнении своих обязанностей Генеральный секретарь по автоспорту работает в сотрудничестве с секретарями различных спортивных комиссий FIA.

По состоянию на апрель 2017 г. более 80 человек 10 разных национальностей работало в спортивном подразделении FIA, базирующемся как в Женеве, так и в Гран-при «Формулы-1».

Главный административный директор, базирующийся в Женеве, назначается с согласия Сената FIA.

Оказывая поддержку подразделениям мобильности и спорта, он отвечает за финансовое управление FIA и всеми операционными отделами FIA: юридические услуги, ИТ-услуги, маркетинг и мероприятия, закупки и недвижимость, бухгалтерский учет и финансы, человеческие ресурсы, конференции и общие услуги.

По состоянию на апрель 2017 г. в административном подразделении FIA, расположенном в Женеве, работало около 50 человек 6 разных национальностей.

Департамент коммуникаций, расположенный в Париже, подчиняется президенту. Работая в тесном сотрудничестве со всеми отделами FIA, он отвечает за повышение узнаваемости и репутации федерации в средствах массовой информации, общественности, а также с внутренними и внешними заинтересованными сторонами.

Маркетинговым партнерам FIA предлагается возможность адаптировать спонсорство в соответствии с их маркетинговой стратегией, возможностями и потребностями. Таким образом, им предоставляется возможность выделиться с помощью различных активов и маркетинговых пакетов с обширным списком доступных проектов.

Партнеры FIA:

1) *Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (IFRC)*. IFRC и FIA подписали соглашение о партнерстве с первоначальным акцентом на укрепление сотрудничества по оказанию помощи после ДТП. FIA и IFRC будут продвигать совместные инициативы по повышению осведомленности о важности знаний по оказанию первой помощи через всемирную сеть клубов FIA);

2) *Международный союз электросвязи (ITU)*. FIA и ITU подписали соглашение о работе над совместной программой по разработке стандартов в области безопасности дорожного движения и информационно-коммуникационных технологий. FIA и ITU также координировали кампанию по ИКТ и безопасности дорожного движения, уделяя особое внимание опасностям отвлечения внимания водителей, связанных с технологиями. Эта кампания будет сосредоточена на опасностях, связанных с отправкой текстовых сообщений и вождением;

3) *Международный транспортный форум (ITF)*. FIA и ITF подписали соглашение об улучшении сбора данных о безопасности дорожного движения и их анализа. Помимо этого, FIA и ITF будут работать над разработкой универсальных индикаторов безопасности дорожного движения, чтобы поддержать членов FIA при решении национальных проблем безопасности дорожного движения;

4) *Межамериканский банк развития (IDB)*. С 2012 г. FIA и IDB совместно работают над повышением безопасности дорожного движения в странах Латинской Америки и Карибского бассейна. Конференция «Прокладывая путь к безопасности дорожного движения» — результат этого сотрудничества. Эта ежегодная конференция проводилась в двух странах (Бразилии и Доминиканской Республике) в целях содействия региональному и межстрановому диалогу между правительствами по вопросам безопасности дорожного движения.

Департамент маркетинга и мероприятий FIA отвечает за развитие широкого спектра мероприятий и услуг по четырем основным направлениям:

- 1) корпоративное партнерство;
- 2) кампании FIA;
- 3) события FIA;
- 4) чемпионат FIA.

Маркетинговое предложение включает управление фирменным знаком FIA и соответствующие предложения по лицензированию, установление различных партнерских отношений для программ FIA, коммерче-

ские отношения с промоутерами основных чемпионатов FIA и организацию международных мероприятий FIA.

Маркетинговые партнеры FIA:

- EDF — официальный аудитор;
- ESSILOR — производитель оптики и очков;
- Magnetti Morelli — производитель оборудования для автомобилей;
- MDD Europe Ltd (MDD) — официальный поставщик медицинских товаров для автоспорта FIA;
- Michelin — глобальный партнер мероприятий FIA по безопасности дорожного движения и церемоний FIA;
- Nissan Motor Co., Ltd. — официальный спонсор кампании по безопасности дорожного движения;
- OMP Racing — официальный поставщик гоночной одежды FIA;
- Panta — официальный поставщик топлива для FIA;
- Pirelli — глобальный партнер кампании FIA за безопасность дорожного движения;
- Polyphony Digital Inc. — партнер Gran Turismo FIA;
- Holmatro — официальный поставщик новейшего гидравлического оборудования для FIA.

Изначально Мохаммед не высказывался о намерении изменить структуру управления FIA. Но ситуация потребовала от него решимости и нового видения.

Сначала Мохаммед утвердил новую для FIA должность исполнительного директора (Chief Administrative officer), который должен был организовать и реализовывать операционную деятельность.

Повседневные обязанности — не для президента, — говорил бен Сулайем. — Я не хочу заниматься микроменеджментом. Я хочу быть президентом, а все рутинные дела предоставить исполнительному директору: он объединит спорт с автомобильным сегментом.

Организационная структура FIA была изменена в 2022 г. В ней появился административный офис и его руководитель Жан-Батист Пинтон, которого через некоторое время сменила Натали Робин (рис. 2.2).



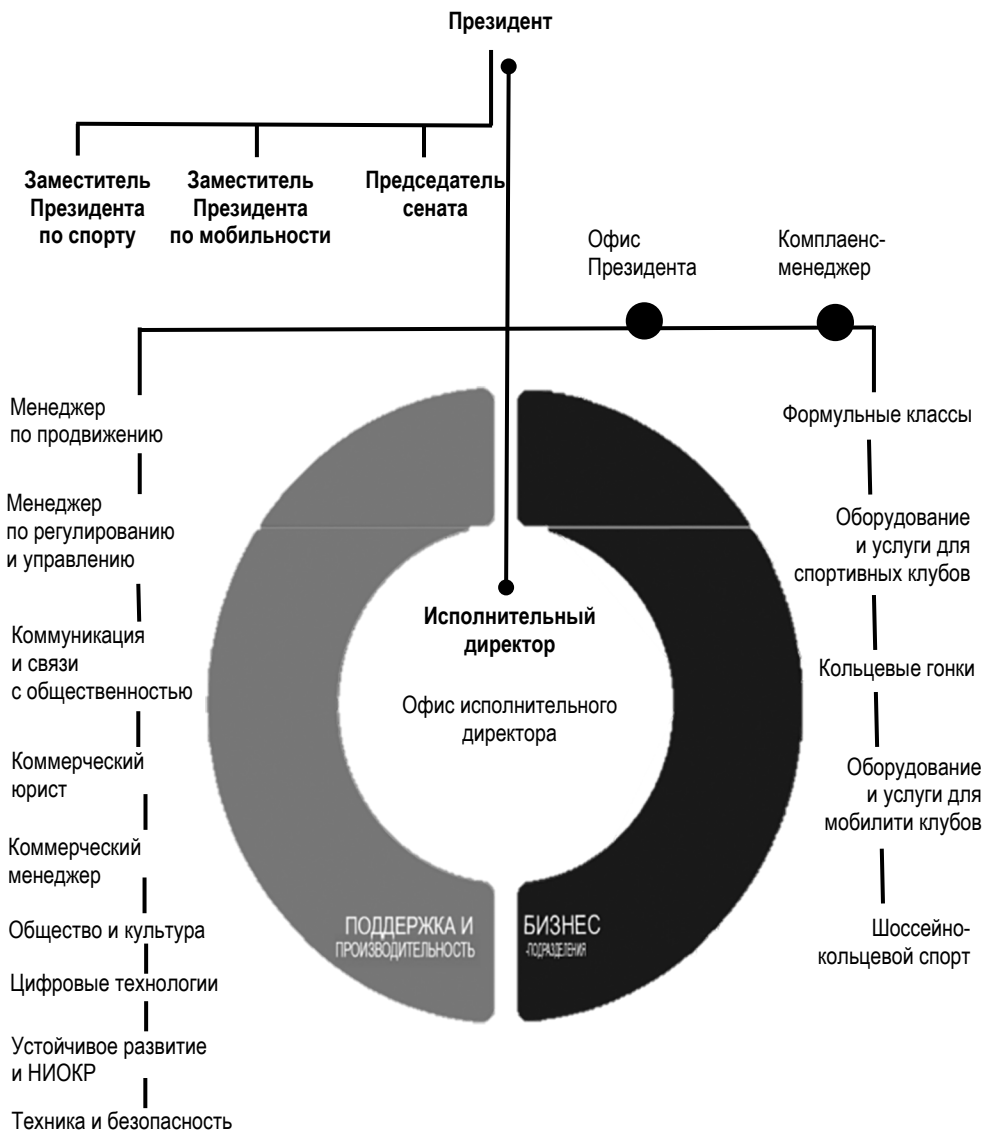
Источник: <https://www.fia.com/>

Рис. 2.2. Организационная структура FIA в 2022 г.

Президент FIA активно занимался представительской деятельностью, развитием гонок, спортивной дипломатией и призывал «бережно относиться» к традициям и истории автоспорта. Его планы — это большая внутренняя реформа. Одним из самых неожиданных сюжетов перехода власти и руководства от прежнего президента к вновь избранному стала передача дел, которая сопровождалась нежеланием предыдущих чиновников уступать свои позиции в бизнес-процессах и саботированием работы нового офиса.

Финансовый вопрос в FIA полностью не проработан, — заявил бен Сулайем на этом этапе развития организации. — Мы хотим взглянуть на него по-новому и вернуть FIA в бизнес, в хорошем смысле этого слова. Прозрачность и подотчетность — главное, если вы хотите, чтобы вас принимали всерьез. К примеру, когда мы хотели взглянуть на счета FIA, достать их оказалось очень трудно. Поэтому я уверен, что нужно последовать за ведущими федерациями мира, вроде МОК (Международный олимпийский комитет). Вы увидите на их сайте отчеты обо всех финансовых операциях.

О чем это говорит? Прежнее руководство создало бизнес-модель и систему управления, исходя из собственных интересов и управляя FIA из офисов в Париже и Женеве. Мохаммед решил поменять финансовую политику. По его мнению, сейчас FIA в кризисе и для выхода нужно следовать новым тенденциям. В 2023 г. структура FIA была в очередной раз реорганизована. В ней появились две крупные организационные группировки с уточненными названиями Supporting and Performance и Business Units. Первая группа обеспечивает «поддержку и производительность», а вторая — «бизнес-единицы» (рис. 2.3).



Источник: <https://www.fia.com/>

Рис. 2.3. Организационная структура FIA в 2023 г.

Президент Сената и заместители президента по мобильности и автоспорту в этой структуре находятся в стороне от административных оперативных задач, которые сосредоточены в президентском офисе и в департаменте комплаенса. Президент намерен быть в курсе деловой активности и договоров, бизнес-процессов, финансовых потоков и ответственности.

Задачи, поставленные перед FIA новым президентом:

- удвоение участников автогонок по всему миру;
- усиление разнообразия и инклюзивного представительства;
- перехват лидерства в формировании мнений по устойчивой мобильности.

В рамках своей кампании Мохаммед бен Сулайем заказал исследование разнообразия и инклюзивности, которое имеет три основных приоритета:

- выявление и поддержка талантов;
- продвижение предметов STEM (наука, технология, инженерия и математика) в ключевых целевых областях;
- создание эндаумент-фонда наследия с процентным доходом от промоутеров мероприятия. Фанаты должны превратиться из зрителей в участников событий.

В апреле 2021 г. Мохаммед бен Сулайем заявил о новой роли *Университета FIA* — повышение доступности профильного образования, тренингов и исследований в автоспорте. Программы университета: стратегия и лидерство; государственная политика и правозащитная деятельность; функциональная экспертиза. В портфель программ Университета FIA входят: программа для руководителей высшего звена; программа новых лидеров; программа латиноамериканских лидеров для региона IV; программа развития клуба «Регион II»; стратегическая программа лоббирования; программа развития «Регион I АСТАС»; ведущий семинар по вопросам структурного взаимодействия.

Руководство Института спортивного менеджмента и права ВШЮА НИУ ВШЭ предложило для Университета FIA организацию образовательной программы «Менеджмент и предпринимательство в автомобильном спорте» в Восточной Европе. Данная программа, направленная

на формирование базовых основ управления для автоспортивных менеджеров в странах Восточной Европы и Азии, была успешно реализована в течение четырех лет в «Высшей школе экономики». Однако процесс изменений мирового порядка и геополитических преобразований пока сдерживает развитие партнерских программ, но мы надеемся на совместное преодоление кризисных явлений и переход к активной фазе сотрудничества с Университетом FIA.

Отметим, что большинство мировых чемпионатов (60% в мире и 90% в Европе) по автомобильным гонкам проводятся под эгидой FIA. Однако в отдельных государствах автомобильные соревнования контролируются национальными автомобильными федерациями, ассоциациями, клубами.

В США и Канаде есть несколько организаций, контролирующих проведение соревнований в разных гоночных дисциплинах:

- Automobile Competition Committee for the United States (ACCUS);
- IndyCar (INDYCAR, 1997);
- International Motor Sports Association (IMSA, 1973);
- NASCAR (NASCAR, 1957);
- National Hot Rod Association (NHRA, 1965);
- Sports Car Club of America (SCCA, 1957);
- United States Auto Club (USAC, 1957);
- Grand-Am Road Racing, International Speedway Corporation (ISC).

При этом стоит отметить, что американский континент насчитывает более 1200 гоночных трасс. Главное отличие американского автоспорта состоит в том, что автодромы построены на частные деньги и, соответственно, они заинтересованы в привлечении зрителей на трибуны. Кроме того, они оказывают существенное влияние на развитие автомобильного спорта в стране.

На территории *Латинской Америки* находится значительное количество автодромов в таких странах, как Чили, Перу, Эквадор, Колумбия, Венесуэла, Бразилия, Аргентина, Мексика. Последние три страны имеют даже опыт проведения этапов «Формулы-1». Кроме того, Латинская Америка обладает огромным количеством ярких гонщиков: Хуан Мануэль Фанхио (Аргентина) — первый чемпион мира «Формулы-1», Айртон

Сенна, Нельсон Пике, Эммерсон Фиттипальди (Бразилия), Хуан Пабло Монтоя (Колумбия).

Африка также имеет опыт проведения этапов «Формулы-1» в ЮАР. Сегодня Южно-Африканская Республика имеет 11 кольцевых и 5 картинговых трасс. Стационарные автодромы есть в Тунисе, Марокко, Египте, Намибии, Сенегале.

В *Азии* «автоспортивными державами» можно назвать Японию («Формула-1» / Мотеги / Indy Japan 300), ОАЭ (Гран-при Абу-Даби «Формулы-1» с 2009 г., 24 часа Дубая с 2006 г., UAE Touring Car Championship, Abu Dhabi Desert Challenge с 1991 г., SpeedCar Series), Бахрейн («Формула-1» с 2004 г.), Кувейт (Moto GP), Саудовскую Аравию («Формула-1» с 2021 г.), Индию («Формула-1» в 2011—2013 гг.), Малайзию («Формула-1» с 1999 г.), Китай («Формула-1» с 2004 г.), Сингапур («Формула-1» с 2008 г.), Южную Корею («Формула-1»), Турцию («Формула-1» в 2005—2011, 2020—2021 гг.), Индонезию.

В *Австралии* проходят собственные чемпионаты по американской модели управления автоспортом (без FIA): Гран-при Голд-Коста / Nikon Indy 300, Adelaide 500, The Bathurst 12 Hour, Mount Panorama Circuit Intercontinental GT Challenge (с 2016 г.) и под эгидой FIA: «Формула-1», V8 Supercars. Руководит австралийским автоспортом Confederation of Australian Motor Sport (CAMS). В нее входят 95 тыс. участников, 600 автоклубов, 27,5 тыс. лицензированных спортсменов, 10,5 тыс. аккредитованных официальных лиц. CAMS проводит более 3 тыс. соревнований в год от клубного до международного уровня.

2.2. Российская автомобильная федерация (РАФ)

Российская автомобильная федерация (РАФ) — общероссийская общественная организация, аккредитованная в полном соответствии с действующим национальным законодательством в области спорта как общероссийская спортивная федерация, разрабатывает национальную спортивную регламентацию по автомобильному спорту. Эта организация была основана 30 ноября 1991 г. Генеральная ассамблея FIA 11 декабря 1992 г. приняла РАФ в члены FIA и предоставила ей право спор-

тивного регулирования автоспорта на всей территории Российской Федерации.



российская автомобильная федерация

Предлагаем проследить эволюцию органов управления автоспортом со времен Российской империи через СССР до Российской Федерации.

Первым регулятором отечественного автомобильного спорта был *Санкт-Петербургский автомобиль-клуб* (СПАК). Он был организован в 1902 г. СПАК организовывал большое число автопробегов и рекордных заездов. Активное участие клуб принял в организации и проведении первых в России международных автогонок и международных автомобильных выставок. Деятельность СПАК благотворно сказалась на развитии автомобилизма и автоспорта не только в столице, но и в целом по всей Российской империи.

В период становления большевистской России, Гражданской войны и создания СССР происходил отказ от старой институциональной си-

стемы управления к новой структуре «Вся власть Советам!». Возрождение интереса к автомобильному спорту было связано с созданием организации АВТОДОР (добровольное общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в СССР), которая в период с 1927 по 1935 г. осуществляла ключевые функции по управлению автоспортом, развитию автомобильной промышленности, мотоциклетного и водно-моторного движения, строительства дорог, профессионально-технического образования.

В 1935 г. по всей стране разворачивается массовое военно-техническое обучение, где техническим видам спорта стало уделяться значительно больше внимания и поддержки. В составе *Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству* (ОСОАВИАХИМ) СССР к 1941 г. было зарегистрировано 14 млн членов¹. Работа по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта была передана в ведение Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при Совете народных комиссаров (СНК) СССР.

В 1936 г. был основан *Центральный автомобильный клуб спорта* (ЦАКС). ЦАКС контролировал деятельность региональных обществ и клубов, а также занимался организацией всесоюзных соревнований. Централизация управления автоспортом завершилась и немедленно дала свои результаты — 1936 г. стал началом действительно массового спорта, в автоспортивные клубы пришло рекордное количество человек. Энтузиастами клуба в Москве на базе узлов серийных машин ГАЗ было спроектировано и построено несколько спортивных автомобилей и проведены линейные гонки по общедоступным шоссе с агитационными лозунгами и флагами. Специальных гоночных трасс и треков в те годы не существовало. Определенные технологические трудности не позволяли развивать автоспорт в 1930—1940-х годах на должном уровне. В СССР того времени не было автомобильных шин, рассчитанных на максимальную скорость свыше 150 км/ч, не хватало запасных частей и комплектующих, а также алюминия для производства легких спортивных кузовов.

¹ Грачев С.И. ДОСААФ ступени роста. 1966—1975 гг. М.: Изд-во ДОСААФ, 1976. 189 с.



Источник: <http://досааф.com/>

Советский автоспорт должен быть массовым! Все должны уметь управлять мотоциклом и автомобилем, чтобы в нужный момент суметь использовать это незаменимое боевое оружие и бить врага на его же территории!¹

Анатолий Васильевич Ляпидевский, советский летчик, генерал-майор авиации, первый Герой Советского Союза

После Великой Отечественной войны было создано общество *ДОСААФ* (*Добровольное содействие армии, авиации и флоту*). В ДОСААФ обучали многим военным специальностям, в том числе автомобильному и мотоциклетному спорту. В течение короткого времени возникли и получили развитие новые виды соревнований — ралли, автомногоборье и мотоциклетное многоборье, мотоциклетные гонки по гаревой и ледяной дорожкам, картинг, мотобол и т.д. За время существования ДОСААФ СССР с 1951 по 1991 г. получили технические специальности и повысили свою квалификацию около 20 млн чел., действовали 172 детско-юношеские спортивно-технические школы².

¹ *Забывтые звезды советского автопрома* // <http://sovetcars.ru/gaz-a-sport/>

² *Большая российская энциклопедия* (БРЭ): В 36 т. М., 2004—2017.

Кроме того, получила свое развитие и международная деятельность после принятия в состав FIA Федерации автомобильного спорта (ФАС) СССР, образованной в 1956 г. Целью и задачами ФАС СССР было привлечение широких масс населения к участию в автомобильном спорте, повышению мастерства спортсменов-автомобилистов, утверждение регламентов и положений по проведению соревнований, регистрация установки всесоюзных рекордов по автомобильному спорту, разработки спортивной классификации.

В феврале 1973 г. было создано *ВДОАМ (Всероссийское добровольное общество автомобилистов)*. ВДОАМ организовывал соревнования по скоростному маневрированию среди автомобилистов-любителей, проводил автомобильные ралли по ориентированию на местности и на регулярность движения.

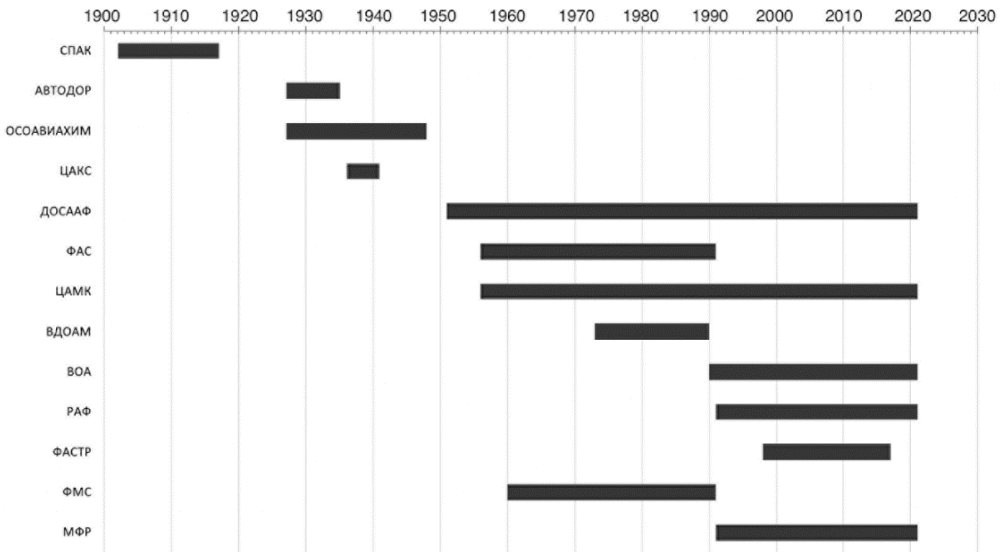
После распада СССР и установления границ между союзными республиками многие гонщики из-за отсутствия в новой России автодромов и гоночных трасс вообще перестали иметь возможность тренироваться и выступать на соревнованиях. Спортсменам, сумевшим сохранить гоночную технику, пришлось учиться жить по-новому, находить спонсоров, изучать возможности заработка средств для занятий автоспортом. Организаторов гонок новые реалии также перестроили на коммерческий подход к проведению соревнований.

30 ноября 1991 г. образовывается Российская автомобильная федерация (РАФ) — член международной автомобильной федерации FIA.

Таким образом, анализ регуляторов технических видов спорта показывает, что на протяжении более чем 120 лет развития отечественного автоспорта, их насчитывается более 10 (рис. 2.4):

- 1902 г. — СПАК (Санкт-Петербургский автомобиль-клуб);
- 1927 г. — АВТОДОР (сокр. Автомобиль+Дорога);
- 1927 г. — ОСОАВИАХИМ (Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству);
- 1936 г. — ЦАКС (Центральный автомобильный клуб спорта);
- 1951 г. — ДОСААФ СССР (Добровольное содействие армии, авиации и флоту);
- 1956 г. — ФАС СССР (Федерация автомобильного спорта);

- 1956 г. — ЦАМК ДОСААФ (Центральный автотоклуб);
- 1973 г. — ВДОАМ (Всероссийское добровольное общество автомобилистов);
- 1991 г. — РАФ (Российская автомобильная федерация).



Источник: Е. Макаров, Д. Левятов, А. Саитов.

Рис. 2.4. Таймлайн регуляторов технических видов спорта в России

Цель деятельности РАФ — развитие автомобильного спорта, его пропаганда, организация, а также проведение спортивных мероприятий в целях подготовки и повышения квалификации спортсменов, членов спортивных сборных команд, привлечения к занятиям автомобильным спортом детей и автолюбителей.

В задачи федерации входят: объединение организаций, которые функционируют в сфере автомобильного спорта; интеграция спортсменов, тренеров, волонтеров.

Руководящие органы спортивной федерации:

- президент РАФ;
- первый вице-президент, вице-президент по спорту:

- вице-президенты;
- исполнительный директор;
- ответственный секретарь.

Структура РАФ:

- Совет Федерации;
- комитеты РАФ;
- Президиум РАФ;
- Совет РАФ по спорту;
- Ревизионная комиссия РАФ;
- Апелляционный суд РАФ.

Для членов РАФ и обладателей лицензий РАФ Апелляционный суд является судом последней инстанции, уполномоченным решать все споры, возникающие на территории России в автомобильном спорте вообще или в любом его отдельном соревновании в частности.

Апелляционный суд РАФ рассматривает:

- апелляции членов РАФ на решения аккредитованных региональных федераций, региональных отделений РАФ либо структурных подразделений РАФ;
- апелляции обладателей лицензий заявителя на решения спортивных комиссаров соревнований;
- апелляции аккредитованных региональных федераций, региональных отделений РАФ на решения Совета РАФ;
- апелляции комитетов РАФ на решения Совета РАФ по спорту;
- апелляции на решения и действия должностных лиц РАФ по применению Устава РАФ.

Апелляционный суд РАФ формируется Советом РАФ на основании Устава РАФ сроком на один год в количестве 15 человек из числа членов РАФ либо иных компетентных лиц, известных деятелей в области автоспорта и юриспруденции, являющихся дееспособными гражданами России и достигших возраста 25 лет.

Апелляционный суд РАФ включает в себя секретариат, состоящий из секретаря АС и секретарей заседаний, которыми являются штатные ра-

ботники исполнительного аппарата РАФ по назначению, либо активисты РАФ на общественных началах.

Деятельность АС РАФ возглавляет Председатель АС, который избирается из числа утвержденных Советом РАФ членов АС РАФ простым большинством голосов членов АС РАФ не позднее, чем через 15 дней после утверждения списка членов АС РАФ на очередной срок.

Право подачи апелляции в РАФ сохраняется в течение 96 часов с момента уведомления спортивных комиссаров о намерении обжаловать их решение при условии, что они письменно были извещены об этом в течение часа после принятия ими решения.

Апелляционный взнос, сумма которого устанавливается РАФ, должен быть внесен в течение пяти рабочих дней с момента извещения коллегии спортивных комиссаров о желании подать апелляцию или направления в РАФ апелляционной жалобы по иным вопросам. Обязанность оплатить апелляционный взнос не исчезает, если апеллирующий не последовал своему заявленному намерению апеллировать. В случае задержки оплаты лицензия апеллирующей стороны автоматически приостанавливается до момента оплаты, а в иных случаях вопрос передается в Президиум РАФ для принятия решения.

Результатом рассмотрения спора в Апелляционном суде является Решение по существу рассматриваемого спора. Решение выносится в письменной форме с указанием мотивов, на которых это решение основано. Резолютивная часть решения объявляется сторонам устно на заседании Апелляционного суда. В течение 15 дней со дня объявления резолютивной части решения, если судом не установлено иное (при любых обстоятельствах — не более 30 дней), сторонам должно быть в письменном виде направлено мотивированное решение.

Комитеты РАФ:

- Комитет официальных лиц и судейства;
- Комитет спортивной техники;
- Комитет картинга;
- Комитет ралли;
- Комитет кросса и ралли-кросса;

- Комитет кольцевых гонок;
- Комитет трековых и ледовых гонок;
- Комитет ралли-рейдов;
- Комитет трофи-рейдов;
- Комитет дрег-рейсинга;
- Комитет дрифта;
- Комитет автомногоборья;
- Комитет классических автомобилей;
- Комитет истории автоспорта;
- Комитет трасс и безопасности;
- Комитет рекордов;
- Комитет по мобильности;
- Комитет интерактивных гонок;
- Комитет по развитию цифровых платформ и конгрессно-выставочной деятельности;
- Совет ветеранов автоспорта;
- Комитет триала.



Виктор Кирьянов

С 2003 по 2024 г. президентом РАФ был *Виктор Николаевич Кирьянов*. Вместе с Виктором Кирьяновым РАФ и российский автоспорт прошли все основные вехи своего пути. Так, с 2014 по 2021 г. проходили Гран-при России «Формулы-1», в 2018 г. — Генеральная ассамблея FIA в Санкт-Петербурге. В 2019 г. российская сборная автоспортсменов победила в первых Международных автоспортивных играх — FIA MOTORSPORT GAMES. С 2007 г. проводится крупнейший ралли-марафон «Шелковый путь». Именно Россия выступила инициатором проведения международных фиджитал-соревнований, в которых приняли участие представители 15 стран.

В 2024 г. новым президентом РАФ стал *Борис Романович Ротенберг* — основатель и руководитель программы развития российского автоспорта SMP Racing. Официальное избрание состоялось 18 мая 2024 г. на XXIV Всероссийской отчетно-выборной конференции РАФ, в голосовании участвовали представители региональных федераций по автоспорту.



Борис Ротенберг

Источник: <https://smpracing.ru/>

В работе РАФ новым президентом выделены следующие ключевые направления:

- создание российского гоночного автомобиля класса «Формула-4»;

- укрепление международного сотрудничества со странами-партнерами из азиатского региона и странами БРИКС;
- развитие прорывных автоспортивных проектов формата «фиджитал»;
- продолжение развития детского и юношеского картинга.

Отметим, что в Российской Федерации не все автомобильные соревнования проводятся под эгидой РАФ. Это могут быть соревнования при МВД РФ или Министерстве просвещения РФ, а также отраслевые, брендовые и другие типы соревнований (например, Porsche Sport Challenge, чемпионат Вольво, Camel Trophy, экспедиция трофи и т.д.).

2.3. РАФ и Министерство спорта РФ

Общероссийская общественная организация автомобильного спорта «Российская автомобильная федерация» в соответствии с Федеральным законом от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» *аккредитована* исполнительным органом государственной власти в области физической культуры и спорта — Министерством спорта Российской Федерации — по виду спорта «автомобильный спорт». В Российской Федерации исключительное право по результатам процедуры аккредитации каждого вида спорта предоставляется только одной спортивной федерации. На языке экономистов это называется нерегулируемой монополией.

Как аккредитованная спортивная федерация РАФ *имеет право*:

- разрабатывать нормативы Единой всероссийской спортивной классификации (ЕВСК);
- вносить предложения по изменению Всероссийского реестра видов спорта (ВРВС);
- участвовать в формировании и реализации Единого календарного плана межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта (ЕКП). Формирование ЕКП осуществляется Минспортом России по заявкам общероссийских физкультурно-спортивных ор-

ганизаций и федераций по видам спорта, а также органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере физической культуры и спорта. Ежегодно *до 30 сентября текущего года* РАФ представляет в федеральный орган исполнительной власти в области физической культуры и спорта предложения по включению в ЕКП международных соревнований (в таком случае предварительно регламент международного соревнования должен быть согласован с FIA), а также официальных всероссийских и межрегиональных соревнований на следующий год. Ежегодно *до 1 декабря* РАФ формирует Всероссийский спортивный календарь РАФ. Дополнения и изменения во Всероссийский спортивный календарь РАФ вносятся в течение года в установленном порядке. Изменения в ЕКП вносятся в порядке, предусмотренном регламентирующими документами федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта России. Если в течение спортивного сезона любое соревнование, входящее составной частью в чемпионат, первенство, кубок, отменяется или его организация проводится с нарушением нормативной регламентации РАФ, то этот факт может учитываться РАФ при формировании календаря следующего года. В ЕКП также включаются физкультурные мероприятия Минобрнауки России и мероприятия по военно-прикладным и служебно-прикладным видам спорта, куда относится и автомобильный спорт;

- участвовать в формировании и реализации нормативов выполнения и присвоения судейских категорий в соответствии с Положением о судьях и судейских коллегиях по видам спорта;
- создавать и изменять Правила соревнований по автомобильному спорту;
- формировать и осуществлять подготовку спортивных сборных команд;
- участвовать в предотвращении использования допинга в автомобильном спорте.

Российская автомобильная федерация признана Международной автомобильной федерацией (FIA) как единственный орган, правомочный управлять автомобильным спортом на всей национальной территории России в соответствии со ст. 3.1 и 4 Устава FIA, а также как прямой представитель FIA, полномочный применять спортивную и техническую регламентацию на всей национальной территории, в том числе в отношении всех аспектов безопасности, предписываемых FIA.

На основании вышеуказанных полномочий РАФ разрабатывает национальную спортивную регламентацию (правила) по автомобильному спорту и представляет ее на утверждение федеральному органу исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

РАФ является национальным арбитром последней инстанции, уполномоченным разрешать споры, возникающие в отношении применения этих спортивных правил.

В силу своего членства в FIA Российская автомобильная федерация приняла на себя обязательство чтить Международный спортивный кодекс FIA (МСК ФИА) и соблюдать его.

В соответствии с Федеральным законом от 05.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» РАФ представляет интересы своих членов, региональных отделений и федераций в органах государственной власти и управления, в иных организациях, а также в ФИА.

Отметим, что *автофестивали* не могут проводиться под эгидой РАФ и не будут являться спортивным мероприятием. Соответственно автофестивали будут отсутствовать в ЕКП, гонщикам эта гонка не пойдет в зачет для достижения звания, а судьям — для получения судейской категории. Для получения званий и судейских категорий необходимо, чтобы мероприятие присутствовало в ЕКП. Как выход из ситуации — можно сделать временную прописку в том регионе, где проходит соревнование в рамках ЕКП, но она должна действовать на время проведения соревнования; заключить контракт с местной гоночной командой; вступить в региональную федерацию по автомобильному спорту.

Партнеры РАФ:

- Центр спортивной подготовки сборных команд России;
- Министерство спорта Российской Федерации.

2.4. Региональные федерации автомобильного спорта

Региональная федерация автомобильного спорта — общественное объединение, являющееся членом РАФ, либо структурное подразделение РАФ, аккредитованное уполномоченным на то органом субъекта России по ходатайству РАФ и в полном соответствии с действующим национальным законодательством в области спорта. В силу своего членства в РАФ аккредитованные региональные федерации автомобильного спорта принимают на себя обязательства соблюдать Устав РАФ, спортивные правила и регламенты, выпускаемые РАФ и FIA, и подчиняться решениям РАФ. Права и обязанности региональной федерации автомобильного спорта устанавливаются действующим законодательством.

Для того чтобы получить государственную аккредитацию в региональном органе исполнительной власти в области физической культуры и спорта, региональная федерация должна быть членом РАФ и получить от РАФ ходатайство о государственной аккредитации. Региональной федерации необходимо обосновать, что именно она имеет все необходимые основания и компетенции для организации автомобильных соревнований в регионе. Она должна представить стратегию, цели, задачи организации, количество спортсменов, судей и мероприятий.

Рассмотрение заявки на вступление рассматривается Советом РАФ на основании заявления, к которому прилагаются копии устава и регистрационных документов о регистрации общественного объединения.

подавая заявку на вступление, региональная федерация берет на себя обязательство соблюдать все правила и регламентацию РАФ и уплачивать ежегодный членский взнос и все другие платежи (взносы), предусмотренные РАФ.

По состоянию на 01.11.2024 в Российской Федерации функционируют 77 аккредитованных РАФ региональных общественных организаций.

Контрольные вопросы и задания

1. Раскройте основные направления деятельности FIA.
2. Дайте характеристику модели управления автоспортом Жана Тодта и Мохаммеда бен Сулайема.

3. Кто является партнерами FIA и РАФ?
4. Выделите ключевые отличия управления автоспортом в США, Канаде, Латинской Америке, Африке, Азии, Австралии.
5. Обозначьте ключевые этапы управления отечественным автоспортом и выделите регуляторов управления отечественным автоспортом.
6. Выделите ключевые проблемы управления автоспортом в России на современном этапе.
7. Какие полномочия есть у РАФ?
8. Выделите ключевые направления деятельности РАФ.
9. Как включить организуемую вами гонку в ЕКП?
10. Как получить аккредитацию РАФ в субъекте Российской Федерации?

ГЛАВА 3

УПРАВЛЕНИЕ АВТОСПОРТОМ НА КОРПОРАТИВНОМ И ПРОЕКТНОМ УРОВНЯХ

3.1. Управление гоночной командой

Гоночная команда в автоспорте представляет собой коллектив людей, к компетенциям которых относятся разработка, создание, доработка гоночного автомобиля в соответствии с техническим регламентом, формирование бюджета и PR-кампании, стратегическое, тактическое и оперативное управление до гонки, во время гонки и после нее в целях достижения общего результата — победы на гоночной трассе.

Согласно положениям Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД), деятельность гоночной команды относится к разделу 93.1 «Деятельность в области спорта». Эта группировка включает в себя

- деятельность спортивных организаций;
- деятельность спортивных команд или клубов, участвующих главным образом в спортивных мероприятиях с продажей билетов зрителям;
- деятельность самостоятельных спортсменов, участвующих в спортивных мероприятиях или гонках с продажей билетов зрителям.

Сюда же относится деятельность владельцев гоночных автомобилей, при этом владельцы главным образом выставляют их для участия в соревнованиях/гонках или для участия в прочих спортивных событиях со зрителями.

Ключевой принцип управления гоночной командой — это командная работа. В определенных гоночных ситуациях гонщик гоночной команды должен понимать, что преследует не собственную выгоду, а работает на общий командный результат.



*Владислав
Незванкин*

Источник: Александр Пенкин, НИУ ВШЭ.

Гоночная команда — это такая же команда, только функционирующая в экстремальных условиях. Все члены команды должны обладать стрессоустойчивостью. Безответственных людей в команде быть не должно. В команде каждый должен работать на команду, а не на личный результат.

Владислав Незванкин, руководитель гоночной команды Lada Sport ROSNEFT

3.1.1. Бизнес-процессы в гоночной команде

Организационная структура гоночной команды

Для описания организационной структуры необходимо перечислить всех участников гоночной команды, определить их роли, проанализировать возможность привлечения таких людей в качестве внешнего подрядчика и определить ключевые компетенции.

5 привычек эффективного руководителя гоночной команды:

- 1) управление своим временем;
- 2) концентрация на результат;
- 3) развитие сильных сторон у себя и подчиненных;
- 4) заниматься только первостепенными задачами;
- 5) принимать эффективные решения.

Руководитель команды — человек с достаточно большим опытом в управлении проектами и людьми. Руководитель команды принимает все ключевые решения и несет ответственность за результат. Помимо ответственности за результат, есть еще ответственность за жизнь и здоровье людей.

Пилот — человек с повышенным уровнем навыков управления автомобилем. Пилот осуществляет управление спортивными транспортными средствами команды в специально отведенных местах. Одной из важных задач пилота является предоставление обратной связи инженерам команды.

Механик — человек с профильным образованием и большим опытом подготовки транспортных средств к спортивным соревнованиям. Механик осуществляет подготовку транспортных средств к мероприятию, ремонт и обслуживание в процессе мероприятия.

Инженер — человек с профильным образованием и опытом в проектировании узлов и агрегатов автомобиля. Инженер занимается настройкой автомобиля и разработкой технических решений, позволяющих получать преимущество над соперниками. По некоторым экспертным оценкам, инженер должен заниматься бюджетом гоночной команды, планированием и управлением механиками.

Тренер — человек с профильным образованием и опытом в подготовке пилотов к соревнованию. Тренер проводит работу по подготовке пилота к гонке, проведению тестовых сессий, оценке результатов, разработке рекомендаций для пилота.

Техник — человек с опытом обслуживания транспортных средств. Техник занимается сопутствующей работой, заправкой транспортных средств, осуществлением логистики спортивных транспортных средств до мест проведения мероприятий и т.д.

Врач — человек с профильным образованием и соответствующей лицензией. Врач следит за здоровьем пилотов и механиков, занимается всевозможными процедурами оценки восстановления спортсменов.

Споттер (наблюдатель, разведчик) — человек, имеющий опыт участия в гоночных мероприятиях. Споттер держит связь с пилотом и подсказывает ему о ситуации на дороге, используя информацию, полученную из других достоверных источников.

Менеджер — человек, имеющий опыт в управлении проектами. Профильные менеджеры имеют в гоночных командах очень широкий круг обязанностей — контент-менеджеры, пиар-менеджеры, менеджеры проектов, менеджеры по продажам, менеджеры по рекламе и т.д. Привлечение внешнего подрядчика возможно, но чаще эти функции сочетает в своих трудовых функциях руководитель команды. «Проиграла команда — проиграл руководитель».



Источник: <https://kamazmaster.ru/>

Хочешь сделать хорошо, сделай это своим коллективом. В автоспорте индивидуальный подход не работает. Команда — это общность, а не штатная единица.

Артем Якубов, команда КАМАЗ-Мастер

Модели управления командами

К числу самых популярных моделей организационной структуры в автоспорте можно отнести две — функциональную и проектную. Функциональная модель подразумевает выделение подразделений по признаку выполняемых функций и решаемых задач. Проектная модель подразумевает выделение подразделений по признаку принадлежности к проекту. Существуют и комбинированные схемы, когда на разных уровнях применяются разные модели. У обеих моделей есть свои плюсы и минусы.

Функциональная модель

Плюсы:

- явно выраженная ответственность за функциональные подразделения и качество выполнения конкретной функции;
- простота организации самой структуры;
- прозрачность иерархии организации.

Минусы:

- отсутствие возможности быстро разрешать разногласия между разными функциональными подразделениями;
- сложность быстрого перераспределения ресурсов внутри функционального подразделения;
- сложность коммуникации глобальных целей организации.

Проектная модель

Плюсы:

- оперативное решение разногласий внутри проектной команды;
- зависимость результата только от действий сотрудников команды;
- явно выраженная ответственность за достижение целей команды.

Минусы:

- ограниченность ресурсов, которые можно направить на решение задач;

- сложность эффективной организации команды (необходимо больше совмещать);
- отсутствие условий для развития сильных функциональных компетенций;
- непрозрачность ответственности внутри команды.

От внедрения процессного подхода больший эффект получает либо функциональная модель, либо смешанная (при этом процессный подход внедряется на уровнях, где используется функциональная модель).

Рассмотрим стадии развития организационной структуры гоночной команды. Для этого возьмем минимальный набор участников для функционирования и обеспечения деятельности команды, а именно руководитель команды, пилот, механик, тренер, инженер и врач.

Для обеспечения большей определенности далее будут рассматриваться гоночные команды, использующие в качестве спортивного снаряда легковой автомобиль.

На *первой стадии* команда в своем распоряжении имеет один спортивный автомобиль и выступает в одной гоночной серии. Организационная структура при таком количестве людей выглядит следующим образом: все сотрудники находятся в прямом подчинении у руководителя команды (рис. 3.1).

Такая организация возможна только при небольшом количестве людей и требует высокой квалификации и уровня самостоятельности от всех участников. Предположим, что гоночная команда успешно выступает и получает новые предложения от спонсоров, решая вложить новые ресурсы в рост и развитие, приобретает дополнительно два гоночных автомобиля и заявляется в различные классы шоссейно-кольцевых гонок. Новый состав команды включает в себя управленческий блок — руководитель команды, менеджеры команд, тренер, врач и три экипажа, состоящие из механика, инженера, пилота. Рассмотрим на примере данного состава людей две схемы организации людей (рис. 3.2, 3.3).

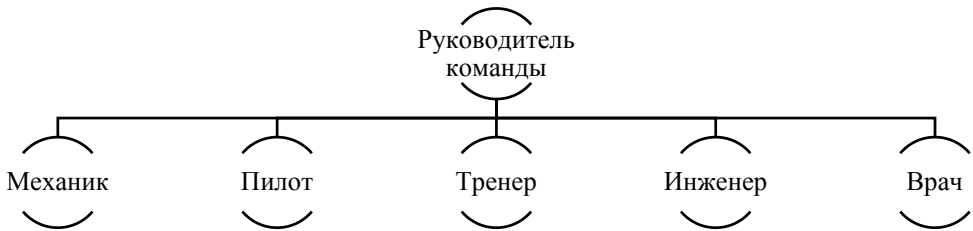


Рис. 3.1. Линейная организационная структура управления гоночной командой

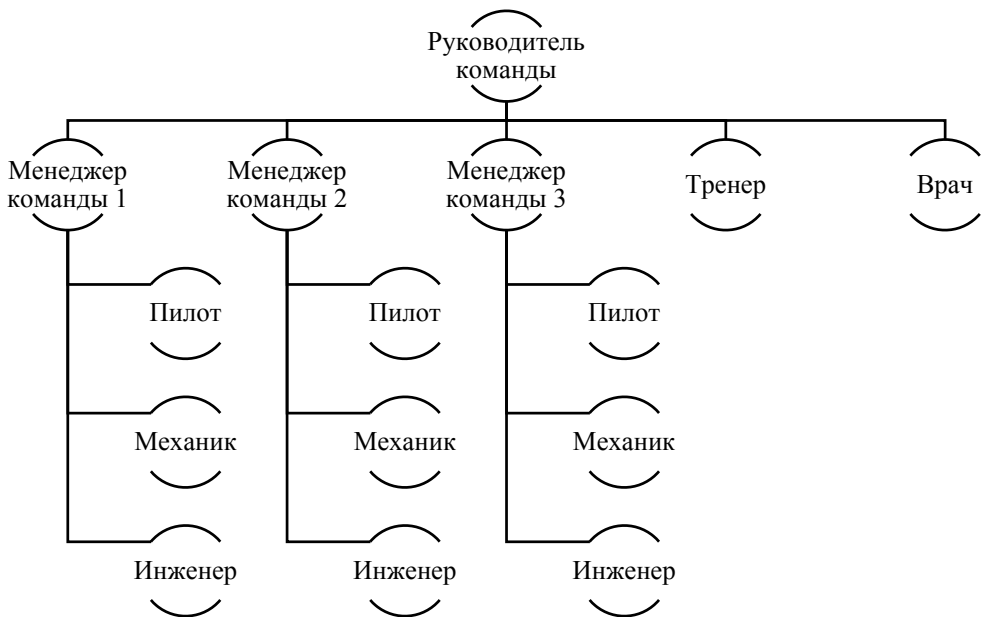


Рис. 3.2. Проектная модель организации гоночной команды

Любой проект в автоспорте — это всегда стресс, война и жесткие сроки.

*Владислав Незванкин,
руководитель гоночной команды Lada Sport ROSNEFT*

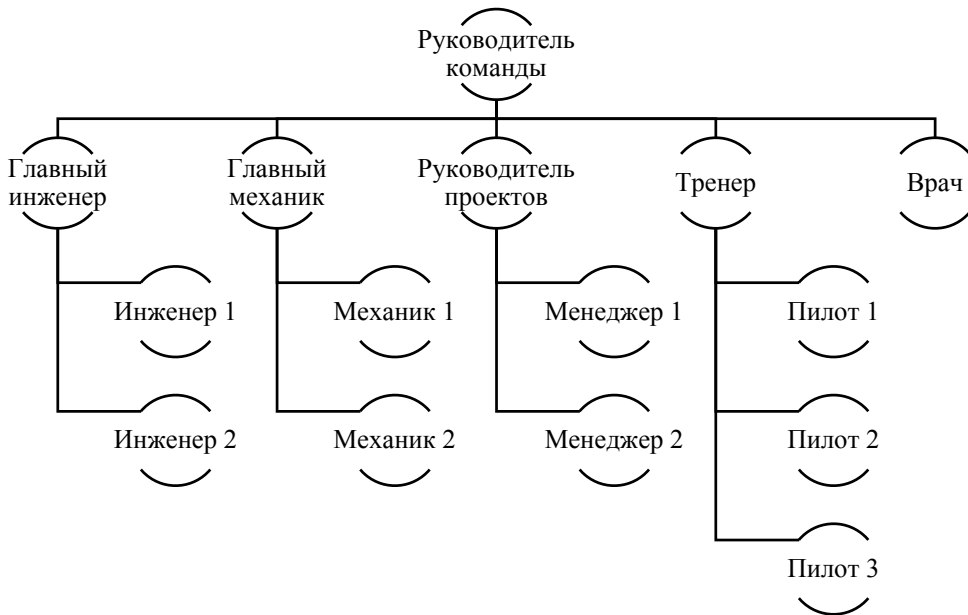


Рис. 3.3. **Функциональная модель организации гоночной команды**

При использовании проектной модели процессный подход может не давать желаемых результатов.

Следующей стадией развития гоночной команды является переход в другие виды гоночных соревнований. Предположим, наша гипотетическая гоночная команда снова продемонстрировала хорошие результаты и получила новые спонсорские контракты. Состав команды пополнился специалистами, ориентированными на ралли. В этот момент от руководителя команды может потребоваться принять решение о разделении команды на два подразделения кольцевых и раллийных гонок (рис. 3.4). Подобное решение следует принимать, оценив объем пересекающейся экспертизы у специалистов разных классов гонок и способностей функциональных руководителей.

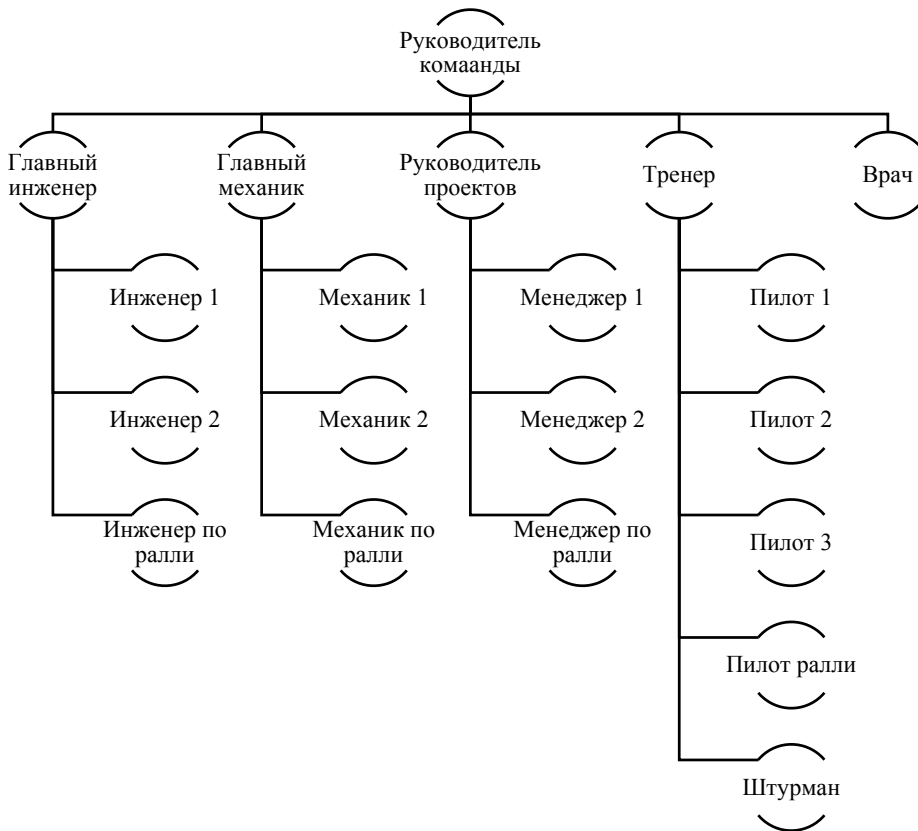


Рис. 3.4. **Функциональная модель гоночной команды в случае развития на другой класс**

Расширение функциональных подразделений не может быть бесконечным. Анализируя бизнес-процессы конкретных подразделений, необходимо принимать решение о проведении транспонирования структуры организации, а именно выделение проектных дивизионов и создание внутри них функциональной модели. Принятие решения о транспонировании принимается на основании наличия конфликтующих/конкурирующих целей функциональных групп и неэффективности бизнес-процессов.





3.1.2. Структура отношений менеджмента гоночной команды и гонщиков

Построим матрицу совместимости ролей, чтобы определить минимально необходимое количество людей для формирования гоночной команды. Построение матрицы проводится на основе общения с участниками гоночных мероприятий.

Таблица 3.1. Матрица совместимости функций сотрудников в гоночной команде

	Руководитель команды	Пилот	Механик	Инженер	Тренер	Техник	Врач	Споттер	Менеджер
Руководитель команды									
Пилот									
Механик									
Инженер									
Тренер									
Техник									
Медик									
Споттер									
Менеджер									

Совместимость различных ролей отражена в табл. 3.1 цветами, расшифровку этих цветов приведем далее:

-  — обозначены полностью совместимые роли;
-  — обозначены роли, допускающие совмещение;
-  — обозначены роли, совмещение которых нежелательно;
-  — обозначены роли, совмещение которых невозможно.

Совмещение ролей возможно только при наличии соответствующих навыков и знаний у людей, пытающихся это делать.

Уникальную роль для гоночной команды, которую практически невозможно совмещать, играет медик. Сложность совмещения обусловлена необходимостью наличия специальной лицензии, профильного образования (обучение в медицинском вузе самое длительное по сравнению с остальными видами образования) и опыта работы в спортивной медицине.

Классификация бизнес-процессов

Исходя из вышеописанных ролей, необходимо описать процессы, в которые могут быть вовлечены специалисты команды. Начнем с перечисления примеров процессов, в которых задействован *руководитель команды*:

- ежегодное планирование календаря мероприятий сезона;
- принятие решений о расширении команды;
- поиск новых спонсоров и партнеров;
- развитие бренда команды;
- подача заявки на участие в гоночном мероприятии;
- подача протестов и разбор инцидентов;
- координация действий команды во время мероприятия;
- разработка и корректировка стратегии на гонку.

Перечислены не все процессы, в которые может быть вовлечен руководитель команды, но это поможет нам выделить более крупные классы процессов.



Если бизнес-процесс не прописан, то это не означает, что его нет.

Алексей Наседин

Далее перечислим примеры процессов, в которых задействованы *тренер и пилот*:

- прохождение гоночной дистанции;
- процесс изменения времени прохождения гоночной дистанции;
- хронометраж на разных этапах мероприятия.

Рассмотрим примеры процессов, в которых задействованы *механик и инженер*:

- подготовка автомобиля к мероприятию;
- изучение технического регламента;
- разработка технических решений для повышения результативности;
- техническое обслуживание автомобиля между заездами.

Процессы, в которых задействованы различные профильные менеджеры, пересекаются с процессами, в которых задействован руководитель команды, поэтому перечислять отдельно мы их не будем. Рассмотрим процессы, в которых задействован *техник*:

- доставка технички на мероприятие;
- обслуживание машины во время мероприятия;
- подготовка бокса/шатра к мероприятию.

На основании приведенных примеров и результатов общения с опытными специалистами проведем классификацию процессов. Разделим бизнес-процессы гоночной команды на внутренние и внешние.

К *внешним процессам* будет относиться все, что касается работы с гоночными инцидентами, организаторами, спонсорами, партнерами, найм персонала и взаимодействие с медиа.

Внутренние процессы разделим на следующие категории: хозяйственные, подготовительные, управленческие, командные, организационные и функциональные.

Хозяйственные процессы — процессы, связанные с доставкой оборудования и техники к месту проведения мероприятия, обустройством бокса/шатра для участия в мероприятии, покупки топлива и расходных материалов для гонки, обеспечение комфорта во время мероприятия в боксе/шатре.

Подготовительные процессы — процессы, связанные с ремонтом и обслуживанием техники для гонки, изучение технического регламента и правил мероприятия, заказ билетов/бронирование гостиниц/планирование переезда до места проведения мероприятия и проживания там, формирование заявки на участие, получение всех необходимых лицензий и страховок.

Управленческие процессы — процессы, связанные с планированием, координацией действий всех сотрудников команды, постановкой целей, оценкой достигнутых результатов и анализом причин неудач.

Командные процессы — процессы, связанные непосредственно с выездом на гоночную дистанцию, работой над совершенствованием результатов, обслуживанием и ремонтом машин между заездами.

Организационные процессы — процессы, связанные со сбором всех участников команды перед гонкой, информированием о важных пунктах правил предстоящего мероприятия, назначение экипажей.

Функциональные процессы — процессы, связанные с непосредственным исполнением функций, технические работы механика, медицинские процессы и т.д.

Приведенная классификация позволяет выделить общие параметры для оценки стабильности и воспроизводимости процессов.

Параметры бизнес-процессов

Базовые параметры для оценки почти любого процесса — это время выполнения, потребление ресурсов и качество ресурса на выходе. Во многих процессах в гоночной команде ключевым параметром является время выполнения процесса, на втором месте качество ресурса (из-за использования оборудования на пределе его возможностей). Измеряя затраты ресурсов, следует учитывать время отдельных ролей (механика, тренера, пилота и т.д.).

Измерение качества ресурса на выходе — достаточно сложная задача и требует тщательного анализа, чтобы не начать оптимизировать процесс под «качество», которое никак не влияет на результативность. Рассмотрим примеры процессов их выходов и показателей качества выхода процесса.

Таблица 3.2. Примеры процессов их выходов и показателей качества выхода процесса

<i>Название процесса</i>	<i>Ресурс на выходе</i>	<i>Показатели качества</i>
Настройка автомобиля	Машина	Время прохождения круга Поломки автомобиля
Обработка телеметрии	Пилот	Время прохождения круга Расход топлива/резины
Ремонт автомобиля	Машина	Повторение поломки Смежные поломки

Приведенные примеры дают некоторое понимание, на каких показателях нужно сосредоточиться при мониторинге процессов гоночной команды. Основные показатели качества — это время прохождения гоноч-

ной дистанции, расход ресурса автомобиля на прохождение гоночной дистанции и отказоустойчивость узлов автомобиля.

Можно сделать следующие выводы относительно управления гоночной командой:

- в большинстве российских команд преобладает самоорганизация;
- для применения процессного подхода не хватает кадров;
- сильная мотивация увлеченных людей позволяет такой структуре существовать;
- образование команд происходит вокруг сильных лидеров.

3.1.3. Стратегическое управление гоночной командой

В стратегическом смысле работа в автоспорте заключается в том, чтобы организовать правильно процесс для обеспечения команды всеми ключевыми для достижения успеха инструментами и научить ее пользоваться ими максимально эффективно.



Росс Браун

Источник: <https://formula1.com/>

У стратегии есть три области — политическая, экономическая и техническая (люди, деньги и технические возможности). Битву выигрывает та сторона, чье мастерство на поле сражения оказалось лучшим. Но в войнах побеждают благодаря многим факторам, из которых военное превосходство может оказаться наименее значимым. Стратегия не может сводиться исключительно к техническим возможностям.

Она должна учитывать политические и экономические ресурсы каждой из сторон, а также обеспечить эффективное использование своих возможностей и преимуществ.

Росс Браун¹

Гоночная команда создает собственный уникальный болид, каждая часть которого представляет собой оригинальную разработку инженеров команды, за исключением трансмиссии и двигателя, которые они могут приобрести у компании-производителя либо у другой команды, а также некоторых других элементов, например шин, которые с некоторого времени «Формула-1» закупает для всех у одного поставщика.

Стремление бесконечно наращивать собственную мощь прослеживается и в автоспорте, где команды непрерывно борются друг с другом за лучших пилотов, выдумывают все более изощренные технологии и тратят невообразимое количество денег. Однако растущие расходы влекут за собой тяжелые последствия для команд, которым не удается победить. Та команда, которая создает финансовые резервы и умело инвестирует свои ресурсы, становится более конкурентоспособной и на трекке. Таким образом, ключевыми для стратегического планирования являются политические решения.

Стратегия в автоспорте направлена на то, чтобы обеспечить команде победу. Победа демонстрирует техническое превосходство команды, а также приносит ей материальную выгоду в виде «призовых» денег и новых спонсорских контрактов. Наконец, *победитель получает значимое влияние при обсуждении технических и финансовых решений, т.е. фактически он и определяет будущее автоспорта.*

В гонках всегда присутствует элемент неопределенности. Вместе с тем есть и вполне предсказуемые возможности, о которых следует позаботиться заранее. Гоночная стратегия, прежде всего, направлена на обеспечение команде самой лучшей позиции из всех возможных. В этом контексте она напрямую связана с умением использовать свои ресурсы: бюджет, технических специалистов, политическое влияние на

¹ Браун Р., Парр А. Гонка за лидерство: секрет побед великого конструктора. М.: Эксмо, 2021. 256 с.

регламент и будущее гонок — и умением правильно все организовать еще задолго до самой гонки, так чтобы правила, по крайней мере, не мешали команде.

Стратегия — это не план, а целостный, единый, инклюзивный процесс, благодаря которому преодолеваются препятствия на пути к своей цели. В автоспорте лучшие стратеги выигрывают гонку еще до ее начала.

Росс Браун

Брифинги и дебрифинги в гоночной команде, согласно подходу Росса Брауна:

- понедельничные дебрифинги — обсуждаем основные неисправности, систему фиксации отказов техники. Цель дебрифингов состоит в том, чтобы каждый получил представление о прошедшей гонке или тесте, а также о том, как он лично должен подготовиться к следующей;
- после обеда в понедельник или во вторник утром — обсуждение технических характеристик болида. На этих встречах обсуждается итоговая конструкция машины для следующей гонки, после чего план «Спецификация болида» отправляется на производство;
- совещание по производительности машины;
- встреча перед новой гонкой в четверг;
- дебрифинг с гонщиками по итогам пятничных свободных заездов;
- утро субботы: небольшой брифинг, чтобы напомнить всем наш план и совещание по стратегии. Дебрифинг по итогам квалификации;
- утро воскресенья: стратегия на гонку + короткий брифинг перед самой гонкой;
- подробный дебрифинг через час после гонки;
- каждые два месяца встреча с советом директоров компании.

Оперативное искусство: стратегическое, оперативное и тактическое.

Тактика — конкретные методы подготовки.

Стратегия — совокупность политических, экономических и военных факторов.

Необходима серия последовательных успешных операций, подчиняющих отдельные тактические усилия стратегически верным решениям. Методы подготовки и ведения подобных операций русский офицер Александр Свечин назвал «оперативным искусством». В его теории отдельные сражения — шаги, операции — скачки, а стратегия — это путь.

Оперативное искусство заслуживает отдельного места и в нашем сознании наряду с тактикой, а точнее — между тактикой и стратегией. Она наглядно демонстрирует, что одной тактической и технической эффективности недостаточно, для того чтобы достичь стратегического успеха. Оперативное искусство можно применять не только в войнах, но и в любой сфере, где стратегическое планирование отягощается разнообразными сложностями, косностью или конкуренцией. Таким образом, ее можно использовать и в автоспорте.

Команды «Формулы-1» сохраняют иерархическую структуру. Однако она не слишком глубока и постепенно все больше выравнивается. Разумеется, у команды должен быть свой лидер, причем не так давно FIA упростила эту задачу: теперь, чтобы стать директором гоночной команды, необходимо получить лицензию. Тем не менее лишь группа людей, распределяющих между собой финансовые, деловые, правовые, технические и собственно соревновательные задачи, способна преуспеть в мире «Формулы-1», даже если номинально эта группа находится под руководством одного лидера.

Невозможно стать чемпионом, не обладая экономической мощью, хорошими отношениями с федерацией и слабой политической позицией. Нельзя, чтобы в руководстве гоночной команды стояли люди, не имеющие никакого представления о среде, в которой они работают.

Кадровому вопросу нужно уделять особое внимание постоянно. Глава отдела кадров и его сотрудники должны развивать личные отношения с остальными членами коллектива.

Структура гоночной команды «Формулы-1»:

- 1) руководитель гоночной команды и технический секретарь;
- 2) гоночная группа:

- технический директор — отвечает за жизнеспособность технической программы гоночной команды;
 - исполнительный директор — отвечает за ведение производства;
 - начальник по эксплуатации группы двигателя;
 - гоночный исполнительный директор;
 - спортивный директор;
- 3) управленческая группа:
- коммерческий директор (бизнес-директор) — коммерческие, финансовые и правовые вопросы, вопросы коммерции и рекламы;
 - правовой отдел и отдел нормоконтроля — спонсорские контракты;
 - финансовый отдел — финансовая обстановка и анализ всех необходимых цифр;
 - эксплуатационный отдел;
 - отдел по работе с персоналом — как обстоят дела в коллективе и как продвигается процесс рекрутинга;
 - главный бухгалтер;
 - гоночные инженеры;
 - главы технических отделов: конструкторского, аэродинамического, композитного, производственного, исследовательского;
 - заведующий механиками;
 - сервисные инженеры.

Гоночный стратег размечает каждый круг гонки, максимально точно указывая, что, где и до какого момента можно сделать, если, скажем, пойдет дождь или появится машина безопасности. В этом помогает имитационное моделирование. Однако гоночная стратегия не ограничивается лучшими результатами болида по скорости. Очень важно продумать, как ты собираешься обыгрывать соперников. Цифры — это далеко не все, и стратегия куда глубже. Это интуиция пополам с расчетом.

Победа демонстрирует техническое превосходство команды, а также приносит ей материальную выгоду в виде призовых денег и новых спонсорских контрактов. Политическая активность является непременным условием победы в гонках. Систему необходимо выстроить так, чтобы она эффективно работала и в хорошие времена, и в плохие, особенно ес-

ли ты существуешь в циклической или высококонкурентной среде и не можешь побеждать всегда.

С точки зрения стратегического планирования видеть во времени ресурс и грамотно распоряжаться им крайне важно. Время — значимый ресурс в автоспорте и стратегия обязана учитывать его.

Росс Браун

3.1.4. Создание и продвижение бренда автогоночной команды

Товаром владеет компания, а брендом — потребитель. Бренда нет, если он отсутствует в сознании потребителей. Основания для доверия — опыт, результаты соревнований, узнаваемость, привлекательность. Ценности бренда делятся на функциональные (например, принадлежность к высоким технологиям) и эмоциональные (например, «я покупаю у победителей»). Характер бренда — например, надежный, спортивный, экстраемальный. Суть бренда — это стратегия бренда («созданы побеждать!»).

Для эффективной коммуникации бренда с потребителем необходимо повышение частоты контактов либо построение коммуникации через те части информационного потока, которые предпочитает потребитель (через эмоции).

Основной задачей любой бренд-коммуникации является закрепление устойчивой позитивной ассоциации в сознании потребителя. Для этого многие компании пытаются связать свои бренды событиями, потому что без событий бренды ничего не стоят.

Автоспорт — самый дорогой спорт в мире. Автоспорт предлагает уникальные маркетинговые возможности по созданию и развитию брендов. Уникальность этих возможностей в том, что весь автоспорт из-за высочайшей стоимости соревнований целиком зависит от спонсоров. Это самый первый вид спорта, который был поддержан и развивается благодаря спонсорским деньгам.

Поэтому маркетинговая составляющая автоспорта является наиболее интегрированной в процесс спортивного соревнования. Это позволяет привлекать наиболее эффективные решения по бренд-коммуникациям.

Также очень важно, что благодаря надежной интеграции партнеров и спонсоров вы не получаете негативной реакции от аудитории на рекламу вашего продукта или бренда.

Автомобиль — это не только средство перемещения из пункта А в пункт В, но и инструмент для получения удовольствия. Необходимо продавать не марки машин и их характеристики, а эмоции и впечатления.

Люди с интересом изучают рекламные наклейки на болидах, потому что они хотят быть *причастными* к тем авторитетам и легендам, которые носят эту одежду. Зрители также с удовольствием платят деньги за сувенирную продукцию с этими наклейками и возможность самим выступить рекламным носителем. В этом преимущество автоспорта перед другими инструментами. Самая передовая часть населения, к каковым относятся болельщики автоспорта, смотрят гонки, а не хоккей и фигурное катание по инерции. Автоспорт смотрят обеспеченные люди. Это необходимо объяснять спонсорам.

Сувенирная продукция КАМАЗ-Мастер, например, приносит прибыль партнерам. Команде нужна экипировка. Каким образом ее вывести на самоокупаемость? Отдать партнеру производство этой самой экипировки и окупать данные расходы за счет реализации сувенирной продукции гражданам.

Если ваша цель — повысить узнаваемость бренда, то лучше обратиться к ATL-коммуникациям — это прямая стандартная реклама с максимальным охватом. Если нам нужна эффективная таргетированная коммуникация, то лучше использовать BTL-коммуникации.

ATL: ТВ, радио, пресса, SMM, реклама на гоночных автомобилях и экипировке команды, упоминания пилотами в интервью и других активностях.

BTL: промо на этапах соревнований, спонсорство, PR, гостевые программы.



Берни Экклстоун

Источник: LAT.

Ничто так не сближает власть и бизнес, как VIP-паaddock «Формулы-1»

Берни Экклстоун

Этапы создания бренда гоночной команды

1. Мониторинг: SWOT-анализ гоночных серий, команд конкурентов, спортивной техники, рекламно-имиджевых концепций.
2. Разработка атрибутов команды: логотип, нейминг, брендбук, фирменный стиль.
3. Создание гоночной команды: поиск персонала, разработка и строительство гоночной техники.
4. Стратегия продвижения бренда: спортивные результаты, освещение в СМИ, кросс-промоушн, ТВ, социальные сети, собственные медиа-проекты (дневники команды), BTL-мероприятия, ATL-мероприятия.
5. Спонсоринг: разработка предложения и привлечение спонсоров, совместные разработки с партнерами и спонсорами, интеграция, кросс-промоушн, продвижение бренда спонсора.

Без бизнеса автоспорт невозможен. При этом от него ждут социально значимых идей. «Формула-1» привела множество поклонников в автоспорт, способствовала созданию других гоночных классов.

3.1.5. Принципы управления гоночной командой Lada Sport ROSNEFT

Планирование: цели, задачи, стратегия, тактика, закупки, логистика, бюджет.

Организация: люди, бизнес-процессы, функциональные обязанности, структура, делегирование полномочий;

Мотивация: материальная и нематериальная. В автоспорт приходят нематериально зависимые люди — энтузиасты. Однако есть риск выгорания такого специалиста. Поэтому необходимы материальные поощрения. Главным нематериальным фактором является эффект приобщенности к классному проекту, принадлежность к элите.

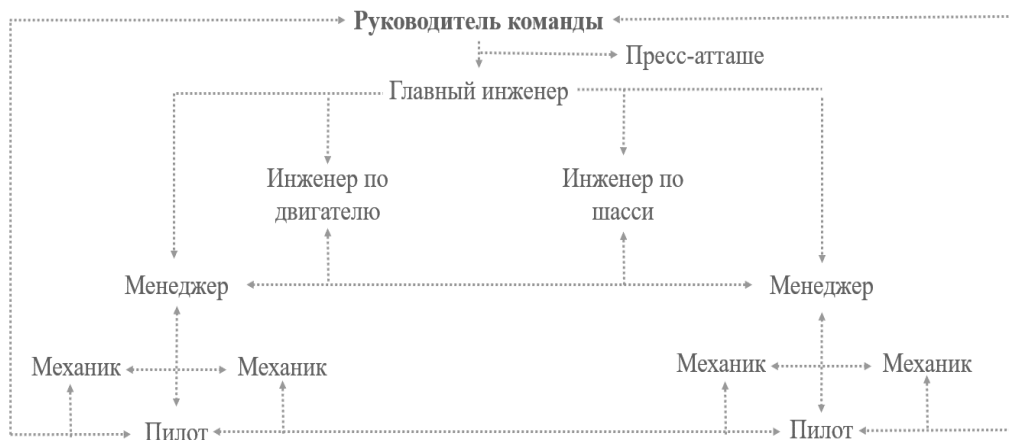
Контроль: необходимо контролировать параметры, связанные с бюджетом, ресурсами, временем и т.д.

Обратная связь: общение с людьми, поздравления с днем рождения, анализ обратной связи в целях изменения бизнес-процессов, структуры. Контроль — это руководство к действию для корректировки.

Функции персонала гоночной команды Lada Sport ROSNEFT

Руководитель гоночной команды: общая координация команды, тактика и стратегия, планирование и контроль, взаимодействие со спонсорами команды, взаимодействие с другими командами-конкурентами, планирование многочисленных потенциальных действий команды, правильный и своевременный выбор решения, ответственность за результат.

Гоночный инженер: подготовка омологации гоночного автомобиля, инженерное сопровождение подготовки гоночной техники, настройка гоночных автомобилей с использованием телеметрии и обратной связи от пилотов, реализация гоночной стратегии и тактики, взаимодействие с техническими службами РАФ и FIA, контроль соблюдения технического регламента, ответственность за реализацию инженерных решений.



Источник: Владислав Незванкин.

Рис. 3.5. Структура гоночной команды на примере гоночной команды Lada Sport ROSNEFT

Менеджер: координация и контроль внутрикомандных процессов, сбор и анализ данных, контроль соблюдения спортивного регламента, взаимодействие с судьями, управление персоналом команды, ответственность за взаимодействие внутри команды, тренерское сопровождение.

Пилоты: стремление к максимальному результату, выполнение командных задач и установок, обратная связь с инженером, поиск идеальных настроек гоночных автомобилей, психофизическая подготовка, постоянное повышение мастерства, ответственность за результат на трассе. Гонщик — тот человек, который делает результат, на нем все замыкается. В идеале гонщик должен быть с инженерным образованием. Пилоты — выносливые, координированные, стрессоустойчивые, мобильные, быстро реагирующие люди.

Механики: техническая подготовка и обслуживание автомобилей, взаимодействие с пилотами и инженером, настройка автомобилей на соревновании, ответственность за время и за качество работы.

Пресс-атташе: взаимодействие со СМИ, взаимодействие с пилотами, PR-сопровождение, подготовка фото- и видеоконтента, подготовка пресс-релизов команды, ответственность за позиционирование пилотов

и команды в СМИ. Никто лучше не раскроет все процессы гоночной команды, чем собственная PR-служба, работающая непосредственно внутри коллектива.

Важно, чтобы на каждой ступени управления у вас находился компетентный профессионал. Некомпетентность, неуважение к членам команды, нечестность, отсутствие патриотизма — это те вещи, которые разрушают команду. Микроклимат в команде должен быть позитивным.

3.1.6. Принципы управления гоночной командой КАМАЗ-Мастер

- **МЕЧТА** — стать лучшими в своем деле, которую мы превратили в реальность.
- **ЕДИНАЯ ЦЕЛЬ** — чем крупнее и масштабнее цель, тем большего добиваешься в жизни.
- **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ** — мы не боимся ответственности. Умение определять меру ответственности и принимать ее — качество победителя.
- **СКОРОСТЬ** — окрашивает события яркими чувствами. От скорости захватывает дух, даже если это не скорость движения, а скорость реализации планов.
- **ПРОФЕССИОНАЛИЗМ** — стремление к наилучшему исполнению каждой своей работы. Победа закономерно сопутствует профессионализму.
- **ДОВЕРИЕ** — без доверия нет уверенности в том, что все сделано качественно, без доверия нет команды, без доверия нет побед.
- **ОБЩНОСТЬ** — одна из отличительных черт команды — сильное чувство общности, основанное на доверии членов команды друг к другу.
- **ЕДИНСТВО** — только командой можно сделать то, что для одного невозможно.
- **КАМАЗ-МАСТЕР — ЭТО КОМАНДА!** Желание победить в команде важнее, чем желание самому быть первым. Команда делает слабых сильными, а сильных — еще сильнее. Команда поддерживает и мобилизует, объединяет и создает, вдохновляет и побеждает. Команда не только по названию.

Автоспорт — это адреналин. Огромные ставки, высокие риски во всем — от старта бизнеса до аварии на трассе. Нужно уметь с ними жить. Это такой подход к жизни.

Руководитель гоночной команды зависит от подчиненных гораздо сильнее, чем они от него. При этом ни одно указание не может быть исполнено тщательно, если нет доверия к руководителю. Атмосфера взаимовыручки не возникает сама по себе. Выезды на соревнования сразу покажут результат.

Когда вечером машины финишируют и попадают на бивуак, главный механик расставляет людей на конкретные задачи. На ралли нельзя менять двигатель, раму, кабину, ходы подвески и так далее. Карты, мобильные устройства и GPS запрещены. Организаторы не занимаются эвакуацией автомобилей.

Контроль качества происходит на испытаниях. Каждую гонку необходимо планировать, и этим занимаются штурманы.

Ралли — это приключение, дух, красота окружающего мира, бесконечные интриги, доступность для внедорожников. Дакар создавался как приключение, когда люди едут по неизведанным местам, и соревновательность там появлялась постепенно и частично. Скорости вначале вообще не имели значения. В ралли-рейдах идет соревнование на выносливость, а в кольцевых гонках нужно выжать из себя и из техники 120%.

Машина весит 15 тонн. Все машины конструируются индивидуально. КАМАЗ-Мастер — это не прототип. Используются серийные детали. В понимании FIA — 15 автомобилей — это серия. Часть автомобилей эксплуатируется спецслужбами, часть задействована в имиджевых мероприятиях. Развита багги и картинг. Из картинга вырастают пилоты, инженеры, конструкторы. Таким образом, осуществляется преемственность в команде.

При организации трансграничных соревнований организаторы обеспечивают беспрепятственный въезд на территорию страны в режиме так называемого временного ввоза автотехники. Если техника не может в оговоренный срок покинуть территорию страны, то она должна быть уничтожена по акту с участием официальных лиц, либо нужно оформлять импорт, но на это никто не идет из-за финансовой стороны вопроса.

Структура гоночной команды КАМАЗ-Мастер

Коллектив спортивной команды сегодня составляет более 100 человек. Каждый член экипажа и группа обеспечения на соревнованиях выполняет работу в цехе или в офисе команды. Гонщики команды — штатные сотрудники со своими должностными обязанностями. Большую часть времени они выполняют их, но и выезжают на соревнования. Структура команды достаточно универсальная и построена под разные околоспортивные задачи. Особое значение имеет распределение функций и отделов, чтобы в нестандартных проектах сохранялась персональная ответственность на каждом этапе. Много людей зависит от каждого работника на каждом этапе времени — на гонке или на самом соревновании.

Организационная структура

1. *Производственный блок* (18 участков, 4280 кв. м). Производство развивалось параллельно со спортивной базой команды. Основной принцип формирования структуры технического подразделения — это создание единой команды конструкторов, технологов, специалистов по подготовке производства и непосредственно производственного персонала. Это позволяет выполнять работы в кратчайшие сроки, минимизировать иерархию, упрощать связи между функциональными группами, выдавать нацеленность на максимальные результаты и создавать атмосферу причастности и ответственности за общее дело; в настоящее время производство стало важнейшим направлением для команды. Контроль качества при этом отсутствует. Уровень организации позволяет рассчитывать на самоконтроль. Качество вырастает из культуры производства. В команде присутствует полный производственный цикл — от литых узлов до стартовой готовности автомобиля.

2. *Конструкторский блок* (12 человек).

3. *Административный блок*:

- группа организации управления;
- управление внешнеэкономической деятельностью;
- HR;
- экономисты;
- переводчики;

- маркетинг команды — семь человек (пресс-служба, видеостудии, спонсорские и партнерские контакты, сувенирная продукция, экипировка);
- бухгалтерия и финансовый отдел.

4. *Социально-сервисный блок*: тренажерный зал, оздоровительный комплекс, кафе, концертный зал.

5. *Спортивный блок*.

Создана школа молодых пилотов команды «КАМАЗ-Мастер». Высшее образование обязательно для всех сотрудников команды.

Спроектировать лучший автомобиль, соответствующий всем техническим требованиям, пригласить лучшего пилота, собрать лучшую команду и руководство и добиться того, чтобы все это работало как единое целое, — значит доминировать на подиумах из раза в раз.

3.2. Управление автодромом

3.2.1. Проектирование автодромов и гоночных трасс

Герман Тильке является одним из самых популярных и востребованных архитекторов гоночных трасс, начиная с 1995 г. До него одним из самых востребованных специалистов по строительству, модернизации и реконструкции автодромов был голландец Джон Хугенхольц (проекты «Хоккенхайм» и «Сузука»). Есть и коллективные объединения — архитектурские бюро, опыт которых заслуживает отдельного упоминания. В 2008 г. трассу в Портимао проектировало бюро Рикардо Пинто. Территория занимает 300 га, строительство обошлось в 195 млн евро. Комплекс включает в себя технологический парк, трассу для картинга, 5-звездочный отель. В Англии очень эффективно работает бюро Клайва Боуена. Оно функционирует с 1997 г. Ему принадлежит в том числе проект картинговой трассы «Приморское кольцо».

В России по проектам Германа Тильке построены следующие автодромы: Центр контраварийной подготовки ФСО в Купавне, «Смоленское

кольцо» (1 млрд руб., 24 га), «Москоу Рэйсвэй» (4,5 млрд руб.), «Казань-Ринг», «Сочи Автодром» (13 млрд руб.), «Игора Драйв» (17 млрд руб.).

Отечественные архитекторы гоночных трасс Михаил Горбачев и Андрей Китов спроектировали в России автодромы: «Нижегородское кольцо» (50 га), «Крепость Грозная» (65 га), «Санкт-Петербург» в Шушарах, «Кузбасское кольцо»; картодромы: «Атрон» (Рязань), «Крепость Грозная», «Нижегородское кольцо» и др.

Основная идея шоссейно-кольцевых гонок — это прообраз дороги общего пользования с прямыми и поворотами между ними. Гоночная трасса должна быть безопасной и с множеством обгонных мест. Существуют рекомендации, что длина прямых участков не должна превышать 2 км, а длина всей конфигурации трассы — 7 км. Минимальная ширина старт/финишной прямой должна составлять 15 м и желательно первый поворот тоже. Максимальный продольный профиль — 20% на подъеме и 10% на спуске. Наклон старт/финишной прямой — не более 2%. Все эти требования прописаны в Приложении к Спортивному кодексу FIA (*Приложение 7. Требования FIA к строительству гоночных трасс*). Обочины на всем полотне трассы — от 1 до 5 м. Между стартовой линией и первым поворотом должно быть минимум 250 м. Болиды «Формулы-1» тормозят с 300 км/ч за 100 м; мотоциклу необходимо 250 м. Все это необходимо учитывать при проектировании трасс.



Михаил Горбачев

Спортивное вождение и гоночные трассы — это неотъемлемые элементы автомобильной культуры.

Михаил Горбачев

С чего начинается проектирование трассы?

1. Топографический план с наличием подземных коммуникаций.
2. Выбор участка с минимальным перепадом высот для старт/финишной прямой. Ее длина составляет не менее 650 м.
3. Далее начинается строительство конфигурации. Чем компактнее вы ее разместите, тем меньше будут затраты на строительство трассы. Длина национальных трасс, как правило, составляет три с небольшим километра
4. Необходимо учитывать и классы техники. Например, для мотоциклов нежелательны острые повороты. Либо делаются специальные плавные срезки.
5. Гоночная трасса очень сильно зависит от асфальта. Гоночного асфальта не существует. Асфальт гоночной трассы — это высококачественный асфальт, качество которого зависит от щебня, битума, фракций мелкозернистого асфальтобетона для лучшего сцепления. Как правило, асфальт должен выдержать 5 лет эксплуатации. На трассах ралли-кросса отказались от грунтового покрытия — там используется гравийное покрытие, сложное по своей конструкции с твердой основой.
6. Специфическим фактором, который необходимо учитывать при строительстве автодрома, можно считать фактор расположения солнца в течение светового дня. Он влияет на то, как солнце во время гонки светит в глаза гонщикам и зрителям на трибунах.

Заказчик обращается в региональную федерацию и отправляет спортивный проект в РАФ. Частное или юридическое лицо напрямую проект трассы в РАФ отправить не может. Спортивный объект должен получить лицензию на право проведения спортивных мероприятий. Судейские посты, размещение электроники, видеокамер, всех помещений, боксов, въезд/выезд на пит-лейн, досье гоночной трассы — все это закладывается в проект трассы. Скорость на всех участках трассы также прописывается.

Гоночная трасса проектируется по другим принципам, чем обычная дорога. Гоночная трасса всегда плоская, а классическая дорога строится «домиком», чтобы вода стекала налево или направо. У гоночной трассы не бывает кюветов. Самое интересное в гоночной трассе — это связки поворотов и максимальная скорость. Однако в силу ограниченности земли национальных трасс это сделать сложно. 1 км гоночной трассы — 60 млн руб., а с зонами вылета, гардрейлами получается в два раза больше. По новым требованиям FIA первые 400 м дрэга не должны совпадать с гоночной трассой. Для стран с автомобильной культурой это вполне подъемные средства, но в России совершенно другая экономика гоночных трасс. В среднем строительство национальных трасс обходится в 20—30 млн долл. Поэтому важно понимать, что заказчик и инициатор строительства гоночных трасс — это не инвестор, а меценат, поскольку денег, которые он вложил в гоночную трассу, он никогда не вернет. Это их личный, но с социальным оттенком национальный проект, который они делают для общего блага. Вся спортивная гоночная инфраструктура России — это либо чьи-то личные интересы, либо энтузиазм, но это не коммерческие продукты, которые направлены на то, чтобы зарабатывать. Значительной расходной частью остается налог на землю. В связи с этим она должна быть выведена из статуса сельскохозяйственной и оформлена как спортивный объект.

Некоторые автодромы «отбивают» операционные расходы — это те деньги, которые требуются для эксплуатации автодрома (накладные расходы, заработная плата сотрудников, налоги, безопасность и др.). Например, из 20—25 млн руб. операционной прибыли в год собственнику может остаться до 5 млн руб. чистой прибыли.

В качестве деятельности, приносящей дополнительные доходы организаторам, можно предложить школы гонщиков, центры контраварийной подготовки с аквапланированием. В Москве они практически отсутствуют. Для примера: немецкая трасса «Нюрбургринг» приносит чистую прибыль 8 млн евро, в том числе за счет сдачи в аренду зданий трассы юридическим лицам. Необходимо реализовывать больше премиальных билетов. Мультифункциональность автодромов — это возможность привлечения зрителей и монетизация.

Продавать нужно не только борьбу на трассе, но и историю людей.

Михаил Горбачев

Эволюция гоночных трасс — это развитие зон вылета. Требования безопасности диктуют свои правила. Когда на автодромах «Формулы-1» даже в 1990-х, нулевых годах были гравийные зоны вылета, гонки были более эффектными, у гонщика не было права на ошибку, вылет был равнозначен сходу. С приходом в календарь новых «тилькодромов», особенно в странах Азии и Ближнего Востока, антураж и яркость гонок пропала. Герман Тильке считает, что «на любой трассе обязательно должны быть провоцирующие повороты, в которых очень легко допустить ошибку. Там велика опасность потерять машину, и в этом случае последняя должна вылетать в надежную зону вылета. Совсем не обязательно, вылетая, каждый раз разбивать автомобиль».

Зона вылета представляет собой поверхность, находящуюся рядом с полотном трассы в повороте, предназначенную для активной или пассивной остановки вышедшего из-под контроля гонщика автомобиля. Зона вылета должна быть продолжением полотна. Она не может выходить вниз или вверх. Некоторые трассы придерживаются старой конструкции зон вылета с галькой, которая должна останавливать автомобиль. Толщина гравия должна составлять 25—30 см, а диаметр морских/речных камушков — 5—16 мм.

Последнее веяние — это асфальтовые зоны вылета. В идеале — когда зоны вылета и покрытие трассы разделены зеленой полосой или обочиной шириной от 5 м (ковер из искусственной травы). После этой обочины следует зона вылета с шершавым покрытием 4 см. Перед отбойником, защищенным стопками шин, делается гравийная ловушка 5 м шириной. Шины занимают от 2 до 6 рядов, соединены между собой болтами, покрыты резиной 12 мм, чтобы предотвратить разрушение штабелей или заклинивание в них автомобиля. Такая конструкция способна погасить до 80% силы удара. Далее стоит сетка, которая защищает маршалов и зрителей, возможно использование барьеров безопасности TecPro. Минимальная ширина трассы — 12 м. Вместе с зоной вылета расстояние от зрителя до машины может достигать 100 м, что сказывается на зрелищности и эффекте сопричастности болельщика с автоспортом. Однако

все это делается для безопасности. Зрители приходят на гонки, чтобы посмотреть, как сталкиваются машины.

3.2.2. Российский и зарубежный опыт строительства и эксплуатации автодромов

Первая профессиональная гоночная трасса в России — это АСК «Нижегородское кольцо». Она была открыта в 2010 г. Опыт работы генерального директора автодрома Сергея Пигулевского показывает, что при строительстве автодрома необходимо обращать внимание на следующие аспекты.

1. Без идеи очень опасно начинать строительство любого объекта, особенно инфраструктурного. Затем мы определяем спонсоров, меценатов, само желание строить. Далее мы выбираем, где строить. Загородная земля, как правило, обходится дешевле. Будет лучше, если трасса получится рельефной с перепадами высот.

2. Сразу необходимо предотвратить проблему, связанную с жалобами населения, проживающего рядом с автодромом, на шум во время заездов и другие беспокойства для местных жителей. Нормы для трасс по шуму пока такие же, как для жилых домов. На стадии планирования строительства важно понять настроение населения. Создайте ажиотаж, целевую группу и заодно проведите фокус-группу.

3. Предваряя строительство автодрома, необходимо всколыхнуть общество. Например, проводить рядом с гоночной трассой или в центре города/областном центре спринты, слаломы, фестивали, чтобы люди стали заряжаться автоспортом. Важно поработать с аудиторией до открытия трассы.

4. Важно заниматься геоизысканиями и заранее продумать проведение коммуникаций под землей. Обратите внимание на коммуникации вокруг и предусмотрите каналы для их прокладки (закладные).

5. Форма собственности, форма налогообложения — важные вопросы, которые необходимо решать сразу, учитывая назначение спортивного объекта, форму собственности, государственный и социальный заказ.

6. При строительстве важен административный ресурс. Например, приглашение политиков и медиаперсон на мероприятия автодрома будет способствовать привлечению СМИ.

7. Лучше заранее проконсультироваться со всеми службами — Роспотребнадзором, пожарным надзором и другими — о специфике взаимодействия и размещения объектов на автодроме.

8. Сразу проектируйте различные срезки — это делает трассу более универсальной и дает возможность проводить сразу несколько мероприятий.

9. Определите места для парковки, сервисные дорожки для медицинского персонала, фотографов и других.

10. Подъездные дороги — съезды и подъезды — их строительство нужно проектировать сразу и согласовывать с ГИБДД.

11. Позаботьтесь о техническом сервисе — звуке, wi-fi, телеметрии, хронометраже, флаговой сигнализации и пр.

12. Продумайте вспомогательные постройки: палатки для заправки, для спецслужб, для хранения техники, топлива, хранения огнетушителей, резины.

13. Определитесь с формулой асфальта — «зацепистый» или скользкий. Гонки — это 30%, все остальное — развлечения, которые необходимо продумывать. На асфальте, приближенном к дорогам общего пользования, легче проводить контраварийное вождение, трек-дни.

14. Гоновую трассу можно рассматривать как концертную площадку. Для этого заранее надо продумывать закладные под сцены, свет, звук, оптоволокно, электричество.

15. Планировка инфраструктуры объекта. Это комнаты охраны, комнаты размещения персонала, гостей, комнаты отдыха, учебный класс, пункт управления гонкой, смотровые зоны, конференц-зал, боксы, РЭС, генераторная подстанция, автосервис, обязательно должен быть медицинский кабинет.

16. Огромную роль играет социальная инфраструктура — кемпинг, коттеджи, точки питания, туалеты, душевые, тренажерный зал, детская площадка и так далее.

17. При этом всегда помним об инфраструктуре для лиц с ограниченными возможностями.

18. Важно до начала строительства показать трек гонщикам, РАФ и МФР.

19. Чем больше у вас будет возведено площадок, тем больше вы сможете организовать ивентов.

20. Не набирайте большое количество сотрудников в штат.

21. Ваши доходы — это во многом коммерческая загрузка автодрома в целях его самоокупаемости и финансового роста.

КЕЙС. Эффективность управления автодромом

Что касается сравнительного анализа управления автодромами, то представляется любопытным изучение опыта работы коллег на автодроме «Нюрбургринг». Одним из преподавателей образовательной программы «Менеджмент и предпринимательство в автоспорте» является доктор Карл-Йозеф Шмидт. До 2010 г. он руководил немецким автодромом «Хоккенхайм», а затем управлял автодромом «Нюрбургринг». С 2015 г. — советник автодрома по направлению «Стратегия развития бизнеса» и руководитель образовательной академии автодрома. Мы приводим в этом кейсе его ответы на вопросы.



Д-р Карл-Йозеф Шмидт

Источник: Zoom.

1. В чем заключается специфика автодрома «Нюрбургринг»?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: Автодром «Нюрбургринг» был построен в 1927 г., в первую очередь для испытания и тестирования автомобилей.

Поэтому длина его конфигурации составляет 22 км. Вместе с тем здесь проводились самые важные гоночные события.

Выбор строительства пал на регион Айфеля. Решение было отчасти политическим. Идея заключалась в том, чтобы оживить данный регион и победить здесь безработицу. Автодром был построен государственными структурами и до последней продажи воспринимался как государственный объект. Цель получения прибыли многие десятилетия не ставилась. Главная цель была занять население области Айфель. «Нюрбургринг» — это серьезный работодатель для населения.

«Формула-1» приехала на «Нюрбургринг» в 1960-х годах. Джеки Стюарт дал название «Нюрбургрингу» — «Зеленый ад». Это не случайно, потому что здесь ежегодно гибли гонцики. В 1976 г. произошла страшная авария с Ники Лаудой. После этого гонцики решили больше не выступать на этой трассе в данной конфигурации.

В 1984 г. было построено кольцо Гран-при. С тех пор «Формула-1» проводится там, и другие гоночные серии тоже (24 часа ДТМ, 1000 км «Нюрбургринга»). Для того чтобы продемонстрировать, насколько популярна «Северная петля», можно привести цифры. В год ее посещает 280 тыс. поклонников автоспорта.

С тех пор стало проводиться огромное количество мероприятий, в том числе фестиваль «Рок на Кольце». И другие события, не связанные с автоспортом.

Ежедневная загрузка состоит из трек-дней, свободного въезда всех желающих, гоночных школ, тестирования машин автомобильными фирмами, что, конечно, приносит прибыль.

Руководство «Нюрбургринга» самостоятельно не организует мероприятий, а является арендодателем для организаторов приблизительно как ярмарка, которая предоставляет все необходимое (судьи, медперсонал и так далее).

Ноу-хау нашей деятельности состоит в том, что мы предоставляем клиенту продукт высокого качества, то есть мы знаем, как организовывать те или иные мероприятия у нас на трассе, и мы в отличие от автопроизводителей не можем выпустить новую модель. Мы можем только оперировать теми площадками, которые у нас есть, и улучшать качество обслуживания.

В начале 2000-х годов «Нюрбургринг» охватил кризис. Тогда автодром принадлежал правительству земли Северная Рейн — Вестфалия. В 2009 г. было принято решение дать импульс для развития автодрома. Были инвестированы 300—400 млн евро: построены гостиницы, демонстрационные залы, гоночная деревня и другое.

Если бы с самого начала общественности стало известно, что эти траты легли бы на плечи налогоплательщиков, было бы все по-другому. Но, к сожалению, с самого начала было сказано, что это будут внешние инвестиции, а не деньги налогоплательщиков. Были написаны нереалистичные бизнес-планы, не соответствующие действительности. Министр финансов попал в тюрьму, так как он был задействован в мошенничестве. В июне 2009 г. новый «Нюрбургринг» был открыт, и стало ясно, что инвестиции, вложенные в него, не вернуться в обозримом будущем. Это привело к банкротству и внешнему управлению. В итоге автодром был куплен российским предпринимателем, предложившим самую высокую цену из числа возможных покупателей. При этом долги автодрома легли на плечи немецких налогоплательщиков.

«Нюрбургринг» зарабатывал деньги, но их не хватало, чтобы покрыть вложенные инвестиции.

В 2020 г. «Нюрбургринг» даже принял «Формулу-1» в условиях COVID-19. Последняя гонка была здесь в 2013 г. Но могу сказать, что без помощи государства ни один автодром не смог бы принять «Формулу-1». Потому что Берни Экклстоун организовал этот процесс таким образом, что его продукт имел спрос значительно больший, чем предложение. И это, естественно, ведет к повышению цены и доводит ее до невероятных размеров. «Формула-1» — это такой продукт, который очень дорого продается, и поэтому в проведении этапа «Формула-1» вынуждены участвовать налогоплательщики. «Формула-1» устроена так, что договор не предусматривает никаких подвижек в распределении доходов. Трасса получает деньги только от продажи билетов.

С 2004 г. количество посетителей стало снижаться. Поэтому окупить затраты с помощью билетной программы невозможно. Если в 2002—2003 гг. гонку посещали 100 тыс. человек, то со временем эта цифра сократилась до 50 тыс. Правительственные структуры уже не могли доплачивать за эксплуатацию автодрома. Причины снижения количества

зрителей «Формулы-1» в Германии очевидны: уход Михаэля Шумахера; неспособность Себастьяна Феттеля влюбить в себя новых поклонников; на «Формулу-1», как правило, приходят один раз; цена за услугу перестала соответствовать качеству (для семьи стало дорого выбираться на «Нюрбургринг» на весь гоночный уик-энд).

Берни Экклстоун стал проводить Гран-при в тех странах, где этапы платят больше. В 2020 г. «Формула-1» искала такие трассы, где автодром не потеряет никаких средств. Мы смогли на трассе Гран-при создать такие условия с точки зрения медицинской безопасности, когда смогло присутствовать на трибунах 15 тыс. человек. Но это были исключительные условия.

2. Может ли гоночная трасса зарабатывать?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: Автомобильный спорт — это бизнес, который должен приносить деньги. В Германии две большие трассы («Нюрбургринг» и «Хоккенхайм») и две поменьше («Ошерслебен» и «Лазитцринг»), которые могут проводить соревнования. «Нюрбургринг» — это не только гоночная трасса, но и гостиницы и коттеджи. Мы проводим не только соревнования, но и конференции, корпоративные мероприятия, спортивные мероприятия, например забеги, концерты. То есть у нас мультифункциональный комплекс. Еще «Нюрбургринг», как и «Хоккенхаймринг», пользовался инвестициями, которые не надо было возвращать. Заработки этих трасс не предполагают возврат инвестиций.

Например, в 2019 г. оборот «Нюрбургринга» составил 55 млн евро. Сюда не входят гостиницы и гастрономия. Если из этих денег вычесть все операционные расходы (все суммы, которые были уплачены за пользование территориями, и сервисы, за которые мы обязаны платить), то после уплаты налогов остается 4 млн евро. И сюда не входят те деньги, которые мы платим собственнику за то, что он предоставляет комплекс для того, чтобы он зарабатывал. 1,5—2,5 млн евро мы сами инвестируем на улучшение инфраструктуры, в основном в асфальт. И это не только обновление чистого слоя, но и полная замена полотна «Северной петли», особенно в поворотах, где асфальт изнашивается быстрее.

Эти 55 млн евро формируются за счет автогоночных и неавтогоночных мероприятий, но все дело в том, с какой выгодой мы будем проводить негоночные события. Мы проводим различные форумы, конгрессы, и этот бизнес расширяется и совершенствуется. Мы можем предоставить участникам дополнительные активности, которые в другом месте получить невозможно. Они связаны с гоночными трассами, с развлечениями на этих площадках. И хотя оборот за эти мероприятия составляет всего 2,5 млн евро, эта статья расходов все время растет. Еще 2,5 млн евро составляет продажа атрибутики (куртки, кепки, наклейки, аксессуары). Существуют годовые карты с возможностью неограниченного свободного въезда на «Северную петлю».

Рекламные площади дают 2 млн евро в год. Это постоянные годовые контракты. Но во время «Формулы-1» и ДТМ эту рекламу надо демонтировать согласно требованиям промоутеров. Например, в 2013 г. нам пришлось завешивать «мерседесовскую звезду». Это показывает, насколько серьезный подход у «Формулы-1» к организации соревнования.

На «Северной петле» проводятся тесты различных автопроизводителей, автомобильных комплектующих. У нас довольно большая территория, где представлены представительства различных автомобильных фирм. Они снимают «Северную петлю» как трассу для испытаний на длительный срок.

Большой сферой предоставления услуг являются трек-дни, или когда мы сдаем трассу полностью в аренду тому, кто проводит эти трек-дни.

3. Как удается договариваться с клиентами?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: Наиболее показательным является бизнес свободного въезда на «Северную петлю». Мы имеем в год 6 млн евро. Чтобы получить эти деньги, наши затраты минимальны. У нас есть целый банк различных договоров, когда мы проводим различные мероприятия. Один из них — сдача комплекса в аренду, когда клиент организует мероприятие сам. Другой вариант — мы получаем проценты от прибыли клиента, который снимает у нас комплекс за определенные деньги. Гоночная академия также приносит деньги. Большие мероприятия — это поддержка нашего бренда.

4. Сколько сотрудников на «Нюрбургринге»?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: Всего 200 человек: 100 человек — это технические службы и 100 человек администрация. Плюс к этому 100 человек, которые отдельно задействованы в гостиницах и гастрономической отрасли.

5. Проводятся ли гонки на «Нюрбургринге» в зимнее время?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: Мы не можем планировать зимние мероприятия из-за непредсказуемости погоды. Если снега нет, то мы можем обзвонить клиентов и пригласить их за небольшую плату на «Северную петлю». Хотя, конечно, можно было бы проводить на трекке даже лыжные гонки.

6. Поступают ли жалобы на «Нюрбургринг» от жителей ближайших населенных пунктов из-за шума?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: «Северная петля» является уникальной трассой, и вряд ли где-нибудь в мире есть трассы, которые проходят через несколько населенных пунктов насквозь. Сам Нюрбург — это деревня, где проживает 300 человек. Когда проводятся соревнования, то шум конечно очень сильный. Но нужно учитывать, что вся округа живет за счет «Нюрбургринга». С населением удастся договариваться. Привлекательные силы для проведения мероприятий, например маршалы, клининговые силы — они составляют 1500 человек. Они живут на деньги, которые получают, работая на «Нюрбургринге». Инфраструктура заточена на «Нюрбургринг», живет за счет него. В общем, жестких противостояний нет. Хотя в последнее время существуют жесткие санитарные нормы по шуму, которые мы, к сожалению, вынуждены соблюдать. Есть требования к совокупному годовому шумоизлучению. Это очень сложная таблица для расчета. На каждое автоспортивное мероприятие нужно специальное разрешение. И это тоже в какой-то степени ограничивает нашу деятельность. Конфликты в основном возникают с жильцами, которые покупают домики рядом с автодромом.

7. Что представляет собой гоночная академия «Нюрбургринга»?

Д-р Карл-Йозеф Шмидт: С одной стороны рядом с автодромом находятся промышленные здания, в которых располагаются отделы испытаний

ведущих автомобильных компаний и производителей комплектующих имеют инновационные продукты. С другой стороны, университеты, которым интересны исследования в отрасли автоспорта. Эти две составляющие подтолкнули нас к созданию гоночной академии «Нюрбургринга».

В программе задействовано 14 университетов. В технических университетах даже есть специальность «гоночный инженер». Кроме того, в городах Трир, Аахен и Кельн есть технические образовательные учреждения, где есть направление «гоночный инженер». В Германии это развито. Еще мы сотрудничаем с медицинскими университетами, где есть специализация оказания помощи на гоночных трассах. Есть в университетах направления «Менеджмент в автоспорте». Понятно, что это воспитание руководителей в автоспорте, которые будут возглавлять подразделения автодромов, гоночных команд. Есть очень интересное направление в одном из университетов Кельна, которое занимается тем, как можно собирать и дальше использовать резиновую отработку, которая скапливается в большом количестве на трассах после соревнований. Есть направление «Будущее автоспорта», где рассматривается в том числе тема альтернативных двигателей. В одном из технических университетов Кельна студенты даже делали научные работы на тему анализа аварий, происходящих на «Северной петле» во время туристических дней. Это очень полезно и дает основания подумать, как некоторые участки трассы сделать более безопасными.

В целях развития науки и техники студенты университетов бесплатно посещают представительства фирм, где они знакомятся с новейшими технологиями.

3.2.3. Формирование маркетинговой стратегии автодрома

Автодром — это одновременно и промоутер, у которого есть набор обязанностей. Возможности гоночной трассы безграничны. Чем больше люди будут заняты, тем дольше они останутся, и тем больше они здесь оставят денег.



Сергей Пигулевский

Источник: Александр Пенкин, НИУ ВШЭ.

Гонки — это индустрия развлечений. Люди приходят на гонки развлекаться. Человек может найти другой способ отдохнуть, поскольку сегодня конкуренция в индустрии развлечений очень высокая. Люди ходят на людей. Зритель должен за что-то «зацепиться».

*Сергей Пигулевский,
генеральный директор АСК «Нижегородское кольцо»*

Нужно изначально определить направления монетизации автодрома. Выделим эти направления.

1. *Участники соревнований*: всевозможные официальные и любительские соревнования на различных видах техники, собственная гоночная серия.

2. *Зрители*: выставки машин, пит-стопы, воркаут, точки питания, СПА-салоны, анимация, детские площадки и так далее.

3. *Мероприятия собственные*: собственный фестиваль, велогонки, триатлон, марафоны, организация свадеб, конкурсов красоты и так далее.

4. *Мероприятия под аренду*: гоночные такси, дрифт-такси, школа водительского мастерства, школа картинга, презентация автомобилей, гоночных серий, тест-драйвы, внедорожные тесты, тесты шин, топлив-

ных масел, конкурс «Лучший водитель», корпоративные программы, семинары, корпоративные турниры внутри одной отрасли (операторы сотовой связи, банки, нефтяные компании) и так далее.

5. *Спонсоры*: реклама на трибунах, гард-рейлах, мониторах, ступеньках трибун, сиденьях, экспозициях автомобилей, промо-персонале и так далее. При привлечении спонсоров важно убедить руководство: лучше идти к ним напрямую, а не к менеджерам и маркетологам;

6. *Мерчандайз*, но лучше не с привязкой к названию автодрома, а с лозунгами, например «Я — гонщик».

7. Нужно работать со всеми городскими ивент-агентствами и привлекать их на организацию мероприятий на автодроме.

8. Можно прорисовать трек и сделать компьютерную игру, монетизировать его через digital-платформы.

9. Желательно попасть в туристические маршруты местных турагентств.

10. Очень важно вести просветительскую деятельность. Пока у мира автоспорта не очень большая и знающая о нем аудитория. Многие люди не знают правил автоспорта. Из-за незнания происходит разброс интересов. Когда люди будут понимать, что происходит, будет больше аудитории. Мир автоспорта до людей нужно доносить (чем занимаются маршалы, инженеры, судьи, комментаторы). Болельщика надо растить и воспитывать культуру потребления. Российские гонщики должны стать лидерами мнений. Любое мероприятие должно быть сделано для зрителей.

Трассы, промоутеры гоночной серии и гонщики — основные субъекты маркетинговой автоспортивной стратегии.

Сергей Пигулевский

3.2.4. Функции менеджмента автодрома

Одна из ключевых задач, которая стоит перед менеджментом автодрома, — это формирование операционной прибыли за счет его коммерческой эксплуатации. Но без инфраструктуры не будет и экономики.

Ключевые расходы автодрома: поддержание инфраструктуры, налоги на землю, налоги на имущество.

Доходы автодрома:

- билетная программа мероприятия;
- аренда гоночного трека;
- неспортивные мероприятия: фестивали, презентации, корпоративы;
- спонсоры, если у вас есть аудитория;
- региональный и спортивный туризм.

Менеджмент автодрома осуществляет следующие функции:

1) взаимодействует с Российской автомобильной федерацией (РАФ) и мотоциклетной федерацией России (МФР);

2) отвечает за разработку и утверждение (или получение) регламентов соревнований, паспортов трассы, лицензий на трассы, лицензий организатора;

3) разрабатывает и регистрирует новые соревнования;

4) взаимодействует с наблюдателями, представителями, комиссарами РАФ и МФР;

5) формирует благоприятный имидж компании;

6) подготавливает, отправляет, контролирует профильные документы и переписку;

7) выполняет обязательства по договорам с промоутерами спортивных серий;

8) участвует в профильных конференциях, комитетах и т.д.;

9) отстаивает интересы компании;

10) взаимодействует с РАФ по обеспечению судей и спортсменов лицензиями;

11) работает с РАФ и МФР в направлении международных омологаций трассы;

12) организует спортивную часть соревнований и мероприятий;

13) совершенствует и разрабатывает (внедряет технические решения по обеспечению судейства и информации для спортсменов (светофоры, табло, камеры, хронометраж и т.д.));

14) вносит предложения, утверждает, разрабатывает и воплощает на трассе все системы безопасности, вспомогательные дорожки для эвакуации поврежденного автомобиля и проезда специальных служб, посты маршалов;

15) принимает и сдает на хранение спортивное оборудование и имущество. Следит за его исправностью. Выдает и принимает его у судей.

Своевременно сдает в ремонт или заменяет вышедшее из строя оборудование и пришедший в негодность инвентарь;

16) обеспечивает информационными материалами пресс-службы как для анонсирования, так и для постосвещения мероприятий;

17) разрабатывает и утверждает итоговые протоколы в соответствии с требованиями РАФ и МФР;

18) принимает активное участие в разработке спортивных программ для любительских соревнований и корпоративных мероприятий;

19) принимает участие в организации тестов, показательных заездов в выступлениях, гоночном такси, школах контраварийного вождения;

20) работает с технической документацией, вносит предложения по проектированию и строительству спортивных сооружений комплекса;

21) контролирует обеспечение соревнований автомобилями безопасности (SAFETY CAR) с подготовленными пилотами;

22) разрабатывает планы по размещению, движению и эвакуации спортивной техники и специальных служб;

23) выдает задания, контролирует (а в некоторых случаях непосредственно принимает участие) работу по подготовке трасс к соревнованиям и мероприятиям;

24) Выдает задания, контролирует (а в некоторых случаях непосредственно принимает участие) работы по расстановке, монтажу оборудования, разметке и покраске трассы;

25) вносит предложения по улучшению и модернизации оборудования трассы и прилегающих территорий;

26) обеспечивает соревнования и мероприятия квалифицированной судейской бригадой, хронометражом и другими необходимыми техническими средствами;

27) ведет селекционную работу по подбору судей по различным видам соревнований и мероприятий;

28) осуществляет контроль за строгим соблюдением судейскими бригадами техники безопасности, санитарии и противопожарной безопасности;

29) от лица компании проводит переговоры по работе с другими спортивными комплексами, агентами команд и промоутерами спортив-

ных серий, осуществляет координацию и контроль при выполнении этих функций;

30) проводит мониторинг расходов для обеспечения спортивной части мероприятий, делает его анализ и предлагает руководству компании на рассмотрение пути и способы оптимизации данных расходов;

31) проводит учебно-тренировочную и воспитательную работу с судейскими бригадами;

32) использует разнообразные приемы, методы и средства обучения судей;

33) обеспечивает повышение уровня физической, теоретической, морально-волевой, технической и спортивной подготовки судей, укрепление и охрану их здоровья в процессе занятий, безопасность учебно-тренировочного процесса;

34) разрабатывает годовые и текущие планы подготовки судей. Ведет систематический учет, анализ, обобщение результатов данной работы.

Штатный персонал автодрома: руководитель автодрома, спортивный менеджер, ивент-менеджер, техническая служба, специальные службы: служба питания.

Внештатный персонал: руководитель гонки, технический комиссар, главный врач, маршалы и др.

3.3. Организация судейства

Что первично: спортсмен или судья?

Игорь Левятов

Автоспорт — это в первую очередь люди, а не техника. Весь персонал автодрома во время управления гонкой условно можно разделить на две части:

- *спортивный персонал:* судьи, соответствующие квалификационным требованиям и имеющие лицензию РАФ;
- *технический персонал:* персонал в паддоке, охрана, администраторы, электрики, службы эвакуации и другие.

Спортивный персонал подразделяется на разные подкатегории судей:

1) *коллегия спортивных комиссаров*: спортивные комиссары, руководитель гонки, главный секретарь, технические делегаты, технические комиссары, главный хронометрист;

2) *старшие судьи*: комиссар по безопасности и маршруту, руководитель маршалов, офицер по связи с участником, секретари коллегии спортивных комиссаров, старшие судьи бригады, старшие судьи постов, судьи факта;

3) *хронометристы, судья счетов кругов, обычные секретари, судьи участников, технические контролеры*.

Организация и проведение соревнований должны иметь четкую дисциплину, соответствовать правилам и регламентам. Иначе будет хаос, в результате которого могут пострадать зрители и участники. Все усилия командной работы должны быть направлены на безопасность.

РАФ (на схеме АСН — Автомобильная спортивная национальная федерация) ориентируется на правила, утвержденные FIA. РАФ осуществляет спортивную власть в автоспорте на территории своей страны в рамках полномочий, переданных ей FIA.

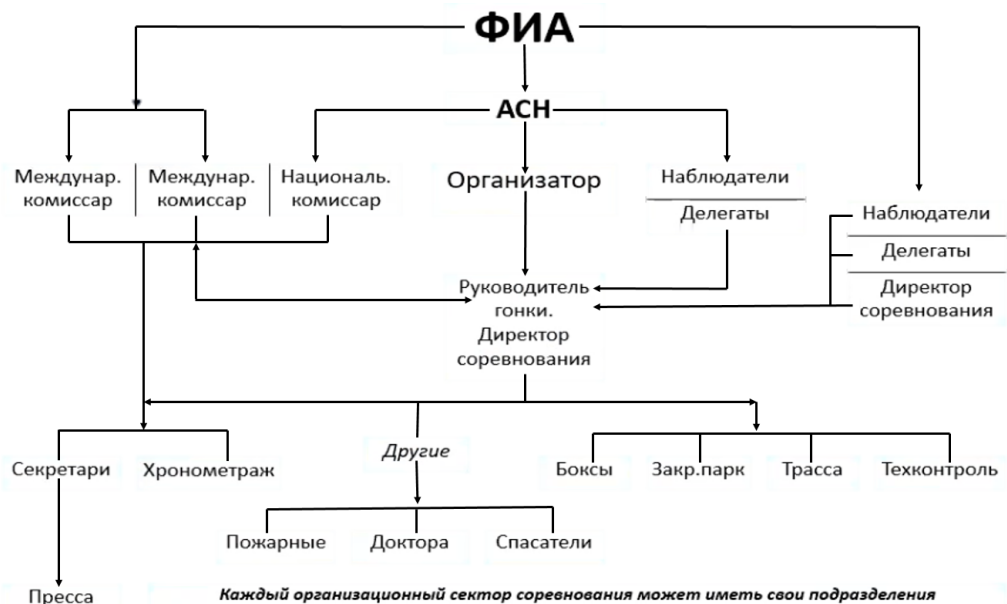


Рис. 3.6. Организационная структура управления гонкой

На каждом соревновании создается организационный комитет, который включает в себя представителей организаторов, региональной федерации. Например, организатором чемпионата или Кубка России всегда выступает трасса или региональная федерация. За три месяца до проведения соревнования начинает формироваться список главной судейской коллегии. Все это пишется в регламент, подается на согласование в КОЛИС (Комитет официальных лиц и судейства). Спортивных комиссаров, соответствующих квалификационным требованиям, должно быть как минимум три человека. Из них с полномочиями РАФ назначается председатель КСК. В случае равенства очков при голосовании у председателя КСК решающее слово.

Необходимо подать заявки на присутствие во время соревнований карет скорой помощи, противопожарных машин, согласовать регламент с линейным управлением внутренних дел, местной администрацией по антитеррору. За месяц до мероприятия должен быть согласованный регламент.



Рис. 3.7. Иерархическая структура управления гонкой

Спортивные комиссары несут ответственность за правильное применение правил и регламентов. Именно они принимают решения по поданным протестам, сохранением их обжалований, наложением санкций на нарушение правил и регламентов. Они могут вносить изменения в регламент и программу соревнования. Спортивные комиссары могут вносить изменения в стартовый порядок, в структуру проведения соревнований, если это связано с безопасностью. Они могут принимать решение об остановке гонок.

Спортивные комиссары своими подписями скрепляют следующие документы: список допущенных заявителей-пилотов, стартовый порядок и расстановка, бюллетени КСК, решения по результатам рассмотрения протестов, итоговые результаты соревнований, протокол заседаний КСК.

Важно отметить, что спортивные комиссары не несут ответственности за организацию самого соревнования. Они следят только за спортивной программой мероприятия (гонки, заезды и пр.).

Согласно положениям регламента, в чемпионатах России указано об обязательном требовании предоставления онлайн-видео из машин после гонки в дирекцию управления гонкой. За непредставление видеоматериалов назначается пенализация. Контакты на трассе между автомобилями разбирает коллегия комиссаров (председатель и два комиссара). Они рассматривают все доклады и принимают решения о наказании. Спортивные комиссары — главная власть на соревнованиях.

Спортивные комиссары ведут свою работу с *рейс-директором*. Это спортивный судья, который назначен РАФ на все многоэтапное соревнование. Он следит за ходом гонки, предлагает изменения расписания, подачи старта, остановку тренировок и гонок, возобновление гонки, выпуск автомобиля безопасности, готовит брифинг пилотов. Рейс-директор принимает на себя всю полноту ответственности за принятые решения и их последствия. Как видно на рис. 3.7, рейс-директору под-

чиняются технический делегат, технический комиссар и технический контролер.

Технический делегат назначается РАФ и следит за тем, чтобы автомобили соответствовали техническим требованиям. Технические контролеры проверяют автомобиль, пригодный к заездам. Имеется в виду безопасность автомобиля, чтобы каркас безопасности соответствовал регламенту и был омологирован. Чтобы крепление ремней, сиденье, экипировка спортсменов (комбинезон, шлем, ботинки, перчатки, подшлемник, нижнее белье) соответствовали Спортивному кодексу.

Технический комиссар подписывает допуск, тем самым берет на себя ответственность за то, чтобы автомобиль был готов к соревнованию. Он работает непосредственно с руководителем гонки.

Технические контролеры отвечают за технический парк, за взвешивание автомобилей.

Следующий после рейс-директора в структуре управления — *руководитель гонки (РУКОГОН)*. Он несет ответственность за проведение соревнования в строгом соответствии с его регламентом и расписанием. Он всегда должен придерживаться программы соревнования и следить, чтобы все было выполнено четко и вовремя. Раньше все наказания были на рассмотрении КСК. Сейчас все нарушения, например фальстарт, превышение скорости на пит-лейн, нарушение выезда за белую линию, трек-лимит, находятся в полномочиях руководителя гонки.

Главный секретарь на соревновании ответственен за выпуск большинства документов, необходимых перед стартом и в период проведения соревнований. Он должен быть уверен, что все официальные лица знают правила, регламенты, особенности данного соревнования. Компетенции главного секретаря — получение у главного судьи информации по соревнованию — это карты, схемы, графики, планы безопасности, расписание, программы соревнований. Он ответственен за своевременное информирование участников об изменениях и принятых решениях по протестам. Все протесты поступают главному секретарю, а также залоговая стоимость. Обязанности главного

секретаря: получать заявочные формы от участников, проверять, чтобы они были заполнены правильно. Главный секретарь проводит административные проверки и контроль, предусмотренный регламентом соревнования. Это лицензии, справки, заявочные формы, заявочные взносы. Он готовит стартовые ведомости, ведет подсчет результатов, отвечает за рассылку документов, достоверность информации, обеспечивает в конце соревнования форму 2С с судейским составом. У него должно быть отдельное рабочее место с ограничением доступа третьим лицам.

Хронометристы выпускают окончательные результаты, готовые к утверждению, подписанию и публикации. Хронометрист должен уметь вести ручной счет кругов, в случае если хронометраж «отваливается». Например, сделать таблицу, где по горизонтали будут указаны гонщики, а по вертикали — пройденные ими круги. Поэтому есть требования к стартовым номерам, чтобы судьи, маршалы, хронометристы смогли их различать. Бывают случаи, когда участники соревнований путают датчики или кладут два датчика в одну и ту же машину.

Обязанности главного хронометриста: перед началом соревнования докладывать об имеющейся системе оборудования, проработать вопрос о резервном оборудовании, синхронизировать с астрономическим временем. Он также готовит к утверждению стартовую решетку по итогам квалификации. Он подчиняется главному судье и не может сообщать время никому, за исключением спортивных комиссаров, руководителя гонки и главного секретаря. Информационное табло носит информационный характер. «Точность — это вежливость королей».

Комиссар по безопасности и маршруту участвует в составлении плана безопасности, который отвечает за то, как необходимо реагировать в случае внештатной ситуации. Во время проведения соревнований он контролирует зрителей, работает в непосредственной близости с руководителем гонки, занимается руководством вспомогательной техники: инструктаж скорой помощи, пожарной безопасности, спасателей, службы эвакуации автомобилей. По итогам эвакуации он докладывает руководителю гонки, что трасса готова. Он отвечает за исполнение плана безопасности.

Главный врач соревнований назначается организатором из числа специалистов, соответствующих квалификационным требованиям к медицинским работникам с высшим образованием по специальности «Лечебная физкультура и спортивная медицина» или «Общественное здоровье и организация здравоохранения». Главный врач соревнований подчиняется руководителю гонки.

Судьи на трассе — *маршалы*. Их задача — «быть глазами и руками» руководителя гонки. Они находятся в непосредственной близости от трассы. Они должны быть готовы к внештатным ситуациям (авариям, возгораниям); знать особенности электрических сетей автомобилей, чтобы в случае внештатной ситуации с автомобилем выключить массу и включить систему пожаротушения; уметь работать с огнетушителями, ремнями безопасности. Как было отмечено ранее, судьи — это также флаговая сигнализация, уборка обломков и запчастей, самих автомобилей.

Руководитель маршалов подчиняется руководителю гонки. Он обеспечивает присутствие всех маршалов, их расстановку на трассе и квалификацию. *Судьи*: старший судья судейской бригады (он же старший сектора), старший судья поста, судьи факта, судья счета кругов, судьи старта, судьи финиша, судья на выпуске (следит за тем, чтобы гонщики пристегивались и закрывали защитные сетки и капоты), судьи пит-лейн (следят за работой механиков, чтобы не было посторонних).

Судья при участниках, офицер по связи с участниками — они обеспечивают связь ГСК с заявителями и пилотами. В их обязанности входит доводить до сведений участников вызовы, решения руководителя гонки или спортивных комиссаров.

В Российской Федерации устанавливаются следующие квалификационные категории спортивных судей:

- юный судья (от 14 до 16 лет с нотариальным согласием обоих родителей). Он может быть техническим контролером, секретарем);
- судья 3-й категории (можно получить после прохождения практики);

- судья 2-й категории (год после присвоения 3-й категории и после практических работ, участие в семинарах, сдача квалификационных зачетов, возраст — от 19 лет);
- судья 1-й категории (два года работы после присуждения 2-й категории, практика судейства не менее шести соревнований согласно ЕКП, возраст — от 21 года);
- судья всероссийской категории (ее присваивает Минспорт России через 4 года после того, как присвоили 1-ю категорию, не менее пяти соревнований на разных должностях, возраст участников — от 25 лет).

У каждого спортивного судьи должна быть лицензия, выданная РАФ, и квалификационная категория спортивного судьи. Лицензия выдается только при наличии категории.

Например, для чемпионатов и кубков России необходимо три спортивных комиссара с высшей категорией: рейс-директор, руководитель гонки, главный секретарь.

Список персонала, обеспечивающего организацию гонки, продолжается следующими представителями: пожарные, персонал автомобиля быстрого вмешательства, персонал автомобиля безопасности, охрана и контролеры-билетеры, парамедики, полиция, ОМОН, радиооператоры и комментаторы.

В организации регионального соревнования участвуют, как правило, 40—50 человек. Статусный чемпионат или Кубок России обслуживают порядка 100 человек.

Любое нахождение маршала, работника эвакуации, спасателя на автодроме связано с повышенной опасностью. Перед началом соревнования судьи, маршалы, служба безопасности, сервисные службы собираются на *брифинг*. Они должны пройти инструктаж, подписать документы по технике безопасности. Если во время заездов будет пострадавший из персонала, то компетентные органы будут спрашивать, а был ли инструктаж по технике безопасности?

Как правило, брифинг, инспекция, расстановка персонала на трассе занимают 1,5—2 часа. В связи с этим организаторами делается поминутное расписание: что делается до, во время и после заезда. Указывается время прибытия специальных служб, время установки маршалов по постам. Должно быть предусмотрено время для проверки всех систем, в том числе хронометража. Машина безопасности проверяет установку постов. На кольцевых гонках в России хронометристом является MyLabs. Необходима проверка радиосвязи главного врача, сервисных и организационных служб. В зависимости от постов и вспомогательных служб используются два канала: первый — судейский — для связи с маршалами; второй — для связи со службами безопасности. На гонках «Формулы-1» используется 8—10 каналов; на чемпионатах России используются четыре канала: судьи, службы, комиссары, руководитель гонки.

На каждом из автодромов установлены судейские посты. Как правило, это 15—17 единиц. На каждый пост необходимо поставить, как минимум, двоих человек (квалифицированные судьи). Это важно, когда случается ситуация с аварией автомобиля и разливом топлива на трассе. Один маршал должен показывать два желтых флага, другой — полосатый флаг, который показывается статично обеими руками. Или автомобиль ударился об отбойник, и произошло возгорание. Один маршал показывает флаги, другой — работает с огнетушителем.

Таким образом, организация работы маршалов на трассе связана с безопасностью. Их задача — флаговая сигнализация и эвакуация автомобилей. На постах маршалов есть световые панели, которые носят информационный характер. Они показывают сигналы светофора. На постах предусмотрены огнетушители с зарядом по 5 кг (порошковые и углекислые) и флаговая сигнализация, состоящая из семи флагов:

- желтый флаг;
- зеленый флаг;
- синий флаг;
- полосатый флаг;
- клетчатый флаг;

- белый флаг;
- красный флаг.

Красный флаг поднимается только по команде руководителя гонки!

(повторяем три раза эту фразу)

Пилот также подписывает документ о том, что он знаком с флаговой сигнализацией.

Так, например, «Формулу-1» на «Сочи Автодроме» обеспечивало 300 маршалов, 300 пеших расчетов медиков, пожарных, МЧС. До начала соревнований логистика по расстановке маршалов и специальных служб составляет 2,5 часа: 10 автобусов развозят персонал по трассе. Имеется восемь погрузчиков по два человека в каждом и 14 тракторов, которые занимаются эвакуацией.

Перед началом соревнований проходит инспекция трассы руководителем гонки, комиссаром по безопасности и представителем трассы. Возможно, необходимо что-то исправить (не выровнены зоны вылета, не выровнены зоны схода). До старта соревнований эти замечания должны быть устранены.

Инспекция трассы проводится для того, чтобы проверить безопасность трассы и ее соответствие требованиям РАФ, а также правильно ли расположены судейские посты. Предыдущий судейский пост должен видеть последующий. Инспекция проверяет посты охраны, все зоны, где могут находиться зрители, персонал, ЧОП, волонтеры. Одним словом, они отвечают за безопасность. Если угрожает опасность кому-либо, обязанность руководителя гонки — остановить соревнование.

На этапе планирования автоспортивного мероприятия составляется штатное расписание персонала, участвующего в гонке. В Спортивном кодексе РАФ указаны обязанности, кто кому подчиняется, и кто за что отвечает.

Организатор соревнования должен обеспечивать разведение потоков зрителей за первый барьер безопасности, чтобы избежать возможных нестандартных ситуаций и рисков для зрителей.

Гоночное полотно состоит из следующих элементов:

- гоночной дороги;
- зоны вылета;
- первого барьера безопасности;
- сервисной дороги.

Каждый задействованный в организации гонки сотрудник является официальным лицом (маршал, фотограф, дворник). Он должен быть идентифицирован (желательно с жилетом и бейджем), для того чтобы руководитель гонки имел возможность персонифицировать людей. После инструктажа на треке никого быть не должно.

Между организатором и маршалами заключается договор или как минимум дается инструкция по технике безопасности. Заполняется «форма 2с», которая передается в региональную федерацию. Маршалы работают за определенное вознаграждение. Соответственно с каждым приглашенным человеком заключается договор и составляется акт выполненных работ.

Как правило, на каждом автодроме есть своя информационная база маршалов. Если их не хватает, то рекомендуется обратиться на соседние автодромы либо в РАФ. Стоимость работы маршала в 2024 году составляет, как правило, 2500 рублей в день.

При организации соревнований необходимо включить условия для комфортной работы судей и маршалов. В расписании желательно учитывать промежуток времени (30—40 мин), чтобы у людей было время пообедать (можно прямо на месте — доставку еды можно осуществить по сервисным дорогам) и посетить туалет. Организатор должен компенсировать еду, проезд, проживание (если необходимо) всем спортивным судьям.

При подготовке расписания всегда необходимо учитывать перерывы, временной запас, предстартовые процедуры, установочный или прогревочный круг, церемонии награждения после финиша. Тренировки, квалификация, гоночные заезды должны строго соответствовать расписанию.

Важно обеспечить соревнования специальными службами безопасности. Обязательно наличие двух карет скорой медицинской помощи (*Приложение 5. Образец заявки на организацию скорой медицинской помощи*): класс С и класс В. Практика показывает, что стоимость услуг одной кареты составляет 3500 руб. в час (класс В) и 4000 руб. в час (класс С) без учета оплаты ГСМ. Если у вас есть тяжелый пострадавший, то карета скорой медицинской помощи везет его в заранее утвержденную больницу (она должна быть заранее согласована и прописана в плане безопасности и в медицинской концепции мероприятия (*Приложение 2*)). Важно отметить, что, если на автодроме после инцидента машин скорой помощи больше не осталось, соревнования необходимо остановить!

В свою очередь, МЧС обязательно должны быть оснащены режущим оборудованием. Кроме того, на время всех заездов присутствие машины противопожарной безопасности, укомплектованной по нормам средствами индивидуальной защиты дыхания, жизненно необходимо. Стоимость услуг — от 4500 руб./час без учета оплаты ГСМ (по состоянию на 2024 год). (*Приложение 6. Образец заявки на организацию противопожарной безопасности*).

Необходима также служба эвакуации автомобилей с трассы.

После проверки происходит закрытие трассы. Машина безопасности едет с красным маяком и флагом. Теперь все заезды можно проводить согласно расписанию.

Автомобили делают установочный круг и становятся на старт (или могут вернуться на пит-лейн). Дальше подается команда — **10 секунд!** Как только огни светофоров гаснут, гонка стартует.

При необходимости старта «сходу» дается установочный круг, во время которого автомобили едут за машиной безопасности и после ее ухода разгоняются. Выход из ряда машин во время старта «сходу» считается фальстартом. За этим следит судья факта.

Управление гонкой ведется с пункта управления гонкой под руководством рукогона и/или спортивного комиссара гонки. Вся оперативная информация должна приходить именно сюда. В Race Control имеются видеокамеры, приходит информация с судейских постов.

Расположение камер должно быть последовательным. Камера должна видеть и стартовую решетку, и стартовый светофор. Стартовая камера на экране располагается в левом углу. Камеры не всегда позволяют показать зону схода. Во время проведения гонки у вас должны быть маршалы на трассе. Судейские посты на трассе должны иметь радиосвязь между постом и пунктом управления гонкой. В случае инцидента вы нейтрализуете гонку, чтобы маршалы смогли добраться до пилота. При управлении гонкой безопасность всегда остается на первом месте.

Маршалы следят за происходящим на трассе и оперативно докладывают информацию в пункт управления гонкой. Организатор понимает, где у него находятся маршалы, каждый маршал понимает зону ответственности. Судьи факта назначаются на границе трассы, они следят за тем, чтобы автомобили не выходили за пределы трассы. За это пилот наказывается — либо снимается круг (в квалификации), либо происходит прибавление времени, либо дреф-трул (проезд по пит-лейну). Судьи факта назначаются на фальстарт и на въезд/выезд на пит-лейн / с пит-лейна.

По информации, докладам с судейских постов происходит управление либо реагирование на любые нештатные моменты гонки. Гоночная дорожка определена белыми оградительными линиями. Если автомобиль оказывается в зоне вылета — это уже нештатная ситуация. Контактная борьба в автоспорте запрещена. Маршал об этом докладывает в спортивную коллегию комиссаров.

По правилам эвакуации пилот обязан незамедлительно покинуть автомобиль и зайти за безопасную зону. Чем дальше будут находиться зрители от трассы — тем безопаснее для них. Чтобы не останавливать гонку, людей на трассе быть не должно.

Старший маршал поста всегда должен быть квалифицированным. Управление гонкой ориентировано на безопасность пилота и на соблюдение спортивного регламента соревнований. Руководитель гонки с помощью хронометриста понимает, сколько автомобилей прошли кругов и

когда необходимо автомобилям показать финишный флаг на информационной стойке.

Пилоты официальных спортивных соревнований должны иметь лицензию категории Е (регион) или Д (страна) и выше. Когда участник получил лицензию, он получает страховку.

3.4. Оперативное управление гонкой

Сотрудник в автоспорте должен уметь работать в условиях полной неопределенности и многозадачности.

Дмитрий Добровольский

В обобщенном виде оперативное управление во время спортивного мероприятия и соревнования направлено на осуществление следующих функций.

- *Организатор.* Распечатываете все регламентирующие документы в нескольких экземплярах. Получаете официальное разрешение на связь при использовании раций. Организуете навигацию для зрителей. Сертифицируете временные трибуны. Обязательно проводите брифинги и дебрифинги. Подписываете Акт сдачи трассы. При проведении текущей гонки думаете о нужных дополнениях и изменениях регламента гонки следующего сезона.

- *Спортивная безопасность и судьи.* Руководитель — комиссар по безопасности при взаимодействии с главным врачом соревнований. Маршалы, спасатели, пожарные, служба эвакуации, бригады скорой помощи и проч.

- *КСК и наблюдатели от федераций.* Контроль за соблюдением правил и регламентов.

- *Главный секретарь, судьи при участниках, представители организатора.* Взаимодействие с участниками и коммерческой службой автодрома и его руководством.

- *Зрительские сервисы.* Билеты, Система контроля доступа, трибуны (включая временные), контролеры, навигация, фудкорты и торговые

зоны, развлекательные и детские площадки. Туалеты и специальные зоны. Бригады скорой помощи для зрителей. Логистика по автодрому. ВИП-зоны и ложи.

- *Административно-технические службы организатора и автодромов.* Размещение участников в паддоке и боксах. Взаимодействие с техническими службами автодрома. Рекламные конструкции. Нестандартные конструкции. Размещение оборудования и постов организатора. Безопасность в паддоке и на маршрутах передвижения зрителей.

- *Служба безопасности.* Работа со зрителями и участниками. Взаимодействие с контролерами.

- *Электричество и слаботочные системы.* Интернет. Мобильная «вышка».

- *Телетрансляция.* Экраны, звук. Ведущие.

- *Взаимодействие со спонсорами и партнерами* в рамках Спортивного регламента и соблюдением требований безопасности. Маркетинг.

- *Опросы* — прямая обратная связь от целевой аудитории и участников, чтобы понять проблемные места изнутри.

- *Отчетность* для спонсоров и партнеров (фото, видео).

Контрольные вопросы и задания

1. Обозначьте ключевые принципы управления гоночной командой.
2. Раскройте организационную структуру гоночной команды.
3. Охарактеризуйте модель управления гоночной командой.
4. Как выстроены бизнес-процессы в гоночной команде?
5. В чем отличие линейной, проектной и функциональной моделей организации гоночной команды?
6. Что относится к ATL-коммуникациям гоночной команды?
7. Что относится к BTL-коммуникациям гоночной команды?
8. Раскройте этапы формирования бренда гоночной команды.

9. Перечислите ключевые требования к строительству автодромов и гоночных трасс.

10. Назовите ключевые составляющие маркетинговой стратегии автодрома.

11. Представьте структуру доходов и расходов автодрома.

12. Выделите функции менеджмента автодрома.

13. Каковы полномочия у рейс-директора и руководителя гонки?

14. Что входит в обязанности главного секретаря гонки?

15. Раскройте основные этапы оперативного управления гонкой.

ГЛАВА 4

МЕНЕДЖМЕНТ АВТОСПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

4.1. Оргкомитет, исполнительная дирекция, мастер-план

Организатор спортивного мероприятия (далее — организатор) — юридическое или физическое лицо, по инициативе которого проводится спортивное мероприятие и (или) которое осуществляет организационное, финансовое и иное обеспечение подготовки и проведения такого мероприятия.

Организатор спортивного соревнования (далее — спортивный организатор) — юридическое лицо, утверждающее положение (регламент) о данном спортивном соревновании, определяющее условия допуска к участию в нем, условия проведения спортивного соревнования, порядок выявления участника (участников), показавшего лучший спортивный результат, календарный план его проведения, порядок его организационного, финансового и иного обеспечения, а также осуществляющее иные полномочия в соответствии с нормативными документами.

Организационный комитет спортивного соревнования — лица, привлеченные организатором на официальном уровне для оказания ему содействия в подготовке и в проведении спортивной части мероприятия.

Организационный комитет спортивного мероприятия — временный рабочий орган управления, который создается в целях проведения спортивного мероприятия и соревнования. Именно от четкой работы и взаимодействия членов оргкомитета спортивного мероприятия и соревнования зависит успех в процессе его подготовки и управления им.

На начальном этапе работы разграничиваются полномочия между структурами оргкомитета, ставятся задачи и определяются разделы мастер-плана. Для более детальной проработки какой-либо темы проекта возможно формирование отдельных рабочих групп.

Дальнейшие заседания оргкомитета проводятся по принципу «постановка задачи — ответственный — сроки выполнения — отчет». Все решения и предложения членов оргкомитета оформляются протоколом и становятся обязательными для исполнения.

Оргкомитет гоночной Серии/Лиги решает следующие задачи:

- утверждает мероприятия в ЕКП на соответствующем уровне (федеральном, региональном, местном);
- готовит и выпускает распорядительные документы;
- утверждает смету затрат мероприятия и источники финансирования;
- заключает договоры аренды с гоночными трассами;
- разрабатывает и утверждает транспортную и медицинскую концепцию, концепцию безопасности;
- осуществляет директивное управление службами по различным направлениям во время подготовки и проведения мероприятия;
- осуществляет контроль за исполнением мастер-плана.

Организационный комитет этапа спортивного мероприятия — группа лиц, которая осуществляет подготовку спортивного мероприятия к конкретному этапу гоночной Серии/Лиги в соответствии с его особенностями: конфигурацией трассы, расположением трибун (или их отсутствием), подъездных путей и т.д. К специфическим задачам оргкомитета этапа можно отнести:

- организацию пресс-центра;
- организацию работы прессы на спортивном объекте;
- подготовку техники для обслуживания трассы;
- оформление рекламных площадей гоночной трассы;
- обеспечение техническим оборудованием;
- предоставление VIP-лож для гостей;
- обеспечение участников и зрителей туалетами.

Оперативную работу по подготовке спортивного мероприятия проводит *исполнительная дирекция мероприятия*. Если соревнования не вызывают особой сложности в подготовке и организации, оргкомитет или правообладатель осуществляет процесс планирования, организации и управления самостоятельно.

Создание исполнительной дирекции мероприятия может быть обусловлено делегированием полномочий оргкомитета, связанных со сложностью и трудоемкостью организационно-плановой работы всех структур. На политическом, директивном и контрольном уровнях члены оргкомитета сами производят те или иные действия и принимают решения, а на исполнительском уровне работает структура, больше напоминающая по функционалам *оператора мероприятия (спортивная дирекция)*.

Формирование исполнительной дирекции мероприятия может строиться вокруг спортивной федерации, имеющей право на это мероприятие и соответствующий опыт работы, или на базе ивент-агентств или спортивных структур местных органов управления, имеющих подобный опыт и серьезную репутацию на рынке. Допускается также и взаимное участие спортивной федерации и *спортивной дирекции* в статусе организатора и оператора по проведению мероприятия по взаимному решению и с разграничением полномочий (например, региональная федерация автоспорта (спортивная федерация) и ассоциация развития технических видов спорта Удмуртской Республики (спортивная дирекция в статусе организатора)).

На начальном этапе подготовки мероприятия определяется круг организаций и структур, связанных с подготовкой, планированием и реализацией всех задач предстоящего события. Для воплощения замысла требуется большая инициативная, творческая, организационная и координационная работа специалистов разных направлений, которая охватывает вопросы привлечения партнеров, рекламы, логистики, согласования регламента, организации судейства, медицинского обеспечения, безопасности и пр.

Если представить себе обобщенные, самые первостепенные задачи системного планирования, которые решает организатор гонок, то они таковы (табл. 4.1).

Таблица 4.1. Разделы подготовки и проведения автоспортивного мероприятия (Серии, Лиги)

<i>№ n/n</i>	<i>Наименование раздела</i>	<i>Ответственные</i>
1	Формирование оргкомитета Серии	РАФ, правообладатель Серии
2	Утверждение мероприятия в ЕКП	Оргкомитет Серии, оргкомитеты Этапов, РАФ
3	Разработка и утверждение регламента соревнований	Оргкомитет Серии
4	Разработка и утверждение сметы мероприятия	Оргкомитет Серии
5	Выбор и подготовка гоночной трассы (заключение договора аренды, инспектирование, дополнительное оснащение техническими средствами и т.д.)	Оргкомитет Серии
6	Служба протокола мероприятия, приглашение VIP-гостей	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
7	Билетная программа	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
8	Оформление спортивного объекта	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
9	Маркетинг, спонсоры, реклама	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, рекламные агентства
10	Транспортная концепция мероприятия	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, структуры ГИБДД
11	Медицинская концепция мероприятия	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, органы здравоохранения
12	Программа гостеприимства, проживание участников и гостей мероприятия	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
13	Организация питания участников и гостей	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа

Окончание табл. 4.1

<i>№ n/n</i>	<i>Наименование раздела</i>	<i>Ответственные</i>
14	Концепция безопасности мероприятия	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, силовые структуры
15	Торжественные церемонии открытия, закрытия и награждения. Развлекательные программы для болельщиков и культурные программы для участников	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
16	Организация телевизионной трансляции мероприятия	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, телекомпания ХБ
17	Система аккредитации участников, гостей и персонала	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа
18	Организация судейства, службы статистики и результатов, презентация соревнований	Оргкомитет Серии, оргкомитет Этапа, судейская коллегия, технические делегаты
19	Организация пресс-центра	Оргкомитет Этапа
20	Организация работы прессы на спортивном объекте	Оргкомитет Этапа
21	Страхование мероприятия и участников	Оргкомитет Серии
22	Концепция допинг-контроля (при необходимости)	Оргкомитет Серии, Оргкомитет Этапа
23	Визовая поддержка участников и гостей мероприятия (при необходимости)	Оргкомитет Серии, консульский отдел МИД
24	Другое (средства связи и радиочастоты, техника подготовки гоночной трассы и др.)	Оргкомитет Этапа

Далее организаторы приступают к разработке мастер-плана мероприятия.

Мастер-план — это сводный план всех действий и процессов, которые определены местом и временем, с указанием исполнителей и ответственных лиц. Именно его разделы и дедлайны будут являться ключевыми факторами при планировании и реализации проекта. Неисполнение или несвоевременное исполнение пунктов мастер-плана ведет к

ужесточению графиков выполнения работ/услуг и зачастую оказывает влияние на качество предполагаемых (ожидаемых) результатов.

По решению правообладателей и/или оргкомитета утверждаются название мероприятия и его формат (чемпионат, кубок, первенство и т.д.). Вместе с этим определяются место и время проведения спортивных соревнований, культурных программ и официальных церемоний (при необходимости).

Например, в организации этапа RDS GP участвуют 500 человек, в RDRC 700 человек — это организаторы и участники.

4.2. Регламент мероприятия

Автоспорт — один из самых зарегулированных видов спорта, потому что он небезопасен.

Основным документом спортивного мероприятия является Регламент. *Регламент мероприятия* — обязательный официальный документ, составленный и согласованный организатором мероприятия с государственными спортивными органами, структурами безопасности, здравоохранения, транспорта и др. Очень часто организаторы обращаются к Регламенту соревнований вместо Регламента мероприятия. Разница в этих документах, прежде всего, связана с использованием финансовых ресурсов, категориями затрат и расходованием средств.

В настоящий момент основным организатором в автоспорте является РАФ (см. ЕКП автоспорта). Поэтому вопросы финансирования, инвестиций, привлечения рекламодателей рекомендуется обсуждать на уровне РАФ. Вы можете вспомнить несколько проектов спортивных мероприятий: заезды болидов команд «Формулы-1» вокруг Кремля (Moscow City Racing) или старт ралли-рейдов «Шелковый путь» на Красной площади в Москве. Регламенты таких мероприятий заметно отличаются от типовых документов. Для организаторов календарных мероприятий РАФ рекомендуется особое внимание уделять *спортивному регламенту и техническому регламенту*.

Регламент мероприятия — основной управленческий регулятор спортивной программы мероприятия, который определяет цели, задачи, состав участников соревнования, порядок и способы определения победителей. Регламент определяет все отношения между организаторами соревнования, его участниками и судьями. Основное отличие Регламента мероприятия от Положения о соревнованиях — утверждение категорий затрат и ответственности членов оргкомитета по вопросам финансирования, безопасности, медицинского и транспортного обеспечения участников и гостей, а также экологическая безопасность.

Каждый Регламент должен быть согласован на региональном или федеральном уровне в зависимости от уровня мероприятий. Чемпионаты и кубки России согласовываются с РАФ, остальные соревнования согласовываются в региональных автоспортивных федерациях. Трасса должна быть лицензирована РАФ и иметь паспорт трассы.

Спортивный регламент — свод правил, на основании которых вам как организатору нужно уметь общаться со всеми участниками процесса — внешними и внутренними. Чем более качественно у вас написан Спортивный регламент, тем легче вам будет работать. Составление Регламента и программы (расписания) соревнований, требований безопасности, штрафы и членские взносы участников, страхование — все должно найти свое место в этом документе.

Автоспорт от других видов спорта отличается тем, что участниками спортивных соревнований выступают не только гонщики, но и автомобили. Они в соответствии с гл. 8 Спортивного кодекса РАФ являются *спортивным снарядом*. Автомобили разделяются по их типу, категории, группе подготовки, типу и рабочему объему их двигателя.

Технический регламент в связи с этим определяет технические требования к допускаемому до соревнований автомобилю: размер, вес, двигатель, трансмиссия, подвеска автомобиля, аэродинамика, граунд-эффект, топливная смесь и множество других аспектов форм и функций гоночного автомобиля.

Разработанный *Регламент соревнований* обязательно утверждается оргкомитетом и заблаговременно рассылается всем потенциальным участникам соревнований, заинтересованным организациям и лицам.

Ключевая задача оргкомитета, как бы странно это ни звучало, заключается в пропаганде изучения всеми участниками Регламента соревнований.

Одной из самых частых проблем является взаимодействие спонсоров, партнеров (рекламодателей) с организаторами, командами и пилотами (рекламоносителями). Права и обязанности сторон в каждой категории должны быть согласованы в маркетинговом Регламенте до начала соревнований.

Реклама для размещения на автомобилях, предоставляемая организатором/промоутером, подразделяется на обязательную, от которой заявитель не может отказаться ни при каких обстоятельствах, если он заявил свой автомобиль для участия в соревнованиях, и необязательную, места для нанесения которой резервируются организатором, но могут быть у него выкуплены заявителем.

Регламент соревнования (пример в *Приложении 1*) обязан включать следующие разделы.

- Регламентирующие документы (Федеральный закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации», Спортивный кодекс РАФ, Технический регламент, Правила проведения соревнований по конкретной дисциплине, антикоррупционные, антидопинговые положения, запреты на ставки, и прочее).

- Полная информация об организаторе (промоутер, автодром).

- Официальные лица и контакты.

- Календарь соревнований.

- Допускаемые участники. Правила для заявителей. Списки необходимых документов (лицензии, справки, персональные данные и т.п.). Стартовые взносы.

- Допускаемые автомобили. Технические требования и остальные правила, определяемые именно *Спортивным регламентом* (шины, топливо, вес автомобиля, обязательная реклама и пр.).

- Гоночные трассы и правила размещения участников.

- Описания соревновательных процедур (отбор, квалификация, гонка, процедуры старта/финиша и т.д.).

- Пенализации и штрафы. Протесты и апелляции на решение спортивных властей. Возможность подачи протестов и апелляций лучше подкреплять материально.

- Результаты. Начисление очков. Награждение.
- Дополнительная информация.

Обязательный документ — *план безопасности* (пример в *Приложении 2*). Он согласовывается с администрацией муниципального образования, на чьей территории проходит спортивное соревнование. В нем указываются план действий в случае внештатной ситуации, адреса и телефоны ближайших больниц и специальных служб.

Далее составляется регламент этапа, который должен быть согласован с РАФ. *Регламент этапа (частный регламент)* — уточняющий документ к каждому конкретному этапу, который включает в себя следующую информацию (пример в *Приложении 3*):

- дату и место проведения;
- официальные лица;
- особенности конкретного этапа. Схему движения, размещение основных зон и пр.;
- программу соревнований с подробным расписанием;
- официальные лица (расширенный список);
- согласования Плана общественной безопасности и Плана спортивной безопасности с местной федерацией и органами власти (пример в *Приложении 4*).

Как мы отмечали ранее, правом организовывать мероприятия и проводить соревнования по автоспорту FIA наделила РАФ. РАФ получил аккредитацию в Министерстве спорта России для ведения этой деятельности. Поэтому организация гонок без РАФ в составе оргкомитета в большинстве случаев ведет к конфликту.

В связи с этим регламенты соревнований необходимо разрабатывать на основе *Спортивного кодекса РАФ*, который устанавливает правовые, технические, организационные и иные основы автомобильного спорта в России, термины и определения, права и обязанности организаторов,

участников, пилотов, официальных лиц, участвующих в соревнованиях. Он состоит из восьми глав:

Глава 1. Общие положения

Глава 2. Номенклатура и определения

Глава 3. Судебно-дисциплинарные вопросы

Глава 4. Организаторы. Общие правила для организаторов

Глава 5. Трассы и места проведения соревнований

Глава 6. Документы для участия в соревновании

Глава 7. Официальные лица. Спортивный судья

Глава 8. Автомобили

В приложениях дополнительно представлены Этический кодекс, образцы документов для участия в соревновании, перечень функциональных обязанностей официальных лиц, общие правила выдачи лицензий, положение о техническом делегате, рекомендации по обеспечению мер безопасности при проведении соревнований, медицинский регламент, положение об углубленном техническом осмотре автомобилей, положение об аттестации спортивных судей, рекомендации по подготовке и сертификации гоночных трасс. Изучите документы комитетов по автоспорту (регламенты, правила проведения соревнований по конкретной дисциплине автомобильного спорта).

Если вы собираетесь организовать *любительские соревнования или массовое спортивное мероприятие*, то рекомендуем подготовить и утвердить Регламент в соответствии со Спортивным кодексом РАФ. Призываем организаторов гонок к тому, чтобы спортивная и техническая регламентация, требования к безопасности были соблюдены, автомобили были исправными, трасса и экипировка омологированы, поскольку, как бы это буднично ни звучало, «правила автоспорта написаны кровью». Чем больше согласований у вас имеется на руках, тем проще найти ответственное или в особо серьезных случаях — виновное лицо.

Без согласованного Регламента ваше соревнование превращается в «дворовые покатушки». К сожалению, дороги Российской Федерации богаты подобного рода любителями «погонять» и «подыметь резину». Это можно рассматривать как нелегальное соревнование или *запрещенное соревнование* — соревнование, по которому вынесено решение Совета РАФ по спорту о его запрещении. РАФ может запретить прове-

дение любого соревнования по автоспорту на территории России, не соответствующего Кодексу. Если такое соревнование является составной частью более крупного соревнования, на организацию которого было выдано разрешение, то это разрешение аннулируется. Более того, участие гонщика или судьи — обладателя лицензии РАФ в запрещенном соревновании влечет за собой временную дисквалификацию. Участие пилотов и маршалов в согласованных соревнованиях, напротив, идет в зачет.

Проще говоря, запрещенным соревнованием в России может быть признана гонка без утвержденного спортивного регламента, не соответствующая правилам безопасности, спортивным и этическим нормам.

4.3. Бюджет и смета затрат спортивного мероприятия

Автомобильный спорт является очень затратным видом спорта. Для занятия автоспортом вам как гонщику необходима не только дорогостоящая экипировка (шлем, перчатки, комбинезон, обувь, термобелье), но и спортивный снаряд — гоночный автомобиль, который, более того, необходимо постоянно дорабатывать, испытывать и обеспечивать техническими жидкостями и запасными частями. Дополнением к этому будут расходы на аренду гоночной трассы и другие сопутствующие расходы.

Организация автоспортивного мероприятия также является высокозатратной. Вопрос формирования бюджета становится одним из самых первоочередных для оргкомитета. Нужно представлять размеры и статьи затрат, источники получения доходов, готовить правоустанавливающие документы. Будущее гоночной серии будет зависеть от инвестиций в гоночную серию, а обслуживание каждого зрителя стоит денег.

Смета затрат на проведение спортивного мероприятия представляет собой финансовый документ, определяющий категории затрат, доходов и источники финансирования. Основным руководством для формирования сметы является Регламент спортивного мероприятия или какой-либо другой регламентирующий документ, на основании которого можно относить затраты на те или иные виды работ или услуг.

Основные задачи при формировании сметы затрат спортивного мероприятия:

- определение всех источников финансирования;
- определение категорий затрат на мероприятие;
- определение всех возможных источников дохода (до, после и во время мероприятия);
- подготовка единой сметы затрат.

Источниками финансирования автоспортивного мероприятия могут выступать собственные и заемные средства организатора и спонсорские деньги.

Затраты будут составлять такие категории, как:

- подготовка гоночной трассы под конкретное спортивное соревнование или аренда гоночной трассы;
- оплата труда судейской коллегии и маршалов;
- оплата работы силовых и специальных служб (охраны, пожарного состава);
- питание организаторов и судей;
- музыкальное сопровождение и культурная программа;
- организация телевизионной и стриминговой трансляции, работы комментаторов на трассе и «в трансляцию»;
- наградные кубки и медали.

Для примера представим смету затрат на этап Кубка России по трековым гонкам на ипподроме в Ижевске (3—4 февраля 2024 г.).

В данном примере Сметы затрат спортивного мероприятия представлены максимально развернуто виды услуг, которые потребуются организаторам для создания и проведения спортивного события.

Таблица 4.2. Смета затрат на организацию автоспортивного мероприятия

<i>Статья затрат</i>	<i>Руб.</i>
Судейство	250 000
Взнос в РАФ для размещения в ЕКП	15 000
Взнос в региональную федерацию	10 000
Комментатор	17 000
Ведущий	5 000

Окончание табл. 4.2

<i>Статья затрат</i>	<i>Руб.</i>
Аренда ипподрома	80 000
Медицинский работник	3 000
Призовой фонд	18 000
Судейский автобус	5 000
Дизайнер	5 000
Фотооператор	6 000
Печать рекламной продукции	20 000
Видеооператор	15 000
Кубки	12 000
Питание участников	20 000
Мотивация сотрудников	100 000
ВИП-зона	40 000
Биотуалеты	20 000
Билеты (тираж 2000)	4 000
Страховка (количество зрителей 2000)	6 000
РАО	28 000
Звуковое оборудование	25 000
Кассир (10 % от проданных билетов)	100 000
Эвакуация	6 000
Реклама	100 000
Видеотрансляция	75 500
Розыгрыш	3 500
Услуги бухгалтера	10 000
Налоги	60 000
Волонтеры	10 000
ЧОП	59 500
Представительские расходы	40 000
Строительство трассы	400 000
Итого	1 568 500

Источник: Егор Макаров.

Важным моментом в формировании финансовой стратегии спортивного мероприятия будут являться *доходные разделы сметы*. В большинстве случаев доходы определяются выручкой от билетной программы, стартовых взносов и оказанием различных услуг — торговли сувенирами, атрибутикой, едой, напитками, предоставлении в аренду торговых площадок для всех желающих и т.д.), поступлений от реализации телевизионных прав и коммерческих прав на мероприятие.

В случае с взятым в качестве примера этапом Кубка России по трековым гонкам структура потоков поступления доходов выглядит следующим образом:

- стартовые взносы участников;
- выручка от тренировочных заездов;
- выручка от реализации билетов на трибуну;
- выручка от реализации VIP-билетов;
- взносы арендаторов торговых мест;
- спонсорская поддержка.

4.4. Материально-техническое обеспечение

Для организации гонки необходимо соблюдение всех требований и технических заданий (например, полученного от хост-бродкастера для организации телевизионной трансляции). В случае аренды гоночной трассы правообладатель серии, оргкомитет серии и другие службы составляют единое техническое задание для спортивного объекта и выстраивают техническую концепцию мероприятия. На основании выше перечисленного составляется техническое задание для спортивного объекта и заключается договор аренды с гоночной трассой. Как правило, отечественные стационарные автодромы оснащены необходимыми помещениями и оборудованием.

Если вы проводите гонку не на стационарном спортивном объекте, то необходимо позаботиться о наличии, например:

- флаговой сигнализации, распознавательных жилетов, раций, постов для маршалов;
- регистрации и медицинского контроля гонщиков;

- помещения и звукового оборудования для комментатора;
- системы хронометража для судейской коллегии;
- огороженной площадки для закрытого парка автомобилей;
- места для нахождения специальных служб;
- склада для оргкомитета;
- площадок для рекламодателей;
- оградительных сеток;
- фудкорта;
- туалетов;
- «тумбы» для награждения и пр.

Выделим основные компетенции работников материально-технической службы:

- определение гоночной трассы для проведения мероприятия и подготовка договора аренды;
- перечень технического оборудования, задействованного на мероприятии, и сертификаты соответствия на это оборудование;
- объем требуемой электроэнергии для работы оборудования и необходимость резервного питания;
- условия подключения к сетям, схемы подключений к сетям и схемы подвесов оборудования, рекламы, информационных стоек;
- количество мебели в каждой зоне/помещении и ее спецификация;
- количество и размеры сборных конструкций, подиумов, платформ;
- схемы возводимых помещений, трибун, специальных зон, схемы их оснащения оборудованием, мебелью и подключениями к сетям;
- количество и перечень занимаемых помещений на спортивном объекте.

4.5. Служба протокола мероприятия

На этапе планирования спортивного мероприятия служба протокола составляет списки для приглашения официальных лиц и гостей на соревнования и формирует категории гостей. Затем начинается работа на

гоночной трассе по организации зон гостеприимства и лож для различных категорий гостей и планирование мероприятий для каждой категории гостей. Например, в Российской серии кольцевых гонок определены следующие категории.



Программа VIP-гостеприимства на этапе РСКГ включает в себя следующие услуги:

- VIP-ложа: ложа оснащена мониторами для просмотра трансляции, имеет индивидуальный выход на крышу с видом на трассу;
- VIP-парковка: вам не придется думать, где и как оставить свой автомобиль. Парковка недалеко от входа в VIP-ложу — ваш автомобиль будет в шаговой доступности;
- экскурсия в паддок: для вас будут организованные экскурсии в паддок и боксы команд. Вы сможете понаблюдать за работой гоночных коллективов в процессе соревнований;
- выход на грид-процедуру: вы сможете посетить грид-процедуру на стартовой прямой перед гоночными заездами. Это уникальная возможность ощутить стартовое волнение пилотов;
- закуски во время мероприятия;
- горячие и прохладительные напитки.

VIP-гостеприимство на этапе RDS GP включает в себя следующие услуги:

- место в VIP-ложе с фуршетом и напитками;
- персональное кресло на трибуне;
- VIP-парковка;
- приоритетный проход на автодром;
- доступ на парад пилотов и автограф-сессию;
- проход в сервис-парк;
- заезд на дрифт-такси с профессиональным пилотом.

4.6. Безопасность спортивного мероприятия (специальные службы, медицинский контроль)

Огромное значение в процессе планирования спортивных мероприятий занимают вопросы безопасности. Важно помнить: *организатор несет ответственность за все!* В состав оргкомитета обязательно входит руководитель штаба безопасности мероприятия, отвечающий за план безопасности на соревнованиях и координацию действий различных

служб. Оргкомитет утверждает Концепцию безопасности соревнований, несет ответственность за ее реализацию в части безопасности участников (отдельно) и зрителей. Соответствующая структура оргкомитета обязана организовывать, реализовывать и финансировать все необходимые меры безопасности на мероприятии, уделяя особое внимание месту проведения, отелям и транспортной системе.

Команда службы безопасности или частное охранный предприятие (ЧОП) мероприятия назначаются оргкомитетом для тесного сотрудничества с профильными государственными структурами.

Подразделение безопасности оргкомитета должно согласовать концепцию безопасности автоспортивного мероприятия с органами внутренних дел и учесть особенности мероприятий безопасности спортивного объекта (гоночной трассы, автодрома, трека), деятельность служб безопасности транспорта и отелей, а также других структур, которые оргкомитет считает необходимыми для данного мероприятия. Имя каждого члена подразделения службы безопасности, отвечающей за свой участок обеспечения безопасности на мероприятии, должно быть указано в составленном документе вместе с его телефоном, электронным адресом и контактными данными, позицией и занимаемой должностью на мероприятии, названием организации, которую он представляет.

Также должна быть утверждена специальная группа быстрого реагирования, в которую входят члены местной службы безопасности и которая будет решать все возникающие вопросы по мерам безопасности в месте проведения мероприятия. До начала мероприятия должно быть организовано как минимум одно совещание с группой быстрого реагирования и представителями оргкомитета.

Автоспорт — самый требовательный и не прощающий ошибок вид спорта из всех, поэтому фактор безопасности является ключевым и важнейшим. Задача организатора — уберечь всех участников автоспортивных отношений. Следует помнить, что Спортивный кодекс РАФ никогда не станет выше Уголовного кодекса РФ, если произошло преступление, пусть и непреднамеренное.

Когда задумываешься о мерах безопасности, обычных для современных гонщиков, начинает казаться чудом, что кто-то из пилотов вообще выживал в те времена после аварий, когда автоспорт только зарождался.

Защитные шлемы, используемые в мотоциклетных гонках, презирались, и не только потому, что считались «жаркими»: пользоваться ими значило показать себя начисто лишенным мужества. По этой причине они не получили широкого распространения вплоть до середины 1930-х годов, когда их стали повсеместно использовать в США и Англии. Однако большинство европейских пилотов не носили их до начала 1950-х годов. О ремнях безопасности никто и не помышлял, поскольку было распространено убеждение, согласно которому вылететь из разбившейся машины значило получить наивысшие шансы на выживание. Учитывая то, что вместительные топливные баки были ничем не защищены и легко разрывались на части, а также то, что в кокпитах не было ни усилителей, ни рам безопасности, «теория вылета» имела под собой некоторые основания. Одежда была бесполезна при аварии, хотя некоторые гонщики надевали куртки, чтобы защитить кожу на случай «проезда» по дорожному покрытию при вылете из кокпита. Другие надевали льняные комбинезоны, в основном из желания выглядеть модно и для того, чтобы пыль и грязь не пачкали нижнее белье. Добавьте к этому тот факт, что трассы не имели ограждений, были окружены деревьями, канавами, каменными заборами, столбами, отмечавшими километры дистанции, оврагами, домами и пасущимися животными — и относительно низкая смертность покажется чудом.

Доходило даже до того, что Ватикан требовал прекратить «все соревнования на скорость на треках или дорогах, как бы они ни были организованы», вплоть до середины 1960-х годов. Церковь заняла такую позицию: автоспорт по сути своей аморален и должен быть запрещен.

Гонки, конечно, несравнимы с искусством балета или музыки. Но когда я вижу Фанхио, скользящего в повороте, для меня это все равно, что видеть па в исполнении Павловой на сцене. В гонках невозможно достичь совершенства. Можно сделать это на конкретном автомобиле, в конкретном повороте, но на свете существует столько поворотов и столько автомобилей, столько покрытий и других условий, что это дает огромные возможности для совершенствования.

Стирлинг Мосс

Раньше не было гардрейлов и пит-лейнов, а трассу от зрителей разделяли ленточки и стога сена. Со временем автодромы стали реконструировать с учетом требований безопасности. Тем не менее, за весь период проведения этапов «Формулы-1» погибло более 30 гонщиков. После трагической гибели «бразильского волшебника» Айртона Сенны в 1994 г. FIA предприняла жесткие меры к требованиям безопасности. Но, к сожалению, пилоты продолжают погибать на гоночных трассах. Авария Жюля Бьянки на трассе Сузука в 2014 г. и Антуана Юбера в 2019 г. на трассе в Спа продолжили этот скорбный список.

За год на автодромах гибнет порядка 40—50 человек: гонщики, маршалы, судьи, зрители. Подробная статистика и информация о каждом трагическом случае представлена на сайте <http://www.motorsportmemorial.org>.

Любая трагедия на гонках связана с каким-то просчетом либо стечением обстоятельств. До сих пор наблюдается «гладиаторство», когда у автомобилей отсутствуют каркасы безопасности, ремни безопасности, а у гонщиков — шлемы. Идеально, чтобы и в любительских соревнованиях были автомобильные шлемы, система Hans, спортивные ремни безопасности с действующей системой омологации, поскольку речь идет о жизни человека.

Если вы решили заняться автоспортом, то первое, что вы должны сделать, — это приобрести дорогую и качественную экипировку. Если у вас нет на это денег, тогда автомобильным спортом лучше не заниматься.

Росс Бентли

Всю безопасность во время гоночного соревнования можно условно разделить на несколько составляющих:

- 1) безопасность всех участников, которую обеспечивает организатор, и безопасность самих организаторов, в том числе за счет работы спецслужб и ЧОП;
- 2) техническая комиссия, которая проверяет автомобили и экипировку гонщика;
- 3) медицинский контроль в начале каждого дня соревнований;

- 4) брифинги с бригадой маршалов;
- 5) безопасность для зрителей;
- 6) безопасность самого объекта:
 - здания и сооружения, которые должны соответствовать нормам Роспотребнадзора, пожарного надзора и других контролирующих органов. Идеально построить здания и сооружения таким образом, чтобы вопросов у надзорных органов было как можно меньше;
 - видеонаблюдение всех объектов автодрома и круглосуточная охрана с обязательным заполнением всех требуемых журналов;
 - безопасность гоночной трассы (РАФ и МФР выдают лицензию в случае соответствия трассы нормам безопасности);
 - наличие зон вылета, сервисных дорожек, гардрейлов, сеток;
 - наличие знаков и указателей;
 - наличие правил пользования боксом для гоночных команд.

В кузовных гонках самым опасным является боковой удар. По плану безопасности маршалы и специальные службы должны прибыть на место инцидента в течение 45 секунд.

Безопасности много не бывает. Стюардов (контролеров-распорядителей) необходимо учить разговаривать с людьми.

4.7. Служба размещения участников и гостей

Программа размещения всех категорий участников и гостей соревнований утверждается оргкомитетом на этапе планирования мероприятия. Как правило, зрители и гости планируют провести гоночный уик-энд комфортно и недалеко от автодрома. Поэтому заранее нужно готовить пакеты предложений для разных категорий гостей по их размещению в отелях, кемпингах, коттеджах и пр.

Основные задачи работников службы размещения:

- определение категорий лиц для размещения на мероприятии;
- определение сроков проживания всех категорий лиц;
- формирование цены проживания для каждой категории лиц;

- оформление заявок на проживание от делегаций и бронирование номеров в отелях;
- предоставление специальных помещений в отелях для технических нужд организаторов;
- обеспечение помещениями для официальных встреч, конгрессов и банкетов на мероприятии.

В российском автоспорте, как правило, администраторы гоночных команд, гоночных серий занимаются размещением своих сотрудников и гонщиков в отелях и гостиницах вблизи автодрома. Есть успешные примеры действующих гостиниц прямо на территории автодрома, например «Арт Отель» в подтрибунном помещении на АСК «Нижегородское кольцо».

4.8. Аккредитация

Для эффективности проведения всех спортивных мероприятий, функционирования всех подразделений оргкомитета и соблюдения «Концепции безопасности» необходимо предусмотреть процедуру аккредитации различных категорий: организаторов, пилотов, представителей, прессы, гостей, VIP, маршалов и др. Аккредитационные карты должны быть единого стандарта и иметь символы и надписи, которые позволяют обладателю аккредитации попадать в зоны доступа на мероприятия.

Основные задачи работников службы аккредитации:

- разработка макета аккредитационной карты;
- формирование категорий лиц для аккредитации;
- согласование перечня зон доступа для аккредитованных лиц;
- подготовка VIP-аккредитаций по представлению службы протокола оргкомитета.

Процесс регистрации форм для различных категорий специалистов (прессы, ТВ, фото и др.) производится предварительно в сети Интернет. Также отдельно регистрируются для проверки службой безопасности все работники подрядных организаций, привлекаемых для работы на мероприятии.

В российском автоспорте система аккредитации пока не сильно отлажена. По-прежнему присутствует система «кумовства», когда в паддок и на пит-лейн могут пройти друзья и родственники организаторов. Многие автоспортивные мероприятия не огорожены специальными зонами и мерами безопасности для ограничения входа определенных категорий лиц. Однако в целях получения прибыли от билетной программы такое состояние дел необходимо менять.

В «Формуле-1» выстроена серьезная система аккредитации. Так, на Гран-при США 2022 г. даже на имя коня был выписан официальный пропуск в паддок с фотографией и именем «Лошадка МакКонь» (Horsey McHorse — англ.). Лошадь официально была зарегистрирована как гость Даниэля Риккардо в паддоке (рис. 4.1). Льюис Хэмилтон добился спецпропуска в паддок для своего бульдога по имени Роско.



Рис. 4.1. Пример аккредитации в паддок «Формулы-1»

4.9. Транспорт

Транспортная концепция соревнований разрабатывается и утверждается на этапе подготовки и планирования мероприятия. В автоспорте, как правило, участники соревнований добираются до автодрома самостоятельно. Это связано, чаще всего, с огромным багажом технического оборудования и технического сервиса для обеспечения работы команд на гоночном этапе.

На больших этапах Гран При серий оргкомитет обеспечивает транспортную концепцию мероприятия с выделением полосы движения, обеспечением регулирования сложных участков городских магистралей регулировщиками и сопровождением автобусов и шаттлов с различными категориями официальных лиц, членов команд, партнеров, гостей автомобилями сопровождения ГИБДД.

В аэропортах, на автодроме, в основных отелях, где размещаются участники гонок и официальные лица, должны быть смонтированы транспортные стойки со специалистами транспортной службы оргкомитета. Они координируют куда и когда будет отправлен шаттл, как лучше добраться к какому-то месту назначения, как организовать поездку для развлекательной программы и пр.

Важно понимать, что трансфер аэропорт — автодром станет самым популярным маршрутом ближайших трех дней. Поэтому дежурство на транспортной стойке следует сделать круглосуточным.

4.10. Организация питания участников и гостей мероприятия

Программа питания участников и гостей соревнований формируется в соответствии с требованиями Регламента или другого разрешительного документа на этапе подготовки соревнований.

Основные задачи работников службы питания:

- определение категорий лиц, питающихся за счет организаторов;
- предоставление питания для самоплательщиков;

- подготовка ланч-боксов для организаторов, гонщиков и других категорий;
- организация питания категории VIP.

4.11. Билетная программа

Продажа билетов на спортивные соревнования — одна из форм оценки услуги, предлагаемой зрителям. В современном спорте билетные программы являются важной составной частью бюджета спортивной организации. Вместе с доходами от реализации телевизионных прав, маркетинговых и рекламных программ продажа билетов и сопутствующей продукции в дни проведения события составляет основную статью доходов организации. На этапе планирования спортивного мероприятия организаторы знают вместимость спортивного объекта и могут заняться разработкой билетной программы для данного события. Выделяются различные категории билетных мест: зона свободного размещения, стандарт, комфорт, VIP и др.

4.12. Оформление автодрома и реклама

В соответствии с п. 1.6.4 Спортивного кодекса РАФ автомобили, участвующие в соревновании, могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству России и регламентации FIA и РАФ;
- не является политической и религиозной по сути;
- не противоречит нормам морали и этики;
- не является оскорбительной;
- не мешает визуальному обзору;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования.

Места для рекламы, расположенные на эмблемах соревнования и/или стартовых номерах, резервируются под рекламу организатора. Такая реклама обязательна, и заявители не могут от нее отказаться. *Запрещается включать в обязательную рекламу* информацию о производителях автомобилей, шинах, топливе или маслах.

Регламентом многоэтапного соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях соответствующей единой рекламы на всех этапах данного соревнования. Эта реклама также является обязательной, и заявители не могут от нее отказаться.

Любая другая реклама, предложенная организатором, может быть только необязательной. Отказ от нее не может повлечь штраф в виде увеличения стартового взноса более чем в два раза по отношению к стартовому взносу, установленному с необязательной рекламой. Отказ заявителя от необязательной рекламы производителей автомобилей, шин, топлива или масел не может повлечь за собой никакую дополнительную плату. Заявители, принимающие необязательную рекламу организатора, должны зарезервировать места для нее.

4.13. Организация телевизионной трансляции мероприятия

С позиции телекомпании автоспорт — это внестудийное производство и, как правило, прямой эфир, поэтому продакшн является сложным.

1-й этап — подготовка к телетрансляции:

- 1) получение технического задания от заказчика;
- 2) осмотр площадок (автодромов). Желательно обращаться к исполнителю за месяц до трансляции события;
- 3) утверждение графика и объема работ;
- 4) подготовка сметы (стоимости) проекта. Для этого необходимы точные даты, точная локация, техническое задание; смета включает в себя затраты на работу творческого персонала (операторов, режиссеров, микрофонных операторов, звукорежиссера, режиссера видеоповторов и т.д.) и технического персонала (он обслуживает ПТС — передвижные телевизионные студии. Она обеспечивает производство трансляции на месте собы-

тий. Как правило, это 7—12 инженеров и сам начальник ПТС), стоимость аренды ПТС, спецтехника (например, камера гиперзамедленного действия для съемок дрифта, беспроводные технологии для интервью в микс-зоне или на стартовой прямой), затраты на топливо, логистика персонала (проезд, проживание);

5) заключение договора.

2-й этап — разрабатывается техническое задание для автодрома.

Что должен предоставить автодром?

1. Места размещения камер (как правило, 10—20 камер). Обычно на российских автодромах такие места не предусмотрены, поэтому создателю контента приходится продумывать и строить специальные платформы — «автовышки», «станки».

2. Звуковой микрофон (10—15 штук).

3. Микрофон беспроводной (две штуки).

4. Возможность использования радиоканала.

5. Точки подключения 220v (10 штук).

6. Кабина комментатора (две единицы).

7. Микс-зона — здесь журналисты могут взять интервью у гонщика (одна единица).

8. Зона флеш-интервью — располагается рядом со старт/финишной прямой в целях экспресс-интервью с гонщиками, механиками, чтобы передать эмоции сразу после финиша, — одна единица.

9. Площадка для ПТС с дизельным генератором.

10. График заезда/выезда ПТС.

11. Кейтеринг хост-бродкастера (производителя сигнала).

12. Маршрут прокладки кабеля. Важно продумывать и проектировать при строительстве автодрома все закладные линии. Например, на автодроме «Смоленское кольцо» оптоволоконные кабели 3к или 4к приходится протягивать на некоторых участках через гардрейлы и даже крепить к деревьям. К каждой камере идет свой кабель. Последовательно их подключить невозможно, поскольку будут потери сигнала и возможен риск отключения сразу всех камер, если одна выйдет из строя. Например, на автодроме Moscow Raceway для этих целей продуманы проколы под землей. На «Сочи Автодроме» закладные линии были смонтированы благодаря организаторам «Формулы-1». От точки постановки ПТС до

удаленных камер длина кабеля составляет, как правило, 1,5—2 км. Учитывая, что в работе задействовано 15 камер, в целом потребность составляет около 100 км кабеля.

Современные технические средства коммуникаций для трансляции и воспроизведения сигнала (камеры, коптеры, стедикам, гоу-про, передатчики, микшеры, эффекты ускоренного и замедленного показа, наложение графики, микрофоны шумовые и речевые, запись и повторы, мультипросмотр на ТВ (например, трансляция из кокпита)) позволяют формировать телевизионную картинку самого высокого качества.

13. Зона награждения.

Творческая и техническая служба организации трансляции гонки.

Творческая служба состоит из команды в составе:

- продюсера;
- режиссера трансляции — выдает ту картинку, которую видит телезритель;
- редактора — изначально делает верстку гонки, ведет связь с «Останкино»;
- режиссера видеоповторов (два человека) — на это уходит всего 3—5 сек;
- комментатора (два человека);
- корреспондента (два человека);
- оператора-постановщика — создает расстановку камер и операторов на автодроме;
- операторов на точках (15 человек).

Техническая служба включает:

- звукорежиссера;
- технолога — создает технологическую схему и схему размотки;
- микрофонного оператора — ассистента звукорежиссера (три человека);
- инженера спецтехники — управляет радиоканалами, кранами, онбордами (три человека);
- начальника ПТС;
- инженера ПТС — обслуживают ПТС, разматывают кабели, настраивают камеры (10 человек);
- водителя (четыре человека).

Для организации одного этапа российской серии кольцевых гонок задействовано, как правило, 45 человек. Подготовка трансляции занимает, как правило, два предварительных дня.

Аренда SpyderCam составляет, как правило, 300—350 тыс. в день. Например, 4к-объектив стоит 7 млн руб. Ориентировочно трансляция одного этапа РСКГ стоит от 2 млн руб. Затраты на ТВ-трансляцию одного этапа RDS GP составляют порядка 7 млн руб.

Для удешевления трансляции возможна организация через арендованную ПТС (приблизительная стоимость аренды — 200 тыс. руб. без ФОТ в день при условии 5—6 камер), интернет-трансляции или стриминговой трансляции. Но надо понимать, что вы в конечном итоге хотите получить. Для популяризации автоспорта такой вариант допустим. Для премиальных спонсоров, возможно, он будет неприемлем.



Гайк Аракелян

Источник: Александр Пенкин, НИУ ВШЭ.

Получается замкнутый круг: если мы не показываем спорт, то он не популярен — соответственно, от него нет доходов. Если мы все еще продолжаем его не показывать, он останется непопулярным, и от него по-прежнему не будет денег.

Телевещатель покупает доступ прав к аудитории. Телевидение осталось федеральным, отсутствуют платные каналы, поскольку у нас низкая платежеспособная аудитория.

Гайк Аракелян, продюсер МАТЧ ТВ



Источник: Гайк Аракелян.

Рис. 4.2. Схема расстановки камер на примере автодрома «Смоленское кольцо»

Проблема автоспортивных телетрансляций заключается в том, что болельщиков технических видов спорта в России очень мало. За рубежом автоспорт построен на персонализации. Российские серии не всегда могут этим «похвастать». Как только в России появятся яркие личности — повысятся рейтинги. Прямой эфир, как правило, направлен на тех, кто «фанатеет» от автоспорта. Для всех остальных нет никакой разницы. В случае дайджеста добавляется картинка. Но букмекерские спонсоры, как правило, диктуют правила прямого эфира и трансляции на федеральном телеканале. На отечественном рынке принято так: статус мероприятия повышается, если заявлена телевизионная трансляция.

3-й этап — техническая подготовка. Она включает:

1) контроль монтажа: проверка точек 220 v; места размещения камер; размещение кабелей и подводок ТВ-сигнала (саму воздушную линию тянет автодром); доступ в зоны работы;

2) общий контроль: подготовка трансляционной графики (инфографики) при участии рэйс-контроля; аккредитация ПТС; выдача жилетов операторов; согласование радиочастот.

4-й этап — телетрансляция: прямой эфир, интервью пилотов на стартовой прямой, награждение победителей класса, работа на пит-лейн. Важно понимать, что эфирное время не продается (в соответствии с российским законодательством). Продается продакшн.

Информационные периоды гонки:

- подготовительный период;
- предстартовый период:
 - официальное табло гонки;
 - в ходе гонки;
- по окончании заездов;
- по окончании награждения.

5-й этап — демонтаж и постпродакшн:

1) перегон хайлайтов (лучших моментов) и сопроводительной информации;

2) демонтаж телевизионного оборудования, сматывание кабеля;

3) создание дайджеста (как правило, продолжительностью 12, 24, 48, 90 мин) — перегон контента по оптоволоконной линии или спутнику в телецентр для выхода в новостной эфир;

4) предэфирная подготовка.

Задачи телевизионных трансляций:

- по категориям зрителей;
- по заказчикам:
 - популяризация соревнований;
 - популяризация серий;
 - популяризация команд;
 - популяризация пилотов;
 - популяризация трассы, персонала, места, где находится трасса,

и т.д.;

– продвижение спонсора соревнований.

Пути развития телевизионных трансляций:

- использование возможностей VR;
- выбор аудиодорожки в трансляциях соревнований;
- встроенные интерфейсы социальных сетей;
- выбор камеры в трансляциях соревнований;
- возможности для общения внутри платформы;
- форум болельщиков внутри платформы;
- интеграция ставок на спорт;
- персонализированная реклама;
- персонализированные рекомендации контента;
- фэнтези-турниры;
- иммерсивные (погружающие) форматы взаимодействия с болельщиками (например, «Формула-1» планирует использовать свой цифровой рекламный инвентарь для партнерства с локальными букмекерами);
- хайлайты/короткие формы контента;
- контент от команд/спортсменов;
- оригинальный контент/ документальные фильмы;

- контент от болельщиков;
- прямые трансляции;
- результаты соревнований/новости/ статистика;
- аудиоконтент/контент с голосовой активацией;
- контент от спонсоров/ брендированный контент.

Когда ТВ снимает Олимпийские игры или чемпионаты мира по футболу, очень серьезные деньги идут в телевизионную рекламу. Финансовый механизм телевизионной трансляции гонок в России пока находится в зачаточном состоянии.

Спорт как инструмент рекламы и продвижения заработал в России после Олимпийских игр в Сочи-2014. Компании увидели, что этот инструмент работает. Самый богатый спорт с самой огромной аудиторией — это автоспорт. Но вначале его нужно аудитории показывать за деньги; со временем парадигма должна измениться — когда телеканалы будут платить гоночным сериям.

Пример: телеканал «Евроспорт» выступал промоутером гоночной серии WTCC как инструмент привлечения спонсоров — еще один инструмент, над которым есть смысл подумать.

4.14. Пресс-центр и работа прессы на мероприятии

- Пресс-служба:
 - информационные продукты (тексты, фото, видео);
 - генерирование информационных поводов.

Пресс-службы в автоспорте:

- 1) пресс-служба автодрома;
- 2) пресс-служба соревнования или чемпионата;
- 3) пресс-служба гоночной команды/спортсмена;
- 4) пресс-служба партнера/спонсора;
- 5) пресс-служба производителя гоночной техники.

Обязанности пресс-службы в автоспорте:

- 1) размещение новостей;

2) рассылка пресс-релизов, проведение пресс-конференций (брифингов);

3) организация пресс-трипа;

4) предоставление образцов;

5) организация интервью.

Как строится работа пресс-службы?

1. Работа в течение сезона и в межсезонье: работа со спонсорами, работа со СМИ, создание дополнительных информационных поводов; ведение социальных сетей команды/спортсмена.

2. Работа на соревнованиях: подготовка пресс-релизов, организация работы фото- и видеослужбы для СМИ, социальных сетей, команды и спортсменов; организация пресс-конференций, пресс-подходов, общения со СМИ; рассылка фото- и видеоматериалов после события. Предварительно лучше писать технические задания для исполнителей фото- и видеоконтента, которые показывали бы эмоции спортсменов, зрителей, массовость, успех.

Функции информационных потоков:

- развлекательные;
- информационные;
- финансовые (продажа прав на трансляцию или, напротив, — как в России, платные);
- организационные (служебные, требования к организации, соблюдению регламента и расписания);
- технические и технологические (ТВ и коммуникационное оборудование автодромов, автомобилей, служб).

Нужно обратить внимание на формирование горизонтальных связей с коллегами из СМИ, блогерами и экспертами в автоспорте. Вертикально все отстроено (календарь чемпионатов, кубков России), участники известны, организаторы известны. Но при этом отсутствуют рыночные связи. Там, где нет рынков, отсутствует конкуренция. ТВ-компании, вместо того чтобы платить правообладателям за показ, собирают с пра-

вообладателей деньги, чтобы в каком-либо формате эти соревнования показывали по ТВ. Пока реалии таковы.

Со всеми остальными категориями прессы можно и нужно строить свои отношения. Аккредитация (красивая история, которую можно продать). Пресс-подходы. Пресс-релизы. Журналисты и спортсмены должны образовывать симбиоз. Журналистам нужны яркие фразы, неожиданные подробности и важные детали, гонщикам — возможность привлечь к себе, команде, спонсорам и партнерам внимание.

Главные тезисы, которые нужно донести:

- ваша команда — лучшая команда страны, в которой работают топовые профессионалы;
- сила команды — в профессионализме, слаженной работе и взаимопомощи.

В соревнованиях, в которых вы участвуете, собраны сильнейшие спортсмены в истории вашей страны, поэтому победы достаются тяжело. Тем они ценнее.

Представить, рассказать и показать спонсора — часть вашей работы. Это не работа журналистов, а ваша и PR-службы вашей команды. На гонках NASCAR и IndyCar интервью после победы начинается со слов: «Хотел бы поблагодарить...», — и далее следует список спонсоров. Машину называют по титульному спонсору: Hitachi Chevrolet или Bush Light Mustang. Если спонсор — напиток, то во время интервью его держат в руках и пьют. По возможности ставят продукцию спонсора на крышу. Это то, к чему надо стремиться! Интервью после финиша — это ваша минута славы. И вы должны говорить то, что считаете нужным, не всегда следуя вопросам корреспондентов.

Обращаем ваше внимание на две категории спонсоров, которых нужно поблагодарить, и специфику их представления.

Консервативные серьезные бренды: литературный язык, официальный стиль и аккуратный внешний вид.

Дерзкие молодежные бренды: сленг и неологизмы, свободный стиль в одежде и внешнем виде.

4.15. Медиа и IT-сервисы на мероприятии

Требования в области IT и факторы, которые необходимо учитывать

Процессы и оборудование, на которые следует обратить внимание:

- носители информации и программное обеспечение: ноутбуки, компьютеры и принтеры, в идеале должны быть собственными, т.е. приобретенными организатором, а не взятыми в аренду, чтобы обеспечить требуемый и качественный уровень работы;
- для связи между сотрудниками организатора, отвечающими за проведение мероприятия, и персоналом в пределах трассы следует использовать рации. Кроме того, организаторы принимают решение о возможности использования местной телефонной связи, IP-телефонии либо сотовой связи для прочих своих сотрудников. При этом нужно продумать, каким образом указанная техника будет приобретаться и списываться. Для представителей СМИ и телекомпаний, осуществляющей трансляцию соревнования, должны быть предусмотрены телефонные линии и интернет-соединения;
- доступ к Интернету и коммуникации могут быть приобретены как у операторов автодрома при наличии резервных мощностей, так и у телекоммуникационных компаний, предлагающих свои услуги в данном регионе. Интернет должен быть высокоскоростной и удовлетворять потребностям прессы и системы учета результатов, действующей в режиме реального времени. Необходимо рассмотреть возможность оказания должной поддержки и порядка реагирования в случае возникновения нештатных ситуаций с резервным подключением Интернета.

Поскольку все автодромы и стадионы имеют различные возможности, каждый организатор должен обсудить с оператором спортивного объекта, какими IT-возможностями она располагает и что должно быть приобретено дополнительно.

Основные задачи службы IT и медиа:

- разработка технического задания для официального сайта мероприятия;

- подбор доменного имени и размещение сайта в сети Интернет;
- организация телефонных линий и подключение номеров для телефонной связи;
- организация интернет-подключений на автодроме в соответствии с техническим заданием.

4.16. Маркетинг, спонсоры и реклама мероприятия

Согласно классическому определению гуру маркетинга Филипа Котлера, маркетинг — это искусство и наука правильно выбирать целевой рынок, привлекать, сохранять и наращивать количество потребителей посредством создания у покупателя уверенности, что он представляет собой наивысшую ценность для компании.

Главная задача спортивного маркетинга — это создать условия и атмосферу, благоприятные для инвестирования, воспользоваться этими условиями, привлекая зрителей, болельщиков, спонсоров, спортсменов, команды и средства массовой коммуникации к сотрудничеству. Автоспорт в данном случае — это инструмент промоутерской кампании для автоспортивных субъектов и маркетинговая активация в руках компаний. Он позволяет создавать культовую историю бренда.

Субъекты продвижения (кого (что) продвигаем?):

- чемпионаты, серии;
- пилоты, команды, клубы;
- спонсоры и партнеры;
- производители техники, экипировки;
- автодромы;
- гоночные школы.

Объекты продвижения (где продвигаем?):

- чемпионаты, серии;
- зрители;
- пилоты и команды;
- спонсоры и партнеры;

- СМИ — для того чтобы вызвать информационный интерес и найти информационных партнеров.

Что автоспорт может дать партнеру?

- рекламные площади;
- BTL на этапах;
- микроинфлюенс;
- ко-маркетинг;
- GR;
- точку притяжения;
- силу бренда.

Планирование промомероприятий в спорте.

Планы верстаются, исходя из следующих реалий.

- финансовые планы организаций-спонсоров (финансовый год у всех свой);
- календарь соревнований на сезон;
- долгосрочные планы развития и выступления команды (клуба, пилота, организации). На автоспортивном рынке, как правило, не появляются новые спортсмены в середине сезона. Рынок технический очень консервативен, поскольку зависит от технического регламента, и изменения в середине сезона невозможны.

Этапы подготовки к продвижению:

- 1) исследования рынка;
- 2) анализ конкурентов;
- 3) определение целевой аудитории;
- 4) разработка целей и задач продвижения:
 - сформировать положительный имидж команды (клуба, автодрома);
 - повысить узнаваемость команды (клуба, пилота, организации) на рынке;
 - повысить лояльность потребителей — элита болельщиков должна превратиться в фанатов;
 - завоевать новую аудиторию;
 - повысить сплоченность персонала команды.

Методы продвижения

- **Вытягивание (pull).** Средства вкладываются в рекламу, которая «заточена» на формирование бренда в глазах конечных потребителей.
- **Проталкивание (push).** Делается основной упор на посредников (дилеров) и персонал компании, которые и будут стимулировать торговлю.
- **Диверсификация (diverse).** Расширяется аудитория за счет новых товаров или оказываемых услуг, но в рамках уже имеющегося направления. Даже с помощью новой упаковки.
- **Развитие (develop).** Создание совершенно нового продукта или полный, кардинальный ребрендинг старого. Пример — компания Apple, производящая компьютеры и в 2007 г. запустившая в продажу свои первые телефоны.

Реализация:

- формирование бюджета;
- тактика;
- распределение каналов и инструментов коммуникации;
- обязательно все просчитать, в особенности риски, и постоянно отслеживать рынок и конкурентов.

Медиаресурсы для продвижения автоспорта:

- массмедиа — средства массовой информации (телевидение, периодическая пресса, радио, кабельные телевизионные сети);
- директ-медиа — коммуникационные системы передачи информации (Интернет, телефон, почта);
- медианосители — сами по себе отдельные носители информации (письма, записи на аудионосителях, видео-, аудио-, мультимедиа-презентации);
- социальные медиа — средства коммуникации групп сообществ между собой (социальные сети, блоги, персональные сайты, самиздатовская и периодическая пресса);
- сайт организатора (промоутера) — официальная информация, тайминг, пресс-релизы, фото, видео.

Функции продвижения можно сгруппировать в следующие категории:

- имиджевая: создание положительного образа серии, команды или спортсмена, поддержание репутации;
- социальная: популяризация физкультуры и спорта;
- экономическая: увеличение объема продаж билетов на спортивные мероприятия и зрительской аудитории.

Информационные потоки продвижения автоспорта:

1) работа с СМК — средствами массовых коммуникаций:

- мониторинг;
- поиск информационных спонсоров (общая целевая аудитория);

2) работа с пилотами:

- привлечение новых и работа со старыми потребителями;
- обеспечение необходимой информацией;
- разъяснение общих задач;

3) работа со зрителями:

- привлечение зрителей на событие, в том числе посредством pre-party — предварительная работа с жителями города, где проводится гонка;
- развлечение зрителей на событии;
- добрая память о себе и желание вернуться.

Категории зрителей:

1) болельщики (уровень подготовленности и информированности аудитории, соотношение и важность частей аудитории):

- новички;
- болельщики;
- фанаты;
- случайные зрители;

2) участники (блоги, Telegram-каналы);

3) управление;

4) персонал.

Задачи привлечения и сохранения зрителей:

- увеличение состава каждой из групп (способы — показ трибун и эмоций зрителей);

- информирование каждой группы о времени трансляций и доступе к архивам;
- организация и работа с фанатским движением;
- привлечение — прямые связи и кросс-культурные коммуникации.

Работа со спонсорами и партнерами:

- поиск спонсоров;
- переговоры, мотивация для партнерства;
- контроль интересов спонсора в мероприятиях, продукции;
- доработка формата мероприятия для спонсора, индивидуальные мероприятия — отчетность перед спонсором;
- сохранение контактов после окончания работ.

Работа со службами организатора (промоутера).

PR, GR.

Офлайн-каналы:

- ТВ-реклама;
- аудиореклама;
- наружная реклама;
- реклама в печатных изданиях;
- реклама на транспорте.
- директ-маркетинг;
- участие в выставках;
- проведение тестов для кандидатов и СМИ (например, гоночное такси);
- программы лояльности;
- POS-материалы (point of sales);
- прочий трейд-маркетинг.

Онлайн-каналы

— **SEO-маркетинг** (*search engine optimization*) — это оптимизация сайта (страниц) для поисковых сетей (*google, «Яндекс», и других*) в целях вывода материалов на первые позиции по определенным запросам.

Гоночные школы, секции, магазины, занимающиеся реализацией розничной продукции автоспортивного характера, такой как: гоночная экипировка, сувенирная продукция, запчасти для автомобилей,

участвующих в автомобильных соревнованиях, — используют SEO-оптимизацию в полной мере.

Сайты автогоночных команд не нуждаются в активном SEO. Для них более характерны улучшения UX — повышение скорости загрузки, удобства интерфейса, переход на иной, более безопасный протокол прикладного уровня передачи данных, например с http на https.

Важны дополнительные коммуникационные возможности — конкурсно-игровые приложения, видео- и фотоархивы.

Это также справедливо и для собственных интернет-магазинов сувенирной продукции команд и клубов. Как правило, клиенты хотят приобрести товары с той или иной брендовой атрибутикой, и нахождение такого же магазина конкурента другой команды выше в поиске слабо влияет на конечный результат.

— **Контекстная реклама** — рекламные объявления, которые показываются в соответствии с тем содержимым, которые они рекламируют.

Механизм ее показа основан на запросах пользователя — при выдаче в поиске результаты появляются в соответствии с запрошенной информацией, в контекстно-медийной сети — на основе недавних запросов пользователя в поисковых сетях.

По похожему алгоритму работает и реклама в социальных сетях — критерием для отбора аудитории для показа является информация, которая содержится на странице пользователя — как демографические данные (пол, возраст, место жительства), так и сведения о его интересах.

В поисковой выдаче контекстная реклама представляет собой текстовое сообщение, возможно, указывается контактная информация.

В сфере автоспорта контекстная реклама полноценно используется теми участниками, которые предоставляют какие-либо услуги потребителям или же занимаются розничной продажей товаров:

- розничные продавцы гоночной экипировки и сувенирной продукции, а также запчастей и комплектующих, используемых в гоночной технике;

- компании, продающие билеты на соревнования. Это могут быть как компании, владеющие трассами, так и посредники, которые выкупили часть билетов и занимаются их реализацией;
- автодромы;
- гоночные школы и массовые секции.

— **Медийная реклама** — особый вид рекламы, который ориентирован на зрительное восприятие аудиторией и через СМИ. Медийная реклама начинает работать, когда количество показов рекламного изображения достигает определенного объема. Это значит, что баннеры, брендированные фоны и тому подобную рекламу имеет смысл размещать на сайтах с высокой посещаемостью (от 1000 человек в сутки и более).

— *SMM (SOCIAL MEDIA MARKETING)* — один из наиболее распространенных инструментов маркетинга в автомобильном спорте. Самый лучший сервис для «массфоллоуинга».

Социальные сети обеспечивают быстрое распространение какой-либо информации, как коммерческого, так и новостного характера, и являются универсальным средством помощи как в рекламе, так и в целях PR.

В зависимости от основной роли компании в автомобильном спорте меняются политика ведения социальной сети и виды контента, которым она наполняется.

— *SMM команды*. Важным показателем успешности и популярности автогоночной команды или отдельного гонщика является количество поклонников. Многочисленное фанатское сообщество является одним из главных аспектов их коммерческой успешности — как косвенно (высокая популярность команды привлекает больше спонсоров, а также обеспечивает повышенный интерес к мероприятиям, в которых команда участвует), так и прямо (поклонники являются главными потребителями сувенирной продукции, а в некоторых случаях даже акционерами).

Социальные сети представляют собой способ взаимодействия с ними напрямую — это прямой информационный канал общения с фанатским сообществом. Соответственно гоночные команды и гонщики заинтересованы в предоставлении информации, которая будет интересна поклон-

никам и способствует повышению их числа. На этом складывается особая контентная политика, которая представляет собой периодические публикации информационных сообщений, имеющих непосредственное отношение к какому-либо аспекту деятельности гоночной команды или гонщика.

— *SMM автодрома*. Контентная политика групп в различных социальных сетях, представляющих автодромы, заметно отличается от гоночных команд и носит как информационный, так и чисто коммерческий характер.

Задача такого сообщества — своевременно обеспечивать информацией о расписании, изменении в режимах работы, актуальных гоночных событиях, а также ценах и коммерческих предложениях. Такое сообщество выступает как дополнительный информационный канал связи с целевой аудиторией, а также канал продаж. Возможно наличие развлекательного контента, но в гораздо меньшей степени.

Существуют исключения — у автодромов с богатой историей — «Монца», «Нюрбургринг» («Нордшляйфе», «Северная Петля»), «Спа Франкоршам» — контентная политика может включать исторические посты, направленные на развитие бренда.

— *SMM производителей и магазинов*. В социальных группах производителей гоночной экипировки, компонентов и магазинов товаров, имеющих отношение к гоночной индустрии, контентная политика ориентирована на розничных клиентов компании и представляет собой коммерческий контент.

Публикации содержат информацию о товаре, его стоимости, технических характеристиках и способе приобретения. Учитывая специфику автогоночной индустрии, принято ссылаться на гоночные команды и отдельных пилотов, которые используют продукцию компании.

— *Вирусный маркетинг* — распространение развлекательной и/или полезной информации от человека к человеку в рамках целевой группы, которая воспринимается не как реклама, именно поэтому хорошо распространяется.

— *Контент-маркетинг*. Контент — собирательное слово, которое включает в себя информацию различного вида (картинки, текст, видео,

инфографику). Если говорить совсем просто и утрированно, контент — это информация.

Контент-маркетинг — это технология/способы/методы/подход (выберите, что вам нравится) создания и размещения контента для того, чтобы завлечь вашу целевую аудиторию.

Контент-маркетинг — это не просто создание какой-то интересной статьи, чтобы прочитавший был счастлив и доволен. Главное, чтобы он изучил и совершил нужное нам действие — заказал прайс-лист, бесплатную консультацию или что-то купил.

Не делайте свой сервис/компанию/магазин самым лучшим и идеальным. Подводка должна быть очень плавной. Иначе это будет выглядеть как заказная статья.

— *SERM (управление репутацией в сети). Управление репутацией — это формирование необходимого имиджа через работу с негативом и отзывами.*

1. Черная стратегия. В этом случае бизнесу наплевать на мнения клиентов о продукте и качестве сервиса. Главное, чтобы на виду были лишь позитивные отзывы. Для этого используются различные уловки и манипуляции. К примеру, подкуп администраторов сайтов-отзовиков, чтобы удалять негативные упоминания о бренде. Или покупка заказных отзывов.

2. Белая стратегия. Заключается в налаживании коммуникации компании с клиентами. Негативные отзывы о бренде не скрываются, а обрабатываются. А сбор обратной связи от клиентов становится неотъемлемой частью бизнес-процессов.

Спонсоров не нужно просить, им нужно предлагать! В конечном итоге вы должны добиться того, чтобы спонсоры и клиенты «бегали за вами», а не вы за ними.

Отдельным вопросом разберем разработку спонсорской карты.

Для начала рассмотрим, какие бывают уровни спонсорства. Основных всего четыре¹:

- 1) дар/пожертвование;
- 2) торговое спонсорство;

¹ *Нифонтова А.Н.* Чистое небо Дакара. М.: Эксмо, 2021.

- 3) любительское спонсорство;
- 4) профессиональное спонсорство.

На первом уровне вам приходится рассчитывать на некоторое количество денег от родителей, друзей, близких, которые поверили в ваш талант. Но со временем финансирование заканчивается.

Второй уровень — ступенька серьезной коллаборации «спортсмен — партнер». В данном случае вы находите компанию, которая в качестве спонсорской поддержки выделяет вам набор своей продукции на определенную сумму денег. Это могут быть запчасти, экипировка, тюнинг и прочее.

Третий уровень спонсорства подразумевает небольшую сумму финансовых вложений. Поскольку общая сумма вложенных в вас средств растет, то и результат в виде объема и качества выполняемой работы тоже обязан улучшаться.

Четвертый уровень — вершина спонсорской пирамиды. В этом случае вы находите генерального партнера, который не только оплачивает все расходы, связанные с тренировками-соревнованиями, но и дополнительно платит вам заработную плату. Соответственно можно подсчитать общую сумму потраченных на вас средств и понять, насколько больше нужно работать, чтобы эту самую сумму отработать.

Виды спонсоров гоночной серии:

а) *генеральный/титульный* — оплачивает все расходы и занимает самое почетное место на экипировке гонщика и технике. Он может быть единственным;

б) *официальный* — оплачивает серьезную часть расходов, поддерживаемых продуктом. Таких спонсоров может быть несколько;

в) *технический* — как правило, нет финансовой составляющей в договоре и партнер поддерживает только тем продуктом, который может быть вам полезен в гонках/тренировках. Например, шинные компании или производители техники. Технические спонсоры вполне могут уживаться с официальными;

г) *медиа* — СМИ любого типа, ведущие вашу информационную поддержку. Они вывешивают анонсы с гонок, записывают интервью, снимают видеоролики.

Виды спонсоров гоночной команды

1. *Глобальный/региональный спонсор.* Тренд на сближение с игровыми видами спорта и появление титульного спонсора серии. В большинстве чемпионатов — наличие брендинга на автомобилях. В «Формуле-1» пока эта тенденция не прослеживается. Существует запрет на использование изображений автомобилей «Формулы-1» даже для спонсоров этапа. Не существует усредненной оценки стоимости пакета в «Формуле-1». В остальных сериях варьируется от 3 млн евро в туринговых сериях и ралли до 5—7 млн евро в формульных сериях и прототипах.

2. *Титульный спонсор команды.* Название компании-спонсора включается в название команды. «Мерседес» получает от компании «Петронас» 200 млн евро, в «Альпин (Рено)» пакет титульного спонсора составляет 40—45 млн евро, в «Формуле Е» стоимость контракта не превышает 10—12 млн евро. Спонсор получает максимальные возможности по размещению логотипов на технике, экипировке пилотов и персонала. Часто автомобили окрашиваются в фирменные цвета бренда спонсора. Пилоты используются в рекламной кампании титульного спонсора. Такой спонсор находится благодаря усилиям менеджмента команды или агентством-посредником.

3. *Генеральный спонсор команды.* Получает все преимущества, кроме включения названия компании в наименование команды. Средний пакет в топовой команде «Формулы-1» составляет около 60—70 млн евро. Команда Наас запрашивает 30—35 млн евро. Команда дакаровской команды удовлетворится 1 млн евро. Такого спонсора, как правило, находят менеджеры команды или агенты-посредники.

4. *Спонсор команды.* Наиболее часто встречающийся тип спонсорства (более 50%). Имеет второстепенные рекламные позиции на экипировке и технике. Чаще переходит за пилотом из чемпионата в чемпионат или из команды в команду. Если такой спонсор приходит с пилотом, именно из этих средств рассчитывается базовая заработная плата пилота (в «Формуле-1» это от 10 до 20% бюджета спонсора).

5. *Персональный спонсор.* Компании, которые сопровождают пилота в течение всей его карьеры, переходят с ним из серии в серию. Стои-

мость контракта может варьироваться от 1 млн до 20—25 млн евро в «Формуле-1». Стоимость контракта в кузовных чемпионатах не превышает 100 тыс. евро. Личный спонсор не получает рекламных мест на машине, а лишь на экипировке пилота.

До сих пор существует стереотип того, что ты должен найти деньги на спорт. Это неверное решение! Найти можно лишь то, что ты когда-то потерял. Просить не нужно! Меняйте тактику и предлагайте. Если вы начнете предлагать что-либо партнерское, есть тема для размышлений. Когда вы нацелены на сотрудничество, вы не просите денег, вы предлагаете жить в условиях сопричастности. Это совсем другой подход.

Вилли Вебер, менеджер Михаэля Шумахера в «Формуле-1»: «Несколько месяцев назад я связался с шефом немецкого офиса Nike. Он и пообещал передать мое предложение о кооперации с Михаэлем Шумахером в штаб-квартиру Nike International в США. И вот назначена встреча в аэропорту Франкфурта в переговорной комнате.

Я постучал и вошел. Мне понадобилось несколько секунд, чтобы найти на картинке ошибку. В комнате за длинным столом в ряд сидели четверо в костюмах. Оставалось немножко места для меня. Можно было подумать, что я пришел на судебное слушание, а не на деловую встречу. Я развернулся, успев при этом бросить: «Пардон, я, наверное, ошибся дверью!».

— Герр Вебер, герр Вебер! — догнал меня в коридоре шеф немецкого филиала. — Произошло недоразумение! Пожалуйста, пойдете обратно.

— Что происходит? — сходу взял слово главный американец, когда я снова зашел внутрь.

— Смотрите, — сказал я. Все довольно просто. Я не привык стоять перед столом, как проситель. Я привык разговаривать на равных»¹.

¹ Вебер В. Моя кровь — бензин: Автобиография менеджера Шумахера / Пер. с нем. О.Г. Протопоповой. М.: АСТ, 2022. С. 227—228.

Культура спонсорства в российском автоспорте находится на начальном уровне. Поэтому всем нам предстоит работа сложная, но интересная. Важно показать вовлеченность и сопричастность спонсору:

1-й посыл: автомобильный спорт — это человеческие эмоции;

2-й посыл: ваш бренд должен быть заметен;

3-й посыл: покажите вашему потенциальному спонсору, как красиво вы его можете показать на автомобиле. Покажите это и другим рекламодателям, чтобы каждый честно представлял свою позицию;

4-й посыл: привезите автоспорт к вашим спонсорам (например, демонстрация автомобиля у офиса);

5-й посыл: ответьте на вопрос спонсора «Зачем?»;

6-й посыл: не забывайте про технических спонсоров автоспорта: шампанское, часы, шины, топливо, масла. Их необходимо притягивать в автоспорт;

7-й посыл: реклама в телевизорах уже не работает. Все ушло в Digital;

8-й посыл: нет зрителя — нет спонсора;

9-й посыл: называйте спецучастки или повороты в честь спонсоров;

10-й посыл: спонсор покупает контакт с аудиторией.



Оксана Косаченко

Источник: Андрей Ильин.

Спонсорство, PR и GR — три взаимосвязанные субстанции. Через спортивные соревнования мы можем выстраивать политику и GR-коммуникации. В России спонсорство — это не бизнес-ресурсы, а ресурсы административные. Спонсорство дает эмоции, продвижение технологий.

Автоспорт — это элитарный спорт! Это колоссальный маркетинговый инструмент.

Оксана Косаченко

Спонсорам предлагается осознанное коммерческое предложение. Коммерческое предложение для партнеров и спонсоров состоит, как правило, из десяти составляющих:

- слайд первый: логотип и название события, даты и место проведения;
- слайд второй: кто является целевой аудиторией события и сколько участников вы ожидаете;
- слайд третий: что даст партнеру участие в проекте (сюда можно отнести новые контакты, знакомство со стратегическими партнерами, лиды, продажи, донесение предложения по базе участников, поддержание имиджа);
- слайд четвертый: особенность, уникальность события (сформулируйте свое уникальное торговое предложение);
- слайд пятый: как будем продвигать событие, и какой рекламный охват планируем получить;
- слайд шестой: организаторы события — известные в конкретной нише профессионалы, чья репутация и опыт являются конкурентным преимуществом для принятия положительного решения;
- слайд седьмой: наглядно демонстрируем прошлый опыт и успешные кейсы, на которых были полные продажи билетов (sold out) или постоянно растущее количество участников («мы приведем вам аудиторию снова, потому что уже неоднократно так делали»);
- слайд восьмой: партнерские опции и их стоимость (пакет 1, пакет 2, пакет 3);
- слайд девятый: примеры удачных и мощных партнерских интеграций в проведенные события;

- слайд десятый: название события, место проведения и даты, фотография специалиста по работе с партнерами, его контакты и призыв к совместной работе в проекте.

Важно менять и дополнять коммерческое предложение под каждого отдельного партнера. Итоговое коммерческое предложение, с которым вы готовы идти к вероятным партнерам, — это красиво и аккуратно сверстаный файл или презентация в фирменном стиле вашего события или компании, которая его проводит. На уровне «беглого» просмотра вашего коммерческого предложения должно сложиться впечатление, что вы — профессионал, уверенный в качестве и аудитории своего события, который действительно нацелен на взаимовыгодное сотрудничество. Если у вас есть отзывы о вашем сотрудничестве с брендами, которые были вашими партнерами на событиях, — можете указать на них.

Разработка маркетинговой концепции должна включать в себя логотип, билетную программу, рекламную кампанию, сувенирную продукцию, наградную продукцию, атрибутику, промоакции, работу в спонсорской деревне и на рыночной площади, мерчандайзинг, спонсорскую карту мероприятия.

Основные конкуренты автоспорта — это индустрия развлечений. Сами спортсмены являются энтертейнментом. Гонщик должен быть шоу-мейкером. Не для других гонщиков, а в первую очередь для зрителей, телевидения.

Работа пилота — это не только быстрое вождение автомобиля по трассе. Возможно, в прошлом вам не нужно было прекрасно выглядеть, вам не нужно было красиво говорить, но в наше время от вас требуют всего и сразу.

Вы должны уметь работать со спонсорами, вы должны уметь разговаривать с медиа и топ-менеджерами компаний-спонсоров.

Дэника Патрик

4.17. Спортивная медицина

Концепция медицинского сопровождения соревнований входит в число самых первоочередных мероприятий на этапе планирования. Вся медицинская помощь подразделяется на две категории — оказание медицинской помощи участникам соревнований и оказание медицинской помощи зрителям. Медики, работающие со спортсменами, представляют спортивную медицину, травматологию и ортопедию. Для всех зрителей на территории проведения соревнования должны быть созданы условия для получения необходимой медицинской помощи, первой помощи, помощи медицинских сестер и сотрудника бригады неотложной помощи. С 2009 г. в России спортивная медицина перешла под юрисдикцию Федерального медико-биологического агентства (ФМБА). Но практическую первую помощь пострадавшим на соревнованиях оказывают специалисты местных спортивных диспансеров и клиник.

На территории спортивного мероприятия должны располагаться как минимум две машины скорой помощи (одна — для зрителей, другая — для спортсменов) в установленном месте. Это место должно быть охраняемым. Без наличия этих машин руководители спортивной части соревнований не имеют права начинать или продолжать соревнования после их остановки.

В концепции медицинского обеспечения участников и гостей соревнований должны быть предусмотрены следующие положения:

- все действия по оказанию первой помощи должны координироваться квалифицированным врачом, специально назначенным для этой цели. В случае необходимости этот врач должен быть готов в любой момент оказаться на любом месте оказания первой помощи и принятия последующих решений;
- в целях эффективного реагирования на возникновение чрезвычайной ситуации и координации усилий по оказанию первой помощи все лица, оказывающие первую помощь, и их руководители должны располагать средствами связи (рацией и мобильными телефонами);

- организаторы несут ответственность за то, чтобы все лица, ответственные за оказание первой помощи, были по необходимости обеспечены питанием и прохладительными напитками;
- перед каждой гонкой координатор по оказанию первой помощи должен подготовить список контактов, которые могут оказаться необходимыми для оказания первой помощи, и этот план должен быть включен в медицинский план соревнований. Координатор также несет ответственность за первичный и последующий, по мере необходимости, инструктаж лиц, ответственных за оказание первой помощи;
- в случае получения каким-либо спортсменом травмы во время соревнований он должен быть доставлен в больницу с действующим нейрохирургическим отделением, которая должна быть готова к приему пациента.

Помещение для оказания медицинской помощи зрителям

Автодром или стадион, на котором проводятся соревнования, должен быть оборудован комнатами, содержащими все необходимое оборудование для оказания первой помощи зрителям. Все лица, оказывающие первую помощь, должны иметь соответствующую квалификацию и подготовку. Подобные помещения оборудуются в дополнение к медицинским комнатам, предназначенным для нужд участников соревнований и официальных лиц. При этом важно учесть ряд особенностей:

- комната должна быть расположена таким образом, чтобы был обеспечен максимально простой доступ для зрителей и машин по оказанию скорой помощи как изнутри, так и снаружи;
- персонал должен находиться на месте до доступа зрителей на соревнование;
- двери и проходы, ведущие к ним, должны быть достаточно широки, чтобы обеспечить перемещение носилок или инвалидной коляски;
- комнаты должны быть ярко освещены, иметь хорошую вентиляцию, обогрев, кондиционирование воздуха, оборудованы электрическими розетками, иметь горячее и холодное водоснабжение, питьевую воду и туалеты для мужчин и женщин;

- в комнате должен находиться стеклянный шкаф для лекарств;
- в комнате должно быть специальное место для хранения носилок, одеял, подушек и средств для оказания первой помощи;
- в комнате должен находиться телефон, соединенный как с внутренней, так и внешней сетью;
- путь к комнате должен быть четко обозначен и внутри, и вне помещения.

Комната для оказания первой помощи должна быть оборудована по согласованию с местной службой скорой помощи, соответствующей структурой по оказанию первой медицинской помощи. В случае если потребуется сертификат безопасности, необходимо провести консультацию также с местными органами власти.

4.18. Волонтеры

Ни одно значительное спортивное событие не обходится без привлечения волонтеров. Многочисленная армия молодых людей берет на себя массу хлопот и оказывает помощь участникам и гостям спортивных мероприятий по различным вопросам и направлениям деятельности. Волонтеры (англ. volunteer — доброволец) — это добровольцы, осуществляющие благотворительную деятельность в форме безвозмездного выполнения работ или оказания услуг. Уже в начале 80-х годов прошлого века спортивные волонтеры были признаны «официальными помощниками» организаторов всех крупных спортивных мероприятий. А на современном этапе развития и популяризации спортивных проектов в глобальном мире ни одно крупное спортивное событие невозможно представить без активной и эффективной помощи волонтеров. Добровольцы исчисляются уже не десятками, а сотнями тысяч человек. Именно эти красивые юноши и девушки создают у спортсменов, зрителей и гостей спортивного мероприятия запоминающийся имидж и формируют позитивное настроение вокруг себя.

Люди разного возраста получают навыки коммуникативного общения с представителями различных народов и культур, стран и кон-

тинентов, практикуются в знании иностранных языков. В профессиональном плане они приобретают опыт работы на современном спортивном мероприятии каждый в своем направлении деятельности спортивного ивента, участвуют в общении со спортивной элитой мира, получают возможность найти свой путь в жизни и выбрать будущую профессию. Особое место в армии волонтеров занимают «серебряные» волонтеры — люди старше 50 лет. Они создают неповторимую атмосферу теплоты и эмпатии к происходящему. Для каждого волонтера крупное спортивное событие — это большой праздник и море положительных эмоций.

4.19. Организация торжественных церемоний

Самым тожественным и запоминающимся моментом любых соревнований можно назвать церемонию награждения победителей. Очень важно представить этот процесс как торжественную церемонию, в которой нет места мелочам. Сразу после окончания спортивной части диктор должен объявить о времени начала церемонии, для того чтобы удержать зрителей на трибунах. Группа ивента готовит зону награждения.

Расположение подиума и место подъема флагов утверждаются заранее представителями оргкомитета, правообладателями и продюсерами телевизионной компании. Как правило, место, выделяемое для зоны церемоний, должно хорошо просматриваться зрителями в любом секторе, удобно расположено для работы операторов телекомпании. Для определения зоны церемоний необходимо подготовить техническое задание с учетом особенностей вида спорта.

К началу церемонии представители группы протокола приглашают в зону официальных церемоний официальных лиц и VIP-персон. Диктор объявляет фамилии победителя и призеров. Важно отметить, что в автоспорте первым награждается победитель, затем — гонщик, занявший второе место, а после него — гонщик, занявший третье место. Диктор объявляет о начале вручения медалей официальными лицами с представлением их титулов и званий. Официальные лица становятся с другой

стороны пьедестала. Под объявления диктора происходит вручение кубков и наград.

Основные задачи специалистов организации церемоний:

- подготовка сценарного плана церемоний;
- разработка технического задания для материально-технической службы оргкомитета;
- подготовка сметы затрат;
- подготовка видеороликов, анимированного логотипа мероприятия;
- аренда звукового, светового, сценического оборудования для проведения церемоний;
- инструктаж звукорежиссера, художников по свету, ассистентов, волонтеров;
- приглашение группы поддержки — чирлидеров — и определение графика их работы;
- приглашение артистов и творческих коллективов для работы на церемониях и развлекательных площадках;
- аккредитация артистов и технического персонала;
- подготовка пьедестала для церемонии награждения;
- оформление зоны церемоний на арене (ковры, микрофоны, стойки);
- приглашение ведущих для церемоний;
- приглашение переводчиков церемоний и официальных лиц;
- приглашение и инструктаж группы награждения;
- подготовка и осмотр наград и кубков для награждения;
- определение официальных лиц, участвующих в церемонии;
- согласование сценариев церемонии с официальными лицами;
- подготовка табличек и флагов стран — участников соревнований;
- определение места подъема флагов победителей и призеров и подготовка флагов для церемоний;
- подготовка официальных гимнов стран — участников соревнований.

4.20. Организация развлекательных активностей гоночного уик-энда

Малое количество зрителей на российских гонках связано с идеологией некоторых организаторов гонок — «Гонки для вас, вот вы и гоняйтесь!». Эти убеждения не способствуют появлению медийных активностей.

Главный человек на автодроме — это зритель. Только в этом случае будет формироваться постепенно денежный поток. И дальше задача менеджера — оформить это все в прибыль. Качественный продукт состоит из мелочей.

Необходимо повышать привлекательность гонщика, его историю, личную жизнь. Нужна медийная стратегия. Люди должны идти «на человека». Нужны герои!

Основные способы взаимодействия с аудиторией:

- интервью до/после гонок в рамках телетрансляций;
- социальные сети пилота и команды;
- спонсорские и командные мероприятия (презентации, корпоративные ивенты);
- встречи с болельщиками, автограф-сессии.

Во времена СССР на автоспортивные мероприятия приходила масса людей. Проводилось большое количество гонок, а сами пилоты были обыкновенными людьми: водителями с автобаз, таксопарков, автокомбинатов и многочисленных спортивно-технических клубов. Отечественные автомобили распределялись для спорта в обществах и клубах, были доступны практически каждому желающему. Зрители приходили поболеть за своих друзей и коллег целыми организациями. ДОСААФ распространял билеты, разыгрывал лотерею, размещал рекламу и информацию через СМИ. Зрители заранее знали о том, какое автоспортивное мероприятие запланировано, где и когда оно будет проведено, каков состав участников и как купить билеты.

На всех отечественных автозаводах — ВАЗ, ГАЗ, ЗИЛ, КамАЗ, АЗЛК, УАЗ, ИЖ, ЗАЗ — культивировали и поддерживали автоспорт,

на первенствах завода собиралось несколько сотен участников, росло мастерство и профессионализм. Мотивация для развития была высокой: первый основной состав заводской команды выступал на чемпионатах страны, принимал участие в зарубежных гонках. Благодаря этому на гонках накал страстей и борьбы за результат были максимально высоки. Все это стимулировало зрителей к посещению подобных мероприятий.

Распад СССР ударил по всем видам спорта, в том числе и автомобильному. Некоторое время автоспорт держался на старых запасах техники и сопутствующих резервах. Продолжал приходить на гонки и зритель, но, скорее, по старой привычке. Смотреть на небольшое количество оставшихся участников было скучно и неинтересно. Закрытие части автозаводов, отсутствие гоночных автодромов, приватизация спортивно-технических клубов и разного рода финансовые проблемы сильно ударили по отечественному автоспорту. Большинство клубов закрылось, оставшиеся переходили на коммерческий путь развития.

Со временем автоспорт научился жить в новых условиях, работать со спонсорами и инвесторами. Парк спортивной техники в большей части стал состоять из единиц зарубежного производства, но и отечественным производителям нашлось место для реализации своих, вполне успешных спортивных проектов.

Развитие спортивной части мероприятия, безусловно, сказалось на качестве гонок, но современному зрителю нужно нечто большее, чем просто соревнования. Удержать современного человека на гонке, которая длится несколько часов, стало непростой задачей. Продвинутых зрителей, разбирающихся в гонках, спортивных автомобилях и знающих, что происходит на трассе, не так уж много. Для привлечения и удержания еще большего количества зрителей и болельщиков необходима высокопрофессиональная организация автоспортивных мероприятий.

Таким образом, можно выявить причины высокого интереса к автоспорту в СССР и низкого интереса к нему в наше время (табл. 4.3).

Таблица 4.3. Причины интереса к автоспорту

<i>Высокий интерес к автоспорту в СССР</i>	<i>Низкий интерес к автоспорту в России</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Массовость 2. Интерес к техническому прогрессу 3. Хорошая направленная реклама через спортивные общества 4. Газеты, журналы и афиши 5. Лотереи 6. Отечественная техника 7. Острая борьба на трассе 8. Гордость за свой клуб, секцию, организацию и за страну 9. Социальное равенство 10. Открытость людей, желание быть вместе 11. Организация транспорта для сотрудников предприятий до места проведения соревнований 12. Популярность гонщиков 13. Престиж гоночного мастерства 14. Желание приблизиться к автоспорту и быть похожим на своих кумиров 15. Желание записать своего ребенка в секцию для занятия автоспортом 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Закрытость автоспорта 2. Недостаток рекламы 3. Нет освещения в СМИ (о несчастных и авариях сообщают сразу в новостных блоках, что приводит к негативному отношению людей к автомобильному спорту) 4. Затянутость соревновательного процесса 5. Нет героев. Зритель не знает гонщиков, не знает за кого болеть 6. Гонщики слишком зажаты, не умеют работать на публику 7. Высокая конкуренция между схожими направлениями развлечений (множество альтернативных возможностей и увлечений)

Источник: Е. Макаров, Д. Левятов, А. Саитов.

Автоспорт — это высокая эмоциональность. Инновационность и технологичность. Эмоциональное вовлечение болельщика на месте события. Поэтому организация работы со зрителем является ключевой задачей для всех стейкхолдеров автоспорта.

Командам, гонщикам, менеджерам и механикам необходимо работать над продвижением имиджа и брендинга, увеличивать известность и популярность. Командам сделать запоминающийся, позитивный дизайн спортивной техники, мерчандайзинга, комбинезона и шлема гонщика, а также техники для обслуживания (автобусы и фуры). Продвигать бренд команды, работая со СМИ и через социальные сети, распространять

брендированную сувенирную продукцию. Гонщикам следует научиться работать со зрителем, постоянно увеличивая количество поклонников и фанатов, быть общительным, позитивным и эмоциональным. Устраивать автограф- и фотосессии, экскурсии по паддоку в перерывах между заездами, на церемонии награждения. Приветствовать своих болельщиков, стараться быть интересным для публики. Все эти механизмы помогут общему продвижению автоспорта.

Необходимо сделать автоспортивные соревнования более динамичными и наполненными событиями. Автоспорт интересен своей непредсказуемостью в моменте. План мероприятия соревнования должен быть составлен так, чтобы самые интересные заезды, финалы были обязательно разбавлены другими, не менее интересными событиями (заездами каскадеров, мото трюками, парадом ретро-автомобилей, выступлением артистов и т.д.). Привлекать другие дисциплины и виды авто- или мотоспорта в один соревновательный уик-энд, чтобы на трассе всегда происходило то или иное событие и зритель не мог оторвать свое внимание, бороться за каждую секунду внимания публики. Диктору или ведущему мероприятия необходимо постоянно, непрерывно, максимально эмоционально рассказывать о происходящем на трассе и в зонах активности. Зоны активности требуют наполнения как можно более разнообразными креативными продуктами с акцентом в первую очередь на семейный отдых. Особое внимание нужно уделить женщинам и детям. Если задерживать внимание мужчин на гоночной трассе можно на целый день, то остальные члены семьи должны быть максимально вовлечены в атмосферу отдыха и развлечения: детские площадки и анимации, мастер-классы, гоночное такси, воздушные шары, зоны фуд-корт (обязательно с детским меню), выездные аттракционы, выставки, салоны красоты, лотереи и розыгрыши, продажи мерчандайзинга мероприятия и т.д.

Привлечь зрителей становится проще, когда они приходят на ивент, четко понимают тайминг мероприятия, наполнение локаций, а также маршрутизацию. Под локациями понимаются площадки с разными активностями — гоночный трек, зона фуд-корта, развлекательная площадка, детские площадки и многое другое. Организатор должен предусмотреть все условия для комфортного пребывания и участников и зрителей. Необходимо добиваться того, чтобы зрители оставались на награждение.

Например, сопровождать его розыгрышем или аудиовизуальным контентом.

Для работы со зрителями можно внедрить краудсорсинг, позволяя болельщикам быть внутри гоночной команды, автодрома, гоночной серии. Допустим, он подписывается на гоночную команду в качестве фаната и предлагает раскраску автомобиля и дизайн экипировки. Болельщик может выступать продвинутым фанатом, когда может участвовать в управлении гоночной команды, влиять на тактику гонки.

Такая концепция получила признание в других видах спорта и называется Fanchise. В рамках такой концепции болельщики-инвесторы определяют:

- где будет выступать их команда;
- какими будут цвета команды;
- как будет выглядеть логотип, маскот, какой будет форма и атрибутика;
- какой будет группа поддержки команды;
- какие еда и напитки будут на автодроме;
- какая музыка будет звучать;
- кто будет тренировать команду;
- какой тактики будет придерживаться команда.

Помимо этого, можно устроить квест для болельщиков во время презентации новой гоночной машины. Тематику, идею, процедуру самого квеста также можно доверить зрителям. В тренде будет размещение на мероприятии киберспортивной площадки.

Как мы уже отмечали, очень важна работа со зрителем в социальных сетях. Актуальным становится создание вирального контента для формирования эффекта сопричастности («это же мы», «это точно про меня»).

Контрольные вопросы и задания

1. Перечислите функции организатора спортивного мероприятия.
2. Какие задачи решает оргкомитет мероприятия?
3. Что такое «мастер-план» мероприятия?

4. Что представляет собой Спортивный регламент автоспортивного соревнования?
5. Что представляет собой Технический регламент автоспортивного соревнования?
6. Что представляет собой Смета затрат на проведение спортивного мероприятия?
7. Какие специальные службы обязательно должны присутствовать во время автоспортивного соревнования?
8. Какое материально-техническое оборудование вам потребуется при организации ледовой гонки? Соревнования по автокроссу?
9. Какие задачи характерны для службы протокола?
10. Кто в автоспорте занимается размещением участников и гостей гонки?
11. Назовите основные задачи работников службы аккредитации.
12. Как эффективно привлекать болельщиков на автодром?
13. Как обеспечить безопасность в автоспорте?
14. Как осуществляется телевизионная трансляция гонки?
15. Что входит в обязанности пресс-службы соревнования?
16. Перечислите виды спонсоров гоночной серии, гоночной команды, гонщика.
17. Как правильно организовать церемонию награждения пилотов после гонки?

Список рекомендованной литературы

Нормативные правовые документы

1. Федеральный закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».
2. Правила вида спорта «автомобильный спорт» (утв. приказом Минспорта России от 19.12.2018 № 1053).

Базовая литература

1. *Алтухов С.В.* Менеджмент спортивных мероприятий. Как организовать чемпионат мира? От идеи до пьедестала почета: Учебник для студентов вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2021. 375 с.
2. *Алтухов С.В., Воробьев А.И.* Три сигмы спортивного менеджмента. Как не заблудиться в лабиринтах профессии: Учеб. пособие для студентов вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2021. 239 с.
3. *Ильин А.Б.* Предпринимательство в автоспорте на примере «Формулы-1»: монография / А.Б. Ильин. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2025.
4. *Ильин А.Б., Леонтьева Л.С.* Организация предпринимательской деятельности. М.: КноРус, 2019. 342 с.

Список литературы

1. *Lada Sport.* История скорости 1970—2020. Тольятти, 2020. 276 с.
2. *Айртон Сенна.* Эксклюзивный фотоальбом / К. Кавикки, К. Санчес, Дж. Пиола, П. Аллиев, Р. Боккафольи. М.: Эксмо, 2024. 208 с.
3. *Аллен Д.* Михаэль Шумахер / Пер. с англ. А. Маркеловой. М.: Гелеос, 2010. 352 с.
4. *Аллиев П.* Михаэль Шумахер: жизнь в фотографиях. М.: Эксмо, 2024. 224 с.

5. *Алтухов С.В.* Чемпионат с пометкой «Срочно!»: девять историй от первого лица. М.: Галлея-принт, 2015. 240 с.
6. *Баскомб Н.* Большая гонка. Драма на миллион. Легендарная история о том, как еврейский гонщик, американская наследница и французское авто посрамили гитлеровских асов: Роман / Пер. с англ. Г. Агафонова. М.: АСТ, 2022. 416 с.
7. *Баттон Дж.* Быть пилотом «Формулы-1» / Пер. с англ. А.О. Закаева. М.: АСТ, 2020. 384 с.
8. *Бэйм Эй Дж.* Ford против Ferrari: самое яростное противостояние в автогонках. Реальная история: Пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2022. 374 с.
9. *Браун Р., Парр А.* Гонка за лидерство: секрет побед великого конструктора. М.: Эксмо, 2021. 256 с.
10. *Васин Е.* Как научиться ездить быстро по гоночной трассе и безопасно по обычной дороге / Е. Васин. М.: 2016. 136 с.
11. *Вебер В.* Моя кровь — бензин: Автобиография менеджера Шумахера / Пер. с нем. О.Г. Протопоповой. М.: АСТ, 2022. 320 с.
12. *Гиффорд К.* Современный автоспорт. Энциклопедия / Пер. с англ. С.В. Ушакова. М.: ЗАО «РОСМЭН-ПРЕСС», 2007. 144 с.
13. *Горбачев М.Г.* Автогонки в СССР. Второй круг: Сб. ст. М.: М. Горбачев, 2018. 376 с.
14. *Горбачев М.Г.* Автогонки в СССР. Глазами участников: Сб. ст. / М. Горбачев. М.: М. Горбачев, 2016. 372 с.
15. *Горбачев М.Г.* Автогонки в СССР. Третий круг: Сб. ст. М.: М. Горбачев, 2020. 432 с.
16. *Даль Монте Л.* Энцо Феррари: самая полная биография великого итальянца. М.: Эксмо, 2024. 640 с.
17. *Девятков С.В., Макаров В.А., Шурыгина О.С.* и др. Первые «моторы» императора. /М.: Горький классик, 2022. 192 с.
18. *Джонс Б.* Формула-1 / Пер. с англ. Л. Денисова. М.: АСТ, 2002. 192 с.
19. *Жизнь* измеряется в Дакарах. Любляны: Mabo Grafika, 2012. 248 с.

20. *Ильин А.Б.* «Формула-1» как международная предпринимательская структура и ее влияние на развитие национальных экономик: Монография. М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2017. 276 с.
21. *Ильин А.Б.* Трансформация распределения медиаправ на ТВ- и интернет-трансляции на примере крупнейших автоспортивных серий: роль стриминговых сервисов / А.Б. Ильин, С.Ю. Сонкин, Н.С. Быховец // Экономика и управление в спорте. 2024. Т. 4, № 2. С. 181—194.
22. *Йейтс Б.* Энцо Феррари: Биография. М.: Эксмо, 2019. 480 с.
23. *Карпов О.* Даниил Квят. Путь в Формулу-1. М.: Никея, 2017. 208 с.
24. *Киселев А.Г.* Битва за Формулу. СПб.: Алфамер Пабблишинг, 2006. 136 с.
25. *Коллингз Т.* Добро пожаловать в «Пиранья-клуб». М.: Яуза: Эксмо, 2003. 448 с.
26. *Кулик П.Д., Власов Д.Б.* Бауманцы. Жигули. Дубай. М.: Эксмо, 2021. 320 с.
27. *Култхард Д.* Думай как чемпион: как «Формула-1» может прокачать самоорганизацию, эффективность и мотивацию. М.: Эксмо, 2019. 336 с.
28. *Лауда Н.* В ад и обратно: Автобиография. М.: Эксмо, 2024. 336 с.
29. *Манфред фон Браухич.* Без борьбы нет победы. М.: Прогресс, 1973. 304 с.
30. *Монсе Ж-Л., Перно А., Ривз Дж.* Большая книга Формулы-1. 80 лет шума и ярости. М.: Эксмо, 2024. 288 с.
31. *Нифонтова А.Н.* Чистое небо Дакара. М.: Эксмо, 2021. 320 с.
32. *Ньюи Э.* Как построить машину: Автобиография величайшего конструктора «Формулы-1». М.: Эксмо, 2019. 352 с.
33. *Поляков Р.* Хроника автомобилизации и автоспорта в России и мире (конец XIX — начало XX века). М.: Зебра Е, 2024. 632 с.
34. *Попов А.Л.* Российский голос «Формулы-1». М.: Эксмо, 2017. 320 с.
35. *Прошак Л.В.* Я — КАМАЗ! Или четыре принципа победы. М.: ПАБЛИС, 2010. 88 с.
36. *Слоун А.* Мои годы в General Motors: Пер. с англ. М.: Эксмо, 2021. 640 с.

-
37. *Уолкер С.* Капитанский класс: невидимая сила, создающая известные мировые команды / Пер. с англ. А.А. Качалова. М.: Эксмо, 2019. 384 с.
38. *Уоррэлл Ф.* Льюис Хэмилтон. Шестикратный чемпион мира / Пер. с англ. М.А. Яшиной. М.: АСТ, 2020. 480 с.
39. *Уоткинс С.* За пределом. М.: Яуза, 2002. 224 с.
40. *Ушаков С., Атоян А.* История автоспорта в России: Формула-1. М.: Моторспорт Глобал, 2018. 384 с.
41. *Фабричнова Н.* Семейная энциклопедия. Формула-1. М.: Эксмо, 2024. 104 с.
42. *Феррари Э.* Мои ужасные радости. История моей жизни / Пер. с итал. М.А. Яшиной. М.: АСТ, 2023. 352 с.
43. *Форд Г.* Моя жизнь, мои достижения. М.: Эксмо, 2020. 224 с.
44. *Франкель Н.* Партнерство и спонсорство в event-индустрии. Игра вдолгую. СПб.: Питер, 2021. 240 с.
45. *Хейкки К.* Кими Райкконен. Последний настоящий гонщик «Формулы-1» / Пер. с англ. Е.В. Богданова. М.: Эксмо, 2023. 480 с.
46. *Хилтон К.* Михаэль Шумахер. Его история / Пер. А. Ларинин. М.: Слово, 2009. 464 с.
47. *Хотакайнен К.* Неизвестный Кими Райкконен. М.: АСТ, 2019. 287 с.
48. *Хрошин В.* Хроники «Формулы-1». М.: АСТ, 2022. 352 с.
49. *Хрунин С.* Первые в автомобильном спорте. М.: Благотворительный фонд Алексея Немова, 2022. 116 с.
50. *Хэмилтон М.* Ники Лауда: Биография / Пер. с англ. под ред. М.А. Яшиной. М.: АСТ, 2022. 400 с.
51. *Штайнер Г.* Выживать, чтобы гонять. Один год в мире «Формулы-1». М.: АСТ, 2024. 336 с.
52. *Эмбергер Г., Принц А.* Гонщики. Оптимизация физической и психологической подготовки в автоспорте. СПб.: Эко-Вектор, 2023. 255 с.
53. *Юнгблут Р.* Автомобильная династия: история семьи, создавшей империю BMW / Пер. с нем. Е.В. Заботкина. М.: Эксмо, 2021. 368 с.

Благодарности

Менеджмент в автоспорте — это тема, объединившая интеллектуальный потенциал и спортивный интерес Андрея Ильина и Сергея Алтухова, создавших в 2020 г. первую международную образовательную программу «Менеджмент и предпринимательство в автомобильном спорте» в НИУ «Высшая школа экономики» и управленца-практика Владислава Незванкина. Основной целью работы стало формирование у студентов компетенций по управлению автоспортивными федерациями, клубами, гоночными командами, организации гонок в различных автоспортивных дисциплинах, созданию активного профессионального сообщества и культуры потребления автоспорта.

Авторы благодарят за интеллектуальный вклад в создание учебника коллег и единомышленников. Это лучшие люди в своем деле — Владимир Агеев, Михаил Алешин, Гайк Аракелян, Лина Арнаутова, Владимир Башмаков, Александр Варшавский, Сергей Газоян, Наталья Гольцова, Михаил Горбачев, Елена Данилевская, Дмитрий Добровольский, Кирилл Качнов, Александр Ключев, Оксана Косаченко, Дмитрий Кузнецов, Роман Кузнецов, Никита Мазепин, Егор Макаров, Лариса Мове, Олег Мыслевич, Алексей Наседин, Мария Огурцова, Леонид Панфилов, Ульяна Петрухина, Сергей Пигулевский, Марк Подольский, Алексей Ромашкин, Михаил Самоль, Сергей Светчиков, Ирина Сидоркова, Сергей Сироткин, Александр Торовцев, Роб Уилсон (Великобритания), Анастасия Шалимова, Алексей Швецов, Карл-Йозеф Шмидт (Германия), Артем Якубов.

Авторы выражают благодарность выпускникам образовательной программы «Менеджмент и предпринимательство в автоспорте» НИУ ВШЭ 2021—2024 гг.: Юлии Андреевой, Анне Братчиковой, Александру Гаврикову, Ярославу Гаврикову, Сергею Гладышуку, Дмитрию Гулеву, Елене Данилевской, Татьяне Добрыниной, Артему Доронину, Евгению Жигулину, Константину Кизилу, Дарье Ким, Роману Коваленко, Тимофею Кузьме, Евгению Куликову, Олесе Кэлем, Денису Левятову, Егору Макарову, Юрию Митрофанову, Алексею Наседину, Сергею Овчинникову (Беларусь), Владиславу Плескачу (Беларусь), Дмитрию Пушенко, Максиму Решетникову, Артемию Сайтову, Андрею Санкину, Сергею Светчикову, Даниилу Соболеву, Алексею Сучкову, Ивану Сысоеву, Дмитрию Ушкакову, Павлу Филимонову, Дмитрию Харину, Евгению Щербакову.

Приложения

Приложение 1. Образец регламента соревнования

**МИНИСТЕРСТВО СПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

Министерство физической культуры и спорта Московской области
Администрация Раменского муниципального района
Федерация Автоспорта Московской области
ОАО «МАУС»
ООО «Русское кольцо»

«Согласовано» ФАС МО	«Согласовано» ОАО «Маус»	«Утверждаю» ООО «Русское кольцо»
Президент: Стрельченко В.В. _____	Директор: Попов В.В. _____	Директор: Кузьмин А.И. _____
«__» _____ 2020 г.	«__» _____ 2020 г.	«__» _____ 2020 г.

Чемпионат Московской области по кольцевым гонкам 2020 г.

в зачетной группе: «S1600» (166 026 18 11 Я)

в зачетной группе: «S2000» (166 074 18 11 Л)

Кубок Московской области по кольцевым гонкам 2020 г.

в зачетной группе: «Лада» (166 025 18 11 Л)

в зачетной группе: «Спортпрототип CN» (166 021 18 11 Л)

М.О. Раменский р-н, д. Верхнее Мячково, аэродром Мячково

РЕГЛАМЕНТ ЧЕМПИОНАТА И КУБКА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

(Организовано в соответствии с Положением
о проведении Московских областных соревнований
по автомобильному спорту на 2020 год и Спортивным кодексом РАФ)

1. Введение
2. Цели и задачи проведения Официальных соревнований
3. Права на проведение соревнований
4. Структура и Календарь соревнований
5. Трассы
6. Обеспечение мер безопасности
7. Официальные лица
8. Требования к Участникам, спортсменам и Командам
9. Допускаемые автомобили
10. Условия проведения соревнований. Классификация. Определение результатов
11. Награждение
12. Протесты, апелляции
13. Аккредитация средств массовой информации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Московские областные соревнования по автомобильному спорту (далее — соревнования) проводятся в соответствии с Календарным планом физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий Московской области на 2020 год.

1.2. Настоящий Регламент составлен на основании Положения о проведении Московских областных соревнований по автомобильному спорту на 2020 год (код вида спорта — 1660005511Я) и определяет порядок организации и проведения Чемпионата и Кубка Московской области на 2020 год по кольцевым гонкам в дисциплинах автоспорта, включенных во Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС).

1.3. Решение о государственной аккредитации региональной спортивной федерации по виду спорта «автомобильный спорт» принято Министерством физической культуры, спорта и работы с молодежью Московской области

(приказ от 19.06.2015 № 21-148-П «О государственной аккредитации Московских областных спортивных федераций по видам спорта»).

1.4. Нормативными документами организации и проведения Чемпионатов/Кубков являются:

- Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- Спортивный кодекс РАФ (СК РАФ) и Приложения к нему;
- Общие принципы организации и проведения чемпионатов, первенств и кубков России, чемпионатов, первенств и кубков субъектов РФ, чемпионатов, кубков, трофеев и серий РАФ, а также международных соревнований, проводимых на территории Российской Федерации (Общие принципы);
- Правила организации и проведения соревнований по дисциплинам автоспорта, утвержденные Советом РАФ от 14.11.2017 (Правила);
- Классификация и Технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (далее — КиТТ);
- Настоящий Регламент и Приложения к нему;
- Регламент этапа (РЭ);
- Письменный брифинг Пилотов.

2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОВЕДЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

2.1. Цели и задачи Соревнований:

- популяризации автомобильного спорта в Московской области;
- пропаганда безопасного вождения автомобиля;
- выявление сильнейших спортсменов и команд Московской области;
- формирование спортивной сборной команды Московской области по автомобильному спорту;
- отбор сильнейших спортсменов для участия в официальных всероссийских физкультурных и спортивных мероприятиях от Московской области;
- подготовка и повышение квалификации спортивных судей;
- выполнение нормативов Единой всероссийской спортивной классификации.

3. ПРАВА НА ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

3.1. Общее руководство организацией соревнований осуществляет Министерство физической культуры и спорта Московской области (далее — Мини-

стерство) и региональная общественная организация «Федерация автомобильного спорта Московской области» (далее — Федерация).

3.2. Непосредственную подготовку, организацию и проведение осуществляет Организатор соревнования ООО «Русское кольцо» (далее — Организатор).

Адрес Организатора: 140123, Московская область, Раменский район, Островецкий с/о, д. Верхнее Мячково, аэродром Мячково, ИНН 5040093392, КПП 504001001, БИК 044525225

Банк: ОАО «Сбербанк России» г. Москва, Люберецкого ОСБ №7809,

Корр./сч. № 3010181040000000225,

Р./сч. № 40702810140240005078,

Получатель: ООО "Русское кольцо" (СБ РФ N 7809 Люберецкое г. Люберцы)

ОКПО 61604723, ОКВЭД 92.62, ОКАТО 46248861002,

ОГРН 1095040004751

3.3. Непосредственное руководство проведением соревнований возлагается на Организационный комитет по проведению соревнований (далее — Оргкомитет) и Главную судейскую коллегию (далее — ГСК), утверждаемые Федерацией.

4. СТРУКТУРА И ДАТЫ СОРЕВНОВАНИЯ

4.1. В 2020 году Федерация автоспорта Московской области (ФАС МО) объявляет Официальные Трехэтапные лично-командные соревнования по кольцевым гонкам: Чемпионат Московской области в зачетной группе «S1600» «S2000» и Кубок Московской области в зачетной группе «Лада», «Спортпрототип CN».

4.2. Чемпионат и Кубок Московской области по кольцевым гонкам 2020 года пройдет:

1-й этап: 01—02 июня 2020

Раменский район, МО трасса «ADM Raceway»

2-й этап: 01—02 августа 2020

Раменский район, МО трасса «ADM Raceway»

3-й этап: 03—04 октября 2020 Раменский район, МО трасса «ADM Raceway»

4.3. Этапы официального соревнования, согласно пункту 4.1, проводятся в соответствии с Единым календарным планом физкультурных и спортивных мероприятий Московской области на 2020 год, утвержденным Министерством спорта Московской области. Согласованный проект календаря подается в Федерацию промоутером серии соревнований или Организатором спортивных соревнований при отсутствии промоутера серии соревнований. Организатор спортивного соревнования несет ответственность за проведение спортивного

соревнования перед ФАС МО на основании заключенного договора. Каждый этап официального соревнования имеет статус регионального соревнования (ст. 2.3.8 главы 2 СК РАФ).

4.4. Соревнование состоит (за исключением случая форс-мажора, признанного таковым Коллегией спортивных комиссаров) из тренировки, квалификации и двух гонок на дистанцию не менее 32 км в первой гонке и не менее 44 км во второй гонке. Если временной интервал в 25 минут, отведенный для первой гонки и 35 минут для второй гонки, истечет раньше, чем указанная выше дистанция будет пройдена, финиш будет дан в конце круга, следующего за кругом, на котором истек отведенный временной интервал.

5. ТРАССА

5.1. Трасса соревнования должна соответствовать требованиям РАФ, изложенным в Приложении 3 к СК РАФ «Рекомендации по подготовке и сертификации гоночных трасс».

5.2. Перед началом соревнования Руководитель гонки обязан проверить готовность трассы к проведению соревнования и ее соответствие Паспорту трассы. По результатам проверки в соответствии с Приложением 3 к СК РАФ «Рекомендации по подготовке и сертификации гоночных трасс» составляется и подписывается Акт принятия трассы.

5.3. Соревнование проводится на трассе «ADM Raceway», находящейся по адресу:

Московская область, Раменский район, д. Верхнее Мячково, аэродром Мячково.

5.4. Характеристики трассы: длина: 3240 м;
ширина: минимум 9 м, максимум 14,5 м;
движение: против часовой стрелки;
пол-позиция при старте схода — справа,
старт с места — слева.

6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

6.1. Обеспечение мер безопасности при проведении соревнований осуществляется на основании соответствующих нормативных правовых актов, действующих на территории Российской Федерации и направленных на обеспечение общественного порядка и безопасности участников и зрителей, приложений 3 и 4 к СК РАФ «Рекомендации по подготовке и сертификации гоночных трасс» и «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб».

6.2. При проведении соревнований ответственность за обеспечение мер безопасности несут Организатор этапа и Руководитель гонки, который обязан остановить соревнование, если существует угроза жизни и здоровью зрителям, официальным лицам, спортсменам и участникам или их персоналу.

7. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

7.1. Организатор назначает и согласовывает Главную Судейскую Коллегию (ГСК) с Федерацией.

7.2. Контакты с заявителями и спортсменами осуществляет: Ромашкин Алексей Владимирович,

Телефон +7 [REDACTED], e-mail: sport@admraceway.ru.

7.3. Состав Оргкомитета:

ООО «Русское кольцо»	Директор	Кузьмин Андрей Иванович
ОАО «МАУС»	Директор	Попов Владимир Владимирович
ООО «Русское кольцо»	Спорт координатор	Ромашкин Алексей Владимирович

Председатель Оргкомитета — Попов В.В., Директор соревнования — Кузьмин Андрей Иванович

8. ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКАМ, СПОРТСМЕНАМ И КОМАНДАМ

8.1. К участию в Официальных соревнованиях допускаются Участники, имеющие действующие Лицензии Пилота, выданные РАФ не ниже «Е» категории и возраст Пилотов в соответствии со статьей 5.1 Правил. Пилоты должны соответствовать критериям допуска для участия в официальных соревнованиях.

8.2. К участию в соревновании допускаются Команды, Состав команды на соревновании не более двух спортсменов в одной зачетной группе.

8.3. Заявки на участие в личном и командном зачетах Чемпионата и Кубка Московской области направляются Организатору по электронной почте: sport@admraceway.ru.

8.4. Экипировка спортсменов в соответствии с Приложением 15 к КиТТ. Применение системы FHR (HANS®) обязательно. Экипировка персонала в соответствии со статьей 5.5 Правил.

8.5. Стартовый взнос за участие в личном или командном зачете Чемпионата или Кубка Московской области, при подаче за неделю до соревнования, со-

ставляет 5000 рублей и оплачивается Организатору. В случае подачи заявки позже указанного срока или на Административной проверке стартовый взнос 7000 рублей.

9. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

9.1. К участию в соревнованиях допускаются автомобили, соответствующие действующим в 2020 году КиТТ и дополнительным техническим требованиям к автомобилям, участвующим в кольцевых гонках.

9.1.1. В зачетную группу «**S1600**» допускаются автомобили, подготовленные: по «Техническим требованиям к автомобилям класса S1600 (Приложение 26 к КиТТ), «Техническим требованиям к автомобилям класса Национальный (подготовленные в соответствии с требованиями статьи 3 4 и 8 Приложения 3А к КиТТ РАФ 2020.

9.1.2. В зачетную группу «**Лада**» допускаются 8-клапанные автомобили с приводом на заднюю ось, отечественного производства с рабочим объемом двигателя до 1600 см³, соответствующие Техническим требованиям к классу «Национальный».

9.1.3. В зачетную группу «**S2000**» допускаются легковые автомобили Renault Logan (омологация RAF A/N 1001), подготовленные в соответствии с требованиями статьи 3, 4 и 7 Приложения 3А к КиТТ РАФ 2020.

9.1.4. В зачетную группу «**Спортпрототипы CN**» допускаются автомобили, подготовленные:

- в соответствии с Приложением 22А к КиТТ (MitJet 2.0);
- в соответствии с Приложением 22Б к КиТТ (Shortcut);
- в соответствии с Приложением 22В к КиТТ (Legends 600);
- в соответствии с Приложением 22Г к КиТТ (в стадии разработки) (Legends Evo).

9.2. Все автомобили должны быть оборудованы исправными датчиками автоматической системы хронометража «АМВ My Laps», номера которых указываются Участниками на Административной проверке. Датчики могут быть предоставлены в аренду Организатором.

9.3. Все автомобили, участвующие в соревновании, должны иметь установленный РАФ Технический паспорт на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях (СТП).

9.4. Техническая инспекция проводится в соответствии со статьей 7 ОП РАФ и статьей 7 Правил.

9.5. Порядок размещения обязательной рекламы оговаривается Организатором в РЭ.

9.6. На всех автомобилях должны использоваться шины, указанные в РЭ. Использование шинных грелок или других способов изменения характеристик шин запрещено.

9.7. На этапах соревнований в зачетных группах обязательно применение автомобильного бензина, спецификация, поставщик которого будут объявлены дополнительно в РЭ.

9.8. Углубленный технический осмотр может производиться (по решению КСК) в соответствии с Приложением 10 к СК РАФ «Положение об углубленном техническом осмотре автомобилей, участвующих в соревнованиях».

9.9. Запасные автомобили запрещены.

10. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ. КЛАССИФИКАЦИЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

10.1. Официальные соревнования проводятся в личном и командном зачетах в соответствии со статьей 4.

10.2. Официальное соревнование будет считаться состоявшимся в том случае, если фактически будут организованы и проведены более половины заявленных этапов.

10.3. КСК может принять решение о совместном проведении заездов в зачетных группах.

10.4. Проведение тренировок, квалификации, разминки и гонок осуществляется в соответствии с Правилами.

10.5. Тренировка

10.5.1. В каждой зачетной группе проводится как минимум одна тренировка продолжительностью не менее 15 минут с фиксированным временем окончания согласно расписанию соревнования.

10.6. Квалификация

10.6.1. В каждой зачетной группе проводится одна квалификация продолжительностью 15 минут. В случае приостановки квалификации по каким-либо причинам время заезда будет увеличено на величину прерывания.

10.6.2. Если несколько спортсменов показали одинаковое время, преимущество имеет спортсмен, показавший это время первым.

10.6.3. Во время квалификации работа с автомобилями, участвующими в ней, разрешается только в рабочей зоне пит-лейн перед боксами.

10.6.4. После окончания квалификации спортсмены должны направить свои автомобили в Закрытый парк.

10.7. Стартовая решетка

10.7.1. В зачетных группах расстановка на стартовой решетке первой гонки — по лучшему времени в квалификации.

10.7.2. Расстановка на стартовой решетке второй гонки — по результатам первой, при этом первые 4 спортсмена располагаются на старте в обратном порядке от классификации в первой гонке.

10.7.3. Спортсмены, не стартовавшие в квалификации, — после стартовавших в ней.

10.7.4. Спортсмены, не стартовавшие в первой гонке, занимают места на старте после стартовавших в первой гонке в соответствии с результатом квалификации.

10.8. Порядок проведения гонок и стартовая процедура определяются Правилами. Старт первой гонки в зачетах «S1600», «Лада», «S2000» — с хода, старт второй — с места. Старт в зачетной группе «Спортпрототип CN» во всех гонках — с хода

10.9. В заездах спортсмены классифицируются в порядке пересечения линии финиша с учетом количества пройденных ими кругов; принимается во внимание только количество полных кругов.

10.10. Классифицируются только те спортсмены, которые прошли как минимум 75% дистанции победителя заезда. При расчете количества кругов зачетной дистанции неполный круг округляется в меньшую сторону.

10.11. Начисление очков в личном зачете Официального соревнования:

10.11.1. В зачетных группах за каждую гонку спортсменам, которые приняли старт и классифицированы, начисляются очки согласно занятым местам, за последнее место — 1 очко, предпоследнее место — 2 очка и т.д.

10.11.2. Победитель на этапе определяется по наибольшей сумме очков за две гонки, а в случае равенства очков победитель определяется по второй гонке.

10.12. Начисление очков в командном зачете Официального соревнования, производится по сумме очков, набранных спортсменами, заявленными Командой.

10.13. По результатам этапа спортсменам начисляются очки согласно таблице Б. Принявшим участие в этапе считается спортсмен, принявший старт хотя бы в одной из гонок. Также начисляется дополнительное 1 очко за лучшее время в квалификации.

11. НАГРАЖДЕНИЕ

11.1. На Этапе соревнования

11.1.1. Пилоты, занявшие 1—3-е места в зачетных группах на этапе Соревнования, награждаются Кубками.

11.1.2 Команды, занявшие 1—3-е места на этапе Соревнования, награждаются Кубками.

11.2. По итогу Соревнования

11.2.1. Пилоту, набравшему по итогам Чемпионата Московской области наибольшее число очков, присваивается звание «Чемпион Московской области 2020 года по кольцевым гонкам».

11.2.2. Пилоту, набравшему по итогам Кубка Московской области наибольшее число очков, присваивается звание «Обладатель Кубка Московской области 2020 года по кольцевым гонкам».

11.2.3. Команде, набравшей по итогам Чемпионата Московской области наибольшее число очков в своей зачетной группе, присваивается звание «Команда (официальное название команды) — Чемпион Московской области 2020 года по кольцевым гонкам».

11.2.4. Команде, набравшей по итогам Кубка Московской области наибольшее число очков в своей зачетной группе, присваивается звание «Команда (официальное название команды) — Обладатель Кубка Московской области 2020 года по кольцевым гонкам».

11.3. Организатор вправе учреждать награды и за другие показатели.

11.4. При условии участия в соревнованиях трех или менее команд организатор награждает только команду, занявшую 1-е место.

12. ПЕНАЛИЗАЦИИ

12.1. На соревнованиях применяются наказания в соответствии с «Таблицей пенализации на соревнованиях по кольцевым гонкам» (Приложение 1. Правила организации и проведения соревнований по кольцевым гонкам). Для расчета денежной пенализации участников в качестве заявочного взноса устанавливается сумма в размере 20 000 руб.

13. ПРОТЕСТЫ, АПЕЛЛЯЦИИ

13.1. Каждый протест подается в соответствии с требованиями главы XII СК РАФ и сопровождается денежным взносом, размер которого предусматривается в Регламенте этапа.

13.2. Если протест предусматривает проверку соответствия техническим требованиям нескольких участвующих в данном соревновании автомобилей, то протест подается против каждого автомобиля и сумма денежного взноса, сопровождающего протест, умножается на количество «опротестованных» автомобилей. В случае когда для рассмотрения протеста требуется осмотр или демонтаж частей автомобиля, протестующий должен внести в виде технического

залога сумму, необходимую для проведения проверок и последующего восстановления опротестованного агрегата(ов). Величину технического залога определяет Технический делегат, как правило, на основании дилерских расценок по опротестованному автомобилю. В случае отклонения протеста технический залог передается опротестованной стороне, в случае удовлетворения — возвращается протестующей стороне. Протест не может быть подан против автомобиля (агрегата) «в целом». Должны быть указаны конкретные параметры опротестованного автомобиля, подлежащие проверке по протесту. Отдельный протест должен подаваться на каждый подвергающийся протесту агрегат автомобиля.

13.3. В случае своего несогласия с решением, принятым Коллегией спортивных комиссаров, заявитель имеет право подать апелляцию в РАФ. Порядок подачи апелляции определяется главой XIII СК РАФ.

14. АККРЕДИТАЦИЯ СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

14.1. Аккредитация средств массовой информации и их представителей проводит Организатор.

14.2. Официальная информация соревнования предоставляется только аккредитованным журналистам.

ООО «Русское Кольцо».

Приложение 2. Образец плана безопасности соревнования

Кубок Нижнего Новгорода по дрег-рейсингу

3-й этап

ПЛАН БЕЗОПАСНОСТИ

**Россия, Нижний Новгород,
автодром «Нижегородское кольцо»**

Утверждаю

_____ / _____

СХЕМА ТРАССЫ



Престарт
15.0

Зона разгона
402.0

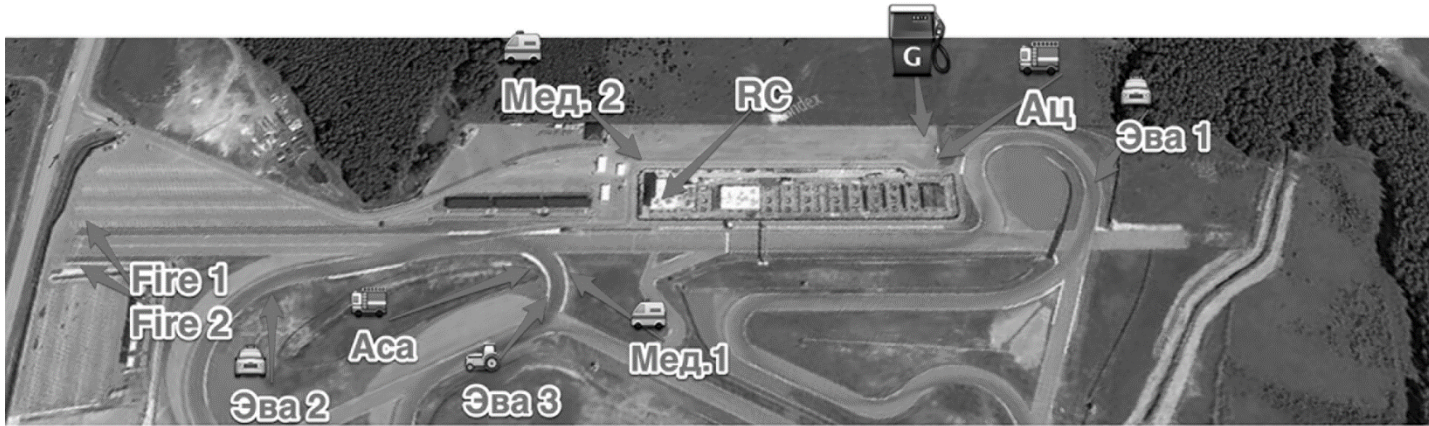
Зона торможения
448.0

Зона экстренного торможения
50.0

CXEMA BO3BPATA



РАССТАНОВКА СИЛ И СРЕДСТВ



- RC** Помещение Рейсконтроля (Пункт управления гонкой)
- Ац** Пожарная автоцистерна. Зона обслуживания: территория автодрома
- Fire 1** Пожарный левой дорожки стартовой зоны
- Fire 2** Пожарный правой дорожки стартовой зоны
- АСА** Группа быстрого реагирования (первичное тушение, спасение, извлечение)
- Медик 1** Автомобиль СМП (Реанимация). Зона обслуживания — трасса
- Медик 2** Автомобиль СМП (Врачебная бригада) — Зона обслуживания — паддок. Зрительские зоны
- Эва 1** Легкий эвакуатор
- Эва 2** Легкий эвакуатор
- Эва 3** Эвакуатор с полной погрузкой

ПЛАН

обеспечения безопасности и наблюдения при проведении 3-го этапа Кубка Нижнего Новгорода по дрег-рейсингу.

1. ЦЕЛЬ

1.1. Дорожное наблюдение предназначено для поддержания безопасных условий в течение прохождения всего соревнования.

1.2. Аварийные службы предназначены для оказания, при необходимости, специализированной помощи.

2. ОБЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1. Средства, указанные в статье 1 настоящего плана, находятся под контролем Руководителя гонки.

2.2. Заместитель Руководителя гонки по безопасности является заместителем Руководителя гонки по организации и управлению дорожным наблюдением и аварийными службами.

2.3. Лица, работающие на трассе (судьи, медицинский персонал, пожарные службы и т.п.) подчиняются:

- судьи, волонтеры — Руководителю гонки;
- медицинский персонал, пожарные, связисты, спасатели — Заместителю Руководителя гонки по безопасности;
- охрана, службы обеспечения правопорядка — оперативному Штабу и Заместителю Руководителя гонки по безопасности в части, касающейся спортивной трассы.

Начальники указанных служб отвечают за работу вверенных им служб непосредственно перед Руководителем гонки.

Работники всех служб и все Официальные лица соревнования имеют специальные идентификационные карточки («бейджи»).

3. НАБЛЮДЕНИЕ

3.1. Пост управления гонкой (ПУГ).

3.1.1. Располагается в отдельном помещении в специально отведенном месте — помещении рейсконтроля в здании питбилдинга, находящемся в визуальной близости от парк-стоянки и места старта автомобилей. Место расположения рейсконтроля указано на схеме трассы.

3.1.2. Видеосистема в ПУГ обеспечивает обзор трассы по всей возможно максимальной ее длине, а также обзор зон пит-лейна, предстартовой и стартовой зоны, возвратных дорожек.

3.1.3. Допуск в помещение ПУГ осуществляется по пропускам установленного образца, выдаваемых лицам из числа персонала ПУГ. Для контроля над пропускным режимом на входе ПУГ установлен пост охраны.

3.1.4. ПУГ обеспечен:

а) телефоном;

б) радиосвязью с официальными лицами, судьями на трассе и спец. автомобилями;

в) микрофоном, соединенным с местной трансляционной сетью, для обеспечения возможности обращения к участникам, включая парковку, а также зрителям.

3.1.5. Из ПУГ Руководитель гонки или его помощник осуществляет открытие трассы для соревнования перед началом любой части соревнования. Для этого используются средства связи, видео- и визуальный контроль.

Открытие трассы означает, что соблюдены все требования для безопасного проведения соревнования.

3.1.6. При необходимости Руководитель гонки или его помощник осуществляет закрытие трассы для соревнования по средствам радиосвязи. Последнее означает, что разрешается выезд на трассу служебных автомобилей.

3.1.7. Автомобиль Заместителя Руководителя гонки по безопасности имеет радиосвязь с ПУГ, постами дорожного наблюдения и аварийными службами. Место его постоянного нахождения — рядом с выходом из рейсконтоля.

3.1.8. ПУГ должен быть укомплектован системой видеофиксации оперативной обстановки на трассе.

3.1.9. Руководитель гонки несет полную ответственность за проведение соревнований в полном соответствии со Спортивным кодексом и настоящим Планом.

3.1.10. Судья старта находится в зоне старта. Используется система электронного старта Рейс-Америка.

3.2. Посты наблюдения.

3.2.1. Количество и расположение.

3.2.1.1. На трассе расположено 16 основных камер наблюдения.

3.2.1.2. Все основные камеры обеспечиваются связью с ПУГ в режиме онлайн.

3.2.2. Защита.

3.2.2.1. Все судейские и волонтерские посты располагаются на достаточном удалении от трассы и отделены от нее бетонным или металлическим ограждением.

3.2.3. Оборудование.

3.2.3.1. Каждый пост имеет:

- радиосвязь с ПУГ и всеми остальными постами наблюдения.

3.2.4. Персонал.

3.2.4.1. На каждом посту находится минимум два судьи.

Судьи поста допускаются к исполнению своих обязанностей только после сдачи экзамена комиссии под председательством Руководителя гонки или его заместителя.

На посту находятся один или два человека, получившие базовый инструктаж по обязанностям персонала поста наблюдения.

При любых обстоятельствах один из судей остается на радиосвязи.

3.2.5. Служебные обязанности.

Каждый пост:

- немедленно докладывает на ПУГ о любых инцидентах, происходящих в зоне ответственности поста, и предлагает вызвать аварийную службу, если в этом возникает необходимость;
- контролирует ход гонки со спортивной точки зрения и докладывает на ПУГ о любом неспортивном или опасном поведении, в особенности касающемся нарушений «Правил поведения водителей»;
- поддерживает свой сектор трассы чистым и свободным от препятствий.

4. СИГНАЛИЗАЦИЯ

4.1. Сигналы подаются световыми сигналами различных цветов, чтобы:

- способствовать безопасности водителей;
- обеспечивать соблюдение регламента.

4.2. Во время тренировок используются те же сигналы, что и на гонках, и они имеют то же значение.

4.3. Старт.

Стартовая команда подается в соответствии с алгоритмом световой сигнализации системы хронометража Рейс-Америка.

4.5. Финишный створ — черно-белые шахматные флаги по обеим сторонам трассы.

4.6. Красный свет — остановка гонки. Включается судьей, находящимся на Старте или в ПУГ, когда Руководитель гонки или Заместитель Руководителя гонки по безопасности принимает решение остановить заезд. Одновременно красные огни показываются на всех панелях сигнальных огней в зоне старта.

5.АВАРИЙНЫЕ СЛУЖБЫ

5.1. Вмешательство на трассе в случае остановки автомобиля.

Судья поста наблюдения, в зоне ответственности которого произошла остановка автомобиля, принимает все меры по удалению его в безопасное место. Наличие возле автомобиля водителя или механика по окончании заезда обязательно.

5.2. Вмешательство в случае аварии.

5.2.1. Пост наблюдения в случае аварии в зоне его ответственности немедленно информирует ПУГ, а в случае необходимости через ПУГ вызывает ближайший автомобиль вмешательства.

5.2.2. Судья постов наблюдения, между которыми произошла авария, немедленно высылают по одному человеку с огнетушителями к месту аварии, чтобы:

- организовать тушение огня в случае возникновения пожара;
- оказать помощь водителю, учитывая при этом, что первая медицинская помощь может оказываться только медицинской службой и водителя нельзя перемещать, если он ранен;
- доложить начальнику ПУГ о необходимости привлечения других служб (пожаротушения — вмешательство 2-й степени, медицинская помощь и помощь спасателей — вмешательство 3-й степени);
- очистить трассу от обломков.

5.3. Автомобили вмешательства.

5.3.1. Пожаротушение: имеется два специализированных автомобиля. Место расположения автомобиля указано на схеме трассы.

5.3.2. Медицинская помощь: два специализированных автомобиля с персоналом, укомплектованные средствами и оборудованием, позволяющими стабилизировать состояние раненого. Располагаются в местах, указанных на схеме трассы.

5.3.3. Служба извлечения: один специализированный автомобиль.

5.3.4. Служба общественной безопасности с сертифицированным персоналом.

6. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА

6.1. Эта служба предназначена для борьбы с огнем, являющимся результатом инцидентов на трассе, в паддоке или в Закрытом парке.

По решению Руководителя гонки или Заместителя Руководителя гонки по безопасности отдельные автомобили и подразделения этой службы в каждом отдельном случае могут привлекаться для ликвидации пожаров в других местах.

6.2. Вмешательство первой степени: как предусмотрено п.5.2.2, к месту инцидента, который может повлечь пожар, прибывают двое пожарных в течение 40 секунд после инцидента. Их основной целью является тушение пламени в кабине водителя и создание условий для его спасения.

6.3. Вмешательство второй степени: примерно через 60 секунд после инцидента обеспечивается прибытие пожарного автомобиля, способного полностью потушить огонь.

6.4. Оборудование трассы.

Исходя из того, что расстояние между постами наблюдения колеблется от 500 м до 1000 м, функции пожарных постов вдоль трассы возлагаются на судейские посты, а функции пожарных — на специализированные отделения.

7. МЕДИЦИНСКАЯ СЛУЖБА

7.1. Для организации работ медицинского персонала назначен Главный врач соревнования, который организует работу персонала в соответствии с настоящим Планом и законодательством Российской Федерации.

Главный врач всегда находится в питбилдинге в предоставленном помещении.

7.2. В распоряжении Главного врача имеются две медицинских бригады (по одной на авто), состоящие из врача и среднего медицинского работника, в задачу которых входят действия, предусмотренные п. 5.3.2 настоящих Правил. Все автомобили имеют радиосвязь между собой, с Главным врачом и с Руководителем гонки.

7.3. В случае когда спортсмену или какому-либо иному лицу необходимо оказание медицинской помощи в условиях стационара, пострадавшие транспортируются в ближайшую больницу.

7.4. В случае инцидента медицинский персонал следует на место происшествия после получения указания Руководителя гонки или его заместителя, которые, в свою очередь, принимают решения на основании докладов постов наблюдения и визуальной информации.

8. СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА

8.1. Первую спасательную операцию проводят: персонал группы извлечения и противопожарная служба в соответствии с разделами 5 и 6 настоящего плана.

8.2. В случае необходимости обеспечивается прибытие специализированного автомобиля к месту аварии не позднее 60 секунд после получения указания Руководителя гонки или Заместителя Руководителя гонки по безопасности.

8.3. Если Руководитель гонки считает необходимым присутствие персонала Участника, то он через Заместителя Руководителя гонки по безопасности обеспечивает их сопровождение на место происшествия и контакт с ответственным за организацию спасательных работ на месте.

8.4. Весь персонал этой службы должен свободно владеть навыками работы с оборудованием, которым укомплектован их автомобиль.

9. СЛУЖБА ЭВАКУАЦИИ И ДРУГИЕ СЛУЖБЫ

9.1. В качестве автомобилей-буксировщиков используются: два легких тягача, один тяжелый с полной погрузкой.

Тягачи располагаются в специально отведенных местах перед выездами на трассу в непосредственной близости от трассы.

9.2. Поддержание общественного порядка и безопасности обеспечивают сотрудники ЧОП «Группа А» (общая численность более 15 чело-

век), расстановка которых согласовывается с Руководителем гонки, Заместителем Руководителя гонки по безопасности и Организатором. Перед проведением мероприятия ежедневно производится обследование всей территории и строений сотрудниками ЧОП.

10. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАССЫ

10.1. Длина трассы 865 м

10.2. Ширина трассы:

- минимальная 16 м
- максимальная 16 м

10.3. Максимальный уклон — 1

10.4. Длина зоны разгона 402 м

10.5. Длина зоны торможения 448 м

10.6. Длина зоны экстренного торможения 50 м

10.7. Длина предстартовой зоны 15 м

СПИСОК КОНТАКТОВ
3-го ЭТАПА КУБКА Нижнего Новгорода ПО ДРЭГ-РЕЙСИНГУ

<i>№п/п</i>	<i>ФИО</i>	<i>Должность</i>	<i>Телефон</i>
<i>Адм. группа</i>			
1	Пигулевский Сергей Викторович	Генеральный директор Автодрома «Нижегородское кольцо»	8 (831) 429-00-77
<i>Руководство ЧЕМПИОНАТА</i>			
2		Спортивный директор	
<i>Тех. Команда</i>			
3			
4			
5			
<i>Видеокоманда</i>			
6			
7			
8			
9			
<i>Брендинг, логистика, юрист, ведущие</i>			
10			
11			
12			
13			
<i>Спорт. Часть</i>			
14		Директор чемпионата	
15		Офицер по связи с участниками	
16			
17		Заместитель руководителя гонки по безопасности	
18		Главный секретарь	
19		Технический делегат	
20		Консультант по безопасности	
21			
22			
23			
24		Руководитель гонки	
25			
<i>PR, соцсети</i>			
<i>Спасатели</i>			

СХЕМА СВЯЗИ
3-го ЭТАПА КУБКА Нижнего Новгорода ПО ДРЭГ-РЕЙСИНГУ

№ канала/резерв	
1/	<u>ОПЕРАТОРЫ</u>
3/	<u>БЕЗОПАСНОСТЬ — ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ</u> <u>ГОНКИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ — ЦЕНТР</u> Эвакуация — ЭВО-1, ЭВО-2 Эвакуация платформа — ЭВО-3 Пожарные — АЦ-1, АЦ-2 Спасатели — АСА <u>Скорая помощь — Медик-1. Медик-2</u>
5/	<u>СПОРТ</u> Руководитель Гонки — ГЛАВНЫЙ Заместитель Руководителя Гонки — ЦЕНТР Хронометрист Судья Старта Судья выпуска Технический делегат Главный секретарь
6/	<u>РЕГИСТРАЦИЯ</u> Главный секретарь Технический делегат
7/	<u>ХРОНОМЕТРАЖ</u> Хронометрист Судья Старта
8/	<u>КСК</u> Спортивные комиссары Секретарь КСК
9, 10	<u>ВИДЕО</u>
11	<u>ВЕДУЩИЕ</u>
12	<u>АДМИНИСТРАЦИЯ</u>
13	Техники

Медицинский стационар

Богородская ЦРБ

г. Богородск, ул. М. Горького, д.2а

(83170)2-88-49 приемная

(83170)2-81-29 хирургия

(83170)2-81-48 травматология

607602, Нижегородская обл.

Ожоговые больные:

ФГБУ "ПФМИЦ" Минздрава России

Н. Новгород, Верхне-Волжская набережная, 18

Телефон: (831) 436-01-60

(831)436-44-38 ожоговое отделение взрослое

(831)426-25-61 ожоговое отделение детское

Расписание

Суббота

- 8.30—17.30 Медицинский контроль
- 9.00—12.00 Административные проверки
- 9.00—12.30 Техническая инспекция
- 9.00—9.25 Брифинг с заявителями и водителями.
- 9.30—18.00 Квалификационные заезды
- 9.30 — Квалификационные заезды раунд 1
- 12.30 — Квалификационные заезды раунд 2
- 16.30 — Квалификационные заезды раунд 3
- 17.30 — Публикация текущих результатов квалификационных заездов

Воскресенье

- 9.00—12.30 Медицинский контроль
- 9.00 — Квалификационные заезды раунд 4
- 11.30—12.10 автограф сессия
- 11.30 — второе заседание КСК
- 12.30 — Открытие соревнований
- 13.00 — Финальные заезды участников Кубка
- По окончании — Награждение победителей и призеров этапа Кубка
- 18.00 — Заключительное заседание КСК
- Отбытие оперативных служб по окончании мероприятия по мере рас-
средоточения зрителей и участников.

Приложение 3. Регламент этапа спортивного соревнования



РЕГЛАМЕНТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ



МИНИСТЕРСТВО СПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ООО «РУССКАЯ ДРИФТ СЕРИЯ»

**RUSSIAN
DRIFT
SERIES / RDS GP**

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ (ЧАСТНЫЙ) РЕГЛАМЕНТ

5 ЭТАП ЧЕМПИОНАТА РАФ RDS GP 2023

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

ЕКП 33505

дрифт (1660141811Л)

10 - 13 августа 2023 года.



Входящий номер РАФ	№ 126 от 04.07.2023
Согласование комитета	19-ГП-5р от 03.07. 2023
Согласование КОЛИС	от 04.07.2023
Согласование КСТ	от 11.07.2023
Лицензия организатора	2332(100)
Виза РАФ	13/9 от 11.07.2023



Организовано в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ



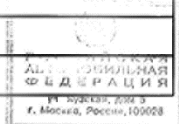
**РЕГЛАМЕНТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ
ПО ДРИФТУ**



РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

10 августа 2023 г., Четверг	
с 09:00	Въезд участников. Размещение команд и участников в Парке Сервиса
16:00 – 19:00	Административные проверки
16:10 – 20:00	Входная техническая инспекция по расписанию
21:00	Окончание 1-го дня соревнований
С 23:00	Режим тишины
11 августа 2023 г., Пятница	
08:00 – 11:00	Медицинские проверки (в свободном порядке)
09:00 – 10:00	Первый (обязательный) брифинг Пилотов.
10:00 – 11:45	Тренировки, 1 сессия
11:45 – 12:15	Технический перерыв
12:15 – 14:00	Тренировки, 2 сессия
14:00 – 15:00	Обеденный перерыв
15:00 – 16:15	Тренировки, 3 сессия
16:15 – 16:45	Технический перерыв
16:45 – 18:00	Тренировки, 4 сессия
18:30 – 19:30	Брифинг по судейскому заданию
19:00 – 22:00	Статические фотосессии на трассе
20:00	Окончание 2-го дня соревнований
С 23:00	Режим тишины
12 августа 2023 г., Суббота	
08:00 – 09:00	Медицинские проверки (по группам)
08:30 – 09:30	Разминка по группам
10:00 – 13:30	Квалификация по группам
13:30 – 14:00	Перерыв, объявление результатов квалификации
13:35 – 13:55	Выезд на парад, построение
14:00 – 14:20	Торжественное открытие
14:20 – 15:00	Автограф сессия
15:30 – 18:00	ТОП 32

Организовано в соответствии со Спортивным Кодексом РФ





**РЕГЛАМЕНТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ
ПО ДРИФТУ**



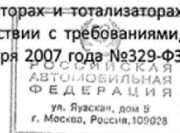
19:00 – 22:00	Статические фотосессии на трассе
20:00	Окончание 3-го дня соревнований
С 23:00	Режим тишины
13 августа 2023 г., Воскресенье	
08:30 – 09:30	Медицинские проверки (в свободном порядке)
9:30 – 11:00	Разминка ТОП 16
11:00 – 11:30	Перерыв
11:05 – 11:25	Выезд на парад, построение
11:30 – 11:45	Парад Пилотов
11:45 – 12:30	Автограф сессия
13:00 – 14:30	ТОП 16
14:30 – 16:00	Перерыв
16:00 – 18:00	ТОП 8, ТОП 4, парад финалистов, финалы
18:30-19:00	Награждение
20:00	Закрытие парка сервиса и окончание соревнований

Примечание: Организатор и КСК имеют право вносить коррективы в расписание, которые будут публиковаться на Официальном информационном табло.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- Соревнование проводится в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ) и Регламентом Чемпионата РАФ Гран При Российской Дрифт Серии 2023 года (далее – RDS GP 2023), а также настоящим Регламентом.
- Соревнование проводится на территории кольцевой гоночной трассы «Красное кольцо» по адресу Красноярский край, Емельяновский р-н, с.Дрокино, квартал Красное кольцо, строение 1, координаты 56°07'46.5"N 92°44'17.5"E. Точное место, параметры трассы, места размещения Парка сервиса и Штаба будут указаны на схеме, которая будет опубликована на официальном табло информации.
- Изменения и/или дополнения к данному Регламенту будут представлены в виде пронумерованных и датированных бюллетеней.
- В ходе соревнования вся информация, списки и классификации публикуются на Официальном информационном табло в WhatsApp «Сезон 2023». Дублирующее табло информации будет расположено в Штабе соревнования.
- В целях предотвращения противоправного влияния на результаты официальных спортивных соревнований запрещается оказывать противоправное влияние на результаты спортивных соревнований. Запрещается участвовать в азартных играх в букмекерских конторах и тотализаторах путем заключения пари на официальные спортивные соревнования в соответствии с требованиями, установленными пунктом 3 части 4 статьи 26.2 Федерального закона от 4 декабря 2007 года №329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».

Организовано в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ





РЕГЛАМЕНТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ



ОРГКОМИТЕТ И ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА СОРЕВНОВАНИЯ

2.1. Организатор соревнования – ООО «Русская Дрифт Серия», ИНН 7724805877.

2.2. Оргкомитет:

Операционный директор РДС	Америкова М.В.
Спортивный директор РДС	Шахова С.В.
Руководитель пресс-центра	Ульянова О.С.

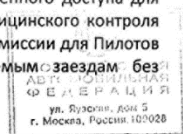
2.3. Судьи и иные официальные лица:

Спортивный комиссар:	Дмитрий ДОБРОВОЛЬСКИЙ	СС1К А23-305
Главный судья (Руководитель гонки):	Василий КОРОЧКОВ	ССВК А23-188
Судьи дрифта (судьи факта):	Максим АХТЯМОВ	СС2К В23-4672
	Антон НОВИКОВ	СС3К С23-3317
	Владимир САФОНОВ	СС3К С23-2082
Комиссар по безопасности:	Дмитрий КОШАКОВ	СС2К В23-5985
Главный секретарь:	Алина АСИЕВСКАЯ	СС1К В23-4480
Технический комиссар:	Сергей СИВОПЛЕСОВ	СС1К В23-5026
Офицер по связи с участниками:	Оксана КРАСНОГОЛОВЕЦ	СС3К С23-2734

ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 3.1. Срок окончания приема заявок 6 августа 2023г 20:00. До этого срока участники, в соответствии с п.13.3. Регламента Чемпионата РАФ RDS GP, обязаны направить на почту a.asievskaia@rds-gp.com информацию о наличии изменений в документах из п.13.2, относительно предъявленных на предыдущих этапах.
- 3.2. АП проходит в штабе соревнования в административном здании автодрома (будет указано на плане). Порядок АП определяется п.13 Регламента Чемпионата РАФ RDS GP 2023.
- 3.3. ВТИ проводится на территории автодрома в местах расположения команд. Порядок ВТИ определяется п.17 Регламента Чемпионата РАФ RDS GP 2023.
- 3.4. Схему расположения палаток, зон обслуживания и автомобилей в Парке Сервисе определяет организатор. Схема будет опубликована на официальном табло информации в WhatsApp «Сезон 2023».
- 3.5. Схема движения по трассе, возврат с финиша на старт и в Паддок, а также движения в Паддоке определяется организатором. Схема движения будет опубликована на официальном табло информации.
- 3.6. Зона шиномонтажа находится в Парке Сервиса, точное место расположения определяет организатор на основании количества разместившихся участников. Месторасположение зоны шиномонтажа будет указано на схеме, публикуемой на официальном табло информации.
- 3.7. Тренировочные заезды проходят на трассе соревнования согласно расписанию. Пилоты, не прошедшие Административный и Медицинский контроль, а также автомобили которых не прошли Технический контроль, до тренировок не допускаются. Информация о дополнительных изменениях (продлении) расписания тренировок публикуется в WhatsApp «Сезон 2023».
- 3.8. Медицинский контроль осуществляется организатором на основании приложения 9 к СК РАФ. Прохождение медицинского контроля может быть предложено организатором каждому Представителю, Пилоту, механику и/или лицу, имеющему доступ в зоны ограниченного доступа для обеспечения безопасности проведения соревнования. Отказ от прохождения медицинского контроля является основанием для отказа в доступе в Паддок. Прохождение медицинской комиссии для Пилотов является обязательным. Допуск Пилотов к тренировкам или классифицируемым заездам без прохождения медицинского контроля не производится.

Организовано в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ





РЕГЛАМЕНТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ



- 3.9. Во время хот-пит и таймаута к автомобилю пилота разрешается подойти 1 (одному) представителю медиа для работы с камерой - оператору. Этот оператор будет автоматически считаться членом команды, и на него распространяется то же ограничение по времени, как для всей команды: 1 минута хот-пит и 5 минут таймаут. По команде "убрали руки от автомобиля" – оператор сразу отходит от машины. Если оператор продолжает работать, считается, что команда не уложились в отведенное время и вступает в действие п.25.14 Регламента РАФ RDS GP – автоматический таймаут либо технический сход, если таймаут уже был использован ранее. Если оператор не успел закрепить камеру или не уверен, что она надежно закреплена, он обязан убрать от автомобиля руки и сообщить о проблеме техническому комиссару, который проверит крепление камеры.
- 3.10. В воскресенье, 13 августа, сразу после проведения награждения победителей соревнования (ориентировочно в 19:00) пилоты, занявшие 1-3 место в личном зачете, а также пилот, победитель квалификационных заездов, обязаны прибыть в медиа-центр соревнования для участия в записи постапального интервью.
- 3.11. Все лица, аккредитованные для нахождения в пит-лейн, обязаны использовать закрытую обувь и одежду из плотной синтетической ткани, полностью закрывающую туловище, руки до кисти и ноги до обуви. Нарушение формы одежды пенализируется штрафом 5000руб за каждое зафиксированное нарушение.
- 3.12. Во время проведения соревнования на всей территории автодрома действует «режим тишины» с 23:00 до 8:00 ежедневно. В это время уровень шума не должен превышать 60дБА, в том числе запрещено проигрывать музыку, производить шумные ремонтные работы и заводить двигатели спортивных автомобилей.
- 3.13. 12 и 13 августа во время проведения торжественного открытия соревнования и парада пилотов на всей территории автодрома должен соблюдаться «режим тишины», категорически запрещено включать музыку и заводить двигатели спортивных автомобилей.
- 3.14. За нарушение «режима тишины» на участника будет наложен штраф в размере 15 000р.
- 3.15. 11 и 12 августа в соответствии с расписанием участникам разрешены статические фотосессии на трассе при соблюдении нижеследующих правил:
- всегда действовать с учётом того, что на трассе работают люди (покраска, брендирование, трансляция, уборка...);
 - дрифт категорически запрещен;
 - максимальная скорость движения по трассе 5 км\ч;
 - на каждую команду разрешен выезд 1 (одного) гражданского автомобиля с оператором;
 - съёмка в движении только по разрешению руководителя гонки.
- За нарушение правил фотосессии на участника будет наложен штраф в размере 15 000р.

РЕЗУЛЬТАТЫ. НАГРАЖДЕНИЕ

- 4.1. Публикация результатов в ходе соревнования и награждение производится в соответствии с расписанием соревнования.
- 4.2. По результатам соревнования производится вручение Призов (кубков, грамот, призов от партнеров и спонсоров серии) Пилотам и Командам, занявшим I, II, III места, так же победителю квалификации.
- 4.3. Организатор оставляет за собой право на вручение дополнительных наград.



Приложение 4. План мероприятий по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности

«УТВЕРЖДАЮ»

Генеральный директор Автономной
некоммерческой организации
«СМП РЭЙСИНГ (Гонки)»

_____ О.С. Петриков

« ____ » _____ 2023 г.

«СОГЛАСОВАНО»

Генеральный директор Общества
с ограниченной ответственностью
Автомобильный спортивный
комплекс «Нижегородское кольцо»

_____ С. В. Пигулевский

« ____ » _____ 2023 г.

«СОГЛАСОВАНО»

Начальник отдела МВД России
«Богородский»

_____ А.Д. Антипин

« ____ » _____ 2023 г.

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА СПОРТИВНОМ ОБЪЕКТЕ «НИЖЕГОРОДСКОЕ КОЛЬЦО» ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОФИЦИАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

Нижегородская область, Богородский район

2023

1. КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОВОДИМОГО ОФИЦИАЛЬНОГО СПОРТИВНОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Наименование официального спортивного соревнования

Этап чемпионата России по автомобильному спорту в спортивных дисциплинах кольцевые гонки «Туринг» и кольцевые гонки «Туринг-лайт».

Этап Кубка России по автомобильному спорту в спортивных дисциплинах кольцевые гонки «Супер-продакшн» и кольцевые гонки «S1600».

Этап Кубка Российской автомобильной федерации по автомобильному спорту в спортивной дисциплине кольцевые гонки «Спортпрототип «CN»».

Гонки поддержки в классе «SMP Time Attack Unlim» и «SMP Historic Cup».

Место проведения

Нижегородская область, Богородский район, 22-й км шоссе Р125 Нижний Новгород — Ряжск, автодром «Нижегородское кольцо»

Время проведения

28—30 июля 2023 г.

Количество входных билетов

3000 входных билетов за два дня мероприятия

Программа проведения

Административные и технические проверки — четверг 27 июля с 15:00 до 20:25

Медицинский осмотр спортсменов — пятница 28 июля с 09:40 до 12:40; суббота 29 июля с 10:20 до 13:20; воскресенье 30 июля с 08:35 до 11:30

Заседание Коллегии спортивных комиссаров по допуску — пятница 28 июля с 09:15 до 09:45

Тренировочные заезды — пятница 28 июля с 11:35 до 13:55

Квалификационные заезды — пятница 28 июля с 15:10 до 18:50

Разминки — воскресенье 30 июля с 11:00 до 12:10

Гонки — суббота 29 июля с 11:30 до 18:15; воскресенье 30 июля с 12:35 до 17:20

Заседание Коллегии спортивных комиссаров по утверждению результатов соревнования — воскресенье 30 июля с 18:05 до 18:35

2. РЕКВИЗИТЫ ДОГОВОРА МЕЖДУ ОРГАНИЗАТОРОМ ОФИЦИАЛЬНОГО СПОРТИВНОГО СОРЕВНОВАНИЯ И СОБСТВЕННИКОМ СПОРТИВНОГО ОБЪЕКТА

Организатор спортивного соревнования:

Автономная некоммерческая организация «СМП РЭЙСИНГ (Гонки)»

Собственник спортивного объекта:

Общество с ограниченной ответственностью Автомобильный спортивный комплекс «Нижегородское кольцо»

Договор между Организатором спортивного соревнования и Собственником спортивного объекта от 17 июля 2023 года № П07-23

3. СОСТАВ КООРДИНАЦИОННОГО ШТАБА, МЕСТО ЕГО РАЗМЕЩЕНИЯ

- Руководитель штаба — Руководитель РСКГ Басов Алексей Михайлович; контактный телефон +7 [REDACTED];
- Представитель собственника спортивного объекта — Генеральный директор ООО АСК «Нижегородское кольцо» Пигулевский Сергей Викторович; контактный телефон +7 [REDACTED];
- Представитель территориального органа внутренних дел Богородского района Нижегородской области — Начальник отдела МВД России «Богородский» Антипин Алексей Дмитриевич; контактный телефон +7 [REDACTED].

Место размещения координационного штаба:

Нижегородская область, Богородский район, 22-й км шоссе Р125 Нижний Новгород — Ряжск, автодром «Нижегородское кольцо», помещение административного здания.

4. МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

А. Расчет и расстановка сил и средств, привлекаемых организатором официальных спортивных соревнований и собственником спортивного объекта для организации пропускного режима и обеспечения сохранности завезенного оборудования, необходимого для проведения официального спортивного соревнования.

Территория спортивного объекта огорожена по периметру забором для предотвращения несанкционированного доступа.

Участники соревнования и зрители проходят на территорию спортивного объекта по пропускам организатора официальных спортивных соревнований через входную группу.

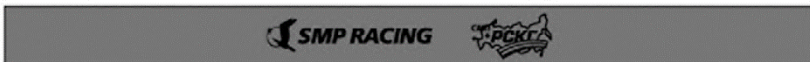


Рис. 1. Образцы пропусков для прохода персонала и участников



Рис. 2. Образцы пропусков для проезда автомобильного транспорта

бумажные



виниловые



Рис. 3. Образцы пропусков для прохода зрителей

Для обеспечения пропускного режима привлекается Общество с ограниченной ответственностью частное охранное предприятие «Агентство комплексной безопасности», юридический адрес 119048, г. Москва, ул. Усачева, д. 10, стр. 1, пом. IV, комн. 17:18 (далее — ООО ЧОП «АКБ»).

Сотрудники ООО ЧОП «АКБ» в количестве 11 человек расставляются на посты охраны в соответствии со схемой расстановки:

- пост охраны № 1 — 3 человека
- пост охраны № 2 — 1 человек
- пост охраны № 3 — 1 человек
- пост охраны № 4 — 1 человек
- пост охраны № 5 — 1 человек
- пост охраны № 6 — 1 человек
- пост охраны № 7 — 1 человек
- резерв — 2 человека

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED])

а) проверка места проведения официального спортивного соревнования на предмет готовности к проведению официального спортивного соревнования с привлечением сотрудников, включенных в координационный штаб, с утверждением соответствующего акта.

Проверка готовности места проведения официального спортивного соревнования к его проведению будет осуществляться 27 июля 2023 года в 14:00.

Ответственное лицо: Алексей Басов (+7 [REDACTED]);

б) инструктаж сил, привлекаемых организатором и собственником спортивного объекта для обеспечения общественного порядка и общественной безопасности при проведении официальных спортивных соревнований;

Проводится перед началом работы в каждый из дней проведения официального спортивного соревнования в 08:00 в офисе административного здания автодрома.

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED]);

в) расстановка сил;

Осуществляется по окончании инструктажа в соответствии с утвержденным планом расстановки сил и средств.

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED]);

г) организация контрольно-пропускного режима при проведении официальных спортивных соревнований, в том числе контроля наличия у зрителей входных билетов или документов, их заменяющих, при входе в места проведения официальных спортивных соревнований.

Допуск на территорию спортивного объекта для граждан и автомобильного транспорта осуществляется строго через контрольно-пропускной пункт (КПП) по пропускам Организатора официального спортивного мероприятия или по билетам, установленного образца.

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED]);

д) организация обеспечения общественного порядка и общественной безопасности, в том числе личного осмотра граждан и осмотра находящихся при них вещей при входе в места проведения официальных спортивных соревнований с применением в случае необходимости технических средств.

Организация контрольно-пропускного режима для автомобильного транспорта

При подъезде автомобильного транспорта к КПП охранник останавливает его, указывает место остановки, уточняет адрес прибытия. Лицам, находящимся внутри транспортного средства, предлагается выйти и проследовать на пешеходную часть КПП для проведения осмотра, далее осматривается визуально автомобиль с применением комплекта досмотровых зеркал.

После чего 1-й охранник осматривает водителя с использованием ручного металлодетектора, кабину и документы на груз. 2-й охранник осматривает визуально автомобиль с применением комплекта досмотровых зеркал (осмотр днища транспортного средства). При отсутствии запрещенных предметов автотранспорт продолжает движение беспрепятственно через КПП. При обнаружении запрещенных предметов в автотранспорте или у водителя автотранспорт не допускается до устранения замечаний.

Организация контрольно-пропускного режима для граждан

Пропуск граждан осуществляется после проверки с помощью технических средств и проведения осмотра вносимого имущества с использованием технических средств.

При проходе через входную группу охранник предлагает выложить все металлические предметы, находящиеся при себе, а ручную кладь предоставить отдельно для проверки. После этого пройти через арочный многозонный металлодетектор. При поступлении сигнала о наличии металлического предмета охранник производит дополнительный осмотр с применением ручного металлодетектора. Убедившись в отсутствии запрещенных предметов, охранник пропускает лицо на территорию.

В случае возникновения в ходе осмотра обоснованных подозрений о наличии у физического лица запрещенных к проносу предметов (веществ) данное лицо на охраняемую территорию сотрудниками ООО ЧОП «АКБ» не допускается.

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED]);

е) организация взаимодействия сил, в том числе с представителями собственника спортивного объекта и сотрудниками органов внутренних дел (средства связи, алгоритмы действий при возникновении внештатных ситуаций).

Взаимодействие осуществляется посредством радио и телефонной связи с ответственными лицами и непосредственными исполнителями, как указано в пункте 8 ниже.

Алгоритмы действий при возникновении нештатных ситуаций приведены в пункте 9 ниже;

ж) организация выхода зрителей и участников с места проведения официального спортивного соревнования по его окончании.

По окончании официального спортивного мероприятия зрители и участники покидают спортивный объект беспрепятственно через входную группу. При этом на вход продолжает осуществляться контрольно-пропускной режим;

з) подведение итогов обеспечения общественного порядка и общественной безопасности в составе координационного штаба.

Заседание координационного штаба с подведением итогов обеспечения общественного порядка и общественной безопасности будет проходить в понедельник 31 июля 2023 года в 12:00 в здании администрации автодрома.

Ответственное лицо: Алексей Басов (+7 [REDACTED]);

и) организация пропускного режима при вывозе и демонтаже завезенного оборудования, необходимого для проведения официальных спортивных соревнований.

Контроль доступа при демонтаже и вывозе завезенного оборудования осуществляется на входной группе в воскресенье 30 июля по окончании официального спортивного соревнования сотрудниками ООО ЧОП «АКБ».

Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED]).

5. ВРЕМЯ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТРУКТАЖА СИЛ

Инструктаж сил проводится ежедневно в 08:00 перед началом работы.

Во время инструктажа проверяется количественный состав и готовность личного состава к работе. Акцентируется внимание на следующих вопросах:

- поставленные задачи при выполнении своих обязанностей;
- порядок действий при осуществлении контрольно-пропускного режима;
- досмотр автомобильного транспорта и граждан;
- взаимодействие сил, радиообмен информацией;
- порядок действий при возникновении нестандартных ситуаций;
- порядок, место и время отдыха и приема пищи;
- окончание рабочего дня и сдача дежурства.

6. ОПИСАНИЕ ЗОН ДОСТУПА ЗРИТЕЛЕЙ, УЧАСТНИКОВ, ОРГАНИЗАТОРОВ И ДРУГИХ СУБЪЕКТОВ ПРОВОДИМЫХ ОФИЦИАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ И ПОРЯДКА ПРОХОДА В НИХ В СООТВЕТСТВИИ С ВХОДНЫМИ БИЛЕТАМИ И ПОЛОЖЕНИЕМ (РЕГЛАМЕНТОМ) ОФИЦИАЛЬНОГО СПОРТИВНОГО СОРЕВНОВАНИЯ

На спортивном объекте для доступа зрителей, участников, организаторов и других субъектов, проводимых официальных спортивных соревнований, предусмотрены следующие зоны доступа.

Номер зоны доступа	Наименование зоны доступа	Описание зоны доступа
1	Трасса	Гоночная дорожка, обочины, зоны схода, сервисные дороги
2	Пит-лейн	Проезд, расположенный между стартовой прямой и зданием гаражей, для выезда на трассу и съезда с нее
3	Паддок	Участок, расположенный за зданием гаражей, для размещения технических автомобилей участников и спортивной техники, ее обслуживания и ремонта
4	Помещения	Офисы административного здания, включая секретариат соревнования, пункт управления гонкой, хронометраж, коллегии спортивных комиссаров
5	Трибуны	Расположены на кровле здания гаражей вдоль стартовой прямой и в поворотах 14—15 для размещения зрителей

Для прохода на территорию спортивного объекта зрителей, участников, организаторов и других субъектов, осуществляется личный досмотр с применением технических средств для предотвращения проноса запрещенных предметов (веществ). Далее доступ субъектов в различные зоны доступа осуществляется следующим образом.

Субъект	Наименование зоны доступа				
	Трасса	Пит-лейн	Паддок	Помещения	Трибуны
Официальные лица	По согласованию	По согласованию	Без ограничений	Без ограничений	Без ограничений
Спортивные судьи	Согласно штатному расписанию	Согласно штатному расписанию	Без ограничений	По согласованию	Без доступа
Аварийно-спасательные службы	Согласно штатному расписанию	Согласно штатному расписанию	Без ограничений	По согласованию	По согласованию
Организаторы	По согласованию	По согласованию	Без ограничений	Без ограничений	Без ограничений
Участники	Согласно расписанию	Согласно расписанию	Без ограничений	По согласованию	Без доступа
Зрители	Без доступа	Без доступа	Без ограничений	Без доступа	Без ограничений

Трибуны для зрителей в количестве трех штук расположены на кровле здания гаражей вдоль стартовой прямой и в поворотах 14—15, общее количество мест на трибунах — 8000.

Досмотр зрителей перед их проходом на трибуны осуществляется на входной группе спортивного объекта.

Для проведения досмотра лиц используются следующие технические средства:

- арочный многозонный металлодетектор;
- ручной металлодетектор.

Технические средства досмотра располагаются на входной группе спортивного объекта.

Парковки для автомобильного транспорта участников (за исключением техник и грузовиков с полуприцепами для перевозки спортивной техники), организаторов, официальных лиц и судей, а также зрителей расположены в специально выделенных местах спортивного объекта и одна организованная парковка за пределами спортивного объекта. Парковка личного транспорта на территории спортивного объекта не предусмотрена.

На парковках для рационального размещения транспортных средств работают специально назначенные персонал-парковщики в количестве трех человек.

Автомобильный транспорт и специальная техника УМВД, МЧС, медицинских служб въезжает на территорию спортивного объекта через входную группу. Далее расстановка автомобильного транспорта и специальной техники производится согласно плану расстановки аварийно-спасательных служб во время проведения официального спортивного соревнования.

**7. ОПИСАНИЕ УЧАСТКОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА
И ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ С РАССТАНОВКОЙ СИЛ
И ПРИДАННЫХ ИМ СРЕДСТВ, ОБЯЗАННОСТЯМИ
И ПОРЯДКОМ ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ СИЛАМИ
С УКАЗАНИЕМ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЛИЦ**

Уч.	Описание	Расстановка	Обязанности
1	Входная группа	4 человека (включая резерв) Арочный многозонный металлодетектор Ручной металлодетектор	Проверка и пропуск граждан и автомобильного транспорта с помощью технических средств, проведения осмотра вносимого имущества с использованием технических средств
2	Вход на второй этаж в административное здание	1 человек	Проверка пропусков и пропуск граждан в зоны ограниченного доступа
3	Вход в ВИП зону	1 человек	Проверка пропусков и пропуск граждан в зоны ограниченного доступа
4	Вход на первый этаж в административное здание	1 человек	Проверка пропусков и пропуск граждан в зоны ограниченного доступа
5	Проход на пит-лейн	1 человек	Проверка пропусков и пропуск граждан в зоны ограниченного доступа
6	Проезд на ВИП парковку	1 человек	Пропуск автомобилей с соответствующими пропусками на ВИП парковку
7	Проход в зону подиума с главной трибуны	1 человек	Пропуск зрителей на трибуну по билетам или документам, их заменяющим
Ответственное лицо: Александр Альмашов (+7 [REDACTED])			

В случаях обоснованной необходимости количество участков обеспечения общественного порядка и общественной безопасности может быть изменено.

8. ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СИЛ, ПРИВЛЕКАЕМЫХ ОРГАНИЗАТОРОМ ОФИЦИАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ, СОБСТВЕННИКОМ СПОРТИВНОГО ОБЪЕКТА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ С СОТРУДНИКАМИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Взаимодействие осуществляется посредством радио- и телефонной связи с ответственными лицами и непосредственными исполнителями.

Перед началом рабочего дня сотрудникам выдаются радиостанции и проверяется радиосвязь.

В ходе рабочего дня старший сотрудник принимает доклады от сил о текущей обстановке и при возникновении нестандартных ситуаций. Старший сотрудник отдает распоряжения о дальнейших действиях и осуществляет взаимодействие с органами внутренних дел по телефонной и радиосвязи.

9. АЛГОРИТМЫ ДЕЙСТВИЙ СИЛ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ВНЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ

Действия в случае возникновения взрыва

Если произошел взрыв, принять меры к недопущению пожара и паники; оказать первую помощь пострадавшим.

При обнаружении очага загорания или признаков горения (задымление, запах гари, повышение температуры и т.п.): незамедлительно сообщить об этом по телефону «01» или «112» (для мобильной связи). При этом назвать наименование объекта, место взрыва, пожара, а также свою фамилию; принять меры по эвакуации людей, тушению пожара и сохранности материальных ценностей.

Действия при поступлении угрозы по телефону

Не оставлять без внимания ни одного подобного звонка. Передать полученную информацию в правоохранительные органы и руководству.

Запомнить пол, возраст звонившего и особенности его речи, произношение, манеру речи. Постараться отметить звуковой фон (шум автомашин или железнодорожного транспорта, звук теле- и радиоаппаратуры, голоса и т.п.). Зафиксировать время начала разговора и его продолжительность.

В ходе разговора постараться получить ответ на следующие вопросы: куда, кому, по какому телефону звонит этот человек; какие конкретные требования выдвигает; выдвигает требования лично, выступает в роли посредника или представляет какую-то группу лиц; как и когда с ним можно связаться; кому вы можете или должны сообщить об этом звонке.

Действия при захвате заложников

О сложившейся ситуации немедленно сообщить в правоохранительные органы и руководству.

По своей инициативе не вступать в переговоры с террористами.

Принять меры к беспрепятственному проходу (проезду) на объект сотрудников правоохранительных органов, автомашин скорой помощи, МЧС России.

Оказать помощь сотрудникам МВД, ФСБ в получении интересующей их информации.

Действия при обнаружении взрывных устройств или подозрительных предметов

В случае обнаружения подозрительных предметов в здании или на территории оперативно сообщить о находке в правоохранительные органы и руководству.

Не трогать, не вскрывать и не перемещать находку. Зафиксировать время ее обнаружения.

Не предпринимать самостоятельно никаких действий с предметами с подозрением на наличие взрывного устройства.

Постараться отвести людей как можно дальше от опасной находки.

Обязательно дожидаться прибытия сотрудников правоохранительных органов. Обеспечить возможность беспрепятственного подъезда автомашин правоохранительных органов, скорой помощи, органов управления по делам ГО и ЧС к месту обнаружения взрывных устройств. При необходимости обеспечить эвакуацию.

Действия при авариях на коммунальных системах

Сообщить о любой аварии на коммунальных системах диспетчеру организации (вызвать аварийную службу), руководителю подразделения.

План составил (ФИО): Случевский Кирилл Валерьевич

Телефон: +7 [REDACTED]

Дата: 17 июля 2023 г.

Подпись

СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ПОСТОВ ОХРАНЫ



Приложение 5. Образец заявки на организацию скорой медицинской помощи

Исх. № 16/07 от 01 июля 2021 года

Директору Медицины катастроф
Иванову Ивану Ивановичу

Уважаемый Иван Иванович

Прошу Вас организовать дежурство автомобилей (реанимобили с реанимационной **(или фельдшерской бригадой (зависит от требований мероприятия))**) скорой медицинской помощи для сопровождения автоспортивного мероприятия по адресу: 37-й километр автодороги Нижний Новгород — Павлово, гоночная трасса АСК «Нижегородское кольцо».

02 Июля — с 11:00 до 20:00

Две специализированные реанимационные бригады на автомобилях класса С, укомплектованного согласно приказу 388 Н (организация, предоставляющая услуги, должна иметь лицензию на наркотики, а бригада — быть ими укомплектована)

Генеральный директор
АСК «Нижегородское кольцо»

Пигулевский С.В.

Приложение 6. Образец заявки на организацию противопожарной безопасности

Руководителю Управления по делам ГО, ЧСиПБ
Нижегородской области
И.И. Иванову

исх. № 25 от 01.05.2021

Письмо

В июне 2021г. на АСК «Нижегородское кольцо» пройдут автомобильные спортивные мероприятия. Прошу Вас организовать дежурство пожарных бригад на объекте Автомобильный спортивный комплекс (АСК) «Нижегородское кольцо».

Даты и время мероприятий:
01 июня — с 12-00 до 20-00

Пожарный расчет в составе 1 отделения на основном пожарном автомобиле (АЦ), укомплектованного согласно нормам положенности. Личный состав в количестве (минимум): командир отделения, водитель, два бойца. Все, кроме водителя, должны иметь боевую одежду пожарного 1-го класса защиты, СИЗОД.

Пеший пожарный расчет в количестве 4 бойцов для работы в зоне старта (2+2 человека для посменной работы в рамках мероприятия). Боевая одежда пожарного (полный комплект!) обязательна! СИЗОД не обязателен (работа на открытом пространстве).

Адрес: АСК «Нижегородское кольцо», объездная г. Богородск,
37 км трассы Нижний Новгород — Павлово.

С уважением

Генеральный директор

АСК «Нижегородское кольцо»

Пигулевский С.В.

Приложение 7. Требования FIA к строительству гоночных трасс

APPENDIX O THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

ПРИЛОЖЕНИЕ 0

1. Цель

Это приложение, разработанное комиссией по трассам FIA, должно учитываться инспекторами FIA по гоночным трассам для решения о допуске и включении той или иной трассы в официальный календарь международных соревнований FIA. В этом же смысле оно также может быть использовано в качестве основного, первоначального руководства для проектировщиков трассы и ее эксплуататоров.

Требования к трассе, сформулированные инспекторами FIA, будут основаны на тщательном изучении плана трассы и на рассмотрении индивидуальных пожеланий.

2. Определения

- Трасса: дорога или трек, используемые для автомобильных соревнований, плюс сопутствующая обязательная инфраструктура. Трасса может быть временной, частично постоянной или полностью постоянной в зависимости от характера инфраструктуры и пригодности для проведения соревнований.

- Кольцевая трасса: замкнутая трасса, временная или постоянная, со стартом и финишем в одной точке, построенная и адаптированная специально для проведения автомобильных соревнований.

- Трек: трасса, специально построенная для кольцевых состязаний. Трек ограничен непрерывным отбойником по внешнему радиусу дорожного полотна.

- «Новая» трасса: в этом приложении и в любых других официальных текстах FIA, касающихся безопасности и устройства гоночных трасс, термин «новая трасса» обозначает трассу, ранее не используемую для проведения автомобильных соревнований международного уровня. Трасса, не-

важно, будь она временной или постоянной, перестает считаться «новой», если на ней уже проводились международные автогонки. Но все дополнительные модификации, применимые потом получают определение «новых» элементов гоночной трассы сами по себе.

- Комиссия: в этом Приложении, термин комиссия обозначает Комиссию по гоночным трассам FIA.

- Инспектирование: экспертный осмотр представителей Комиссии с целью формулировки рекомендаций в соответствии с настоящим Приложением, проверки и утверждения работы, проведенной с учетом таких рекомендаций, а также для проверки всех условий и служб, необходимых для проведения международных автомобильных соревнований.

- Лицензия трассы: сертификат, подтверждающий факт проверки трассы Международной федерацией автоспорта (FIA), определяющий условия функционирования и использования трассы, разрешенные категории гоночных автомобилей и список утвержденных мероприятий для включения в официальный календарь международных соревнований FIA.

3. Процедура

3.1 Создатели новой трассы для международных автомобильных соревнований должны предоставить на рассмотрение в Российскую автомобильную федерацию (РАФ) исчерпывающее досье, содержащее планы и спецификации для утверждения проекта в FIA (см. требование к досье в приложении 1).

3.2 Изучение досье новой трассы сопровождается внесением в FIA единовременного взноса за анализ и выдачу предварительных рекомендаций по проекту новой трассы. Таким же взносом сопровождается и каждая заявка на рассмотрение изменений и модификаций существующей трассы. Стандарты ставок устанавливаются каждые год FIA в соответствии со следующими категориями:

- категория 1: первоначальный анализ нового проекта на соответствие лицензии уровня 1, 2 или 1Т

- категория 2: первоначальный анализ нового проекта на соответствие лицензии уровня 3,4 или 5

- категория 3: анализ модификаций дорожного полотна (*не требуется FIA) уже существующего автодрома на соответствии лицензии уровня 1,2 или 1Т

- категория 4: анализ модификаций дорожного полотна (*не требуется FIA) уже существующего автодрома на соответствии лицензии уровня 3,4 или 5

- категория 5: каждая приоритетная модификация, запрошенная клиентом. В пределах первоначального анализа нового проекта.

3.3.FIA после тщательной проверки каждого возможного случая в соответствующих ему обстоятельствах может дать рекомендации по совершенствованию проекта. FIA также должна быть информирована о каждом этапе развития через РАФ.

3.4.На объекте в случае необходимости будет проведено инспектирование представителями Комиссии: с минимум одной предварительной проверкой и одной итоговой. Для постоянной трассы итоговая проверка должна быть проведена не раньше чем за 60 дней (или 90 дней для соревнований FIA в классе «Формула 1») до проведения первого мероприятия международного уровня. При этом работы над инфраструктурой автодрома, дорожным полотном, системами и службами безопасности должны быть полностью завершены и сертифицированы FIA.

Для временных трасс этот срок составляет 120 дней до начала проведения мероприятия. Досье с учетом дополнения 1 и расписание планируемых работ должно быть подано в FIA для рассмотрения и подтверждения. Дата и время итоговой экспертизы будут назначены уполномоченным инспектором FIA после предварительной проверки, которая должна быть проведена строго за 60 дней до мероприятия.

3.5 Указанная выше процедура также является обязательной для трасс, на которых производится генеральная реконструкция. Любые изменения трассы или устройств безопасности, которые не были представлены на рассмотрение в РАФ, могут явиться основанием для того, чтобы признать трассу непригодной для проведения соревнований.

4. Инспекции

4.1. Инспекции под руководством РАФ обязательны для:

- всех трасс, на которых запланированы соревнования официального календаря FIA, или прочих международных соревнований. Досье автодромов (в соответствии с требованиями к досье, приложение 1) и копии отчетов (в соответствии с процедурами, приложением) должны быть

предоставлены в FIA, и РАФ должна в письменной форме подтвердить FIA факт соответствия трасс всем обязательным условиям и нормам.

4.2. Инспекции под руководством FIA являются обязательными для:

- новых трасс, которые будут использоваться для проведения международных соревнований;
- трасс, на которых была произведена реконструкция устройств безопасности или дорожного полотна, перед проведением международного соревнования;
- выдачи лицензии FIA;
- продления лицензии FIA. При условии, если Комиссия решит, что полученный инспекционный отчет РАФ удовлетворяет необходимым требованиям (лицензии только уровней 4 и 5);
- временных трасс ежегодно перед проведением первого международного соревнования (также при условии, если Комиссия решит, что полученный инспекционный отчет РАФ удовлетворяет необходимым требованиям); до проведения любого соревнования FIA;
- любых трасс в год проведения планируемых соревнований в классе «Формула 1№, чемпионата FIA GP или FIA World Touring.

Особым приоритетом обладают требования пункта 3.4. Их выполнение обязательно для любого случая.

4.3. Инспекции могут также назначаться и в других случаях Советом по спорту FIA или по письменному запросу представителей трассы через РАФ.

4.4. Процедуры для инспекторов FIA.

4.4.1. Инспекторы назначаются из списка, одобренного Международным советом по автоспорту.

4.4.2. Инспекторы должны сопровождаться по трассе представителями территориального органа РАФ и владельцев (арендаторов) трассы. Без их согласия инспекция не проводится.

4.4.3. Инспекция не проводится, если назначенному инспектору не будет предоставлена возможность изучить досье на трассу и планы предстоящих работ.

В случае уже утвержденных трасс сюда должны включаться необходимые готовые документы и анкеты стандарта FIA. Конструкция и структура устройств безопасности должны быть детально проверены

инженерами до подачи досье из РАФ в FIA непосредственно до инспекции. В случае невыполнения этих требований инспекция может быть признана недействительной.

4.4.4. Пребывание на трассе во время инспекции представителей прессы не разрешается, а представители местного органа РАФ и трассы несут ответственность за то, чтобы лица, чье присутствие необязательно, в любом случае не препятствовали инспекторам выполнять свои задачи. Во время инспекции по трассе не разрешается движение транспорта, за исключением тех случаев, когда оно используется для движения общественного транспорта.

4.4.5. Для ралли-кросса, автокросса и ледовых гонок инспектор Комиссии по трассам должен сопровождаться членом Комиссии по внедорожным соревнованиям. Это происходит в случае, если трасса имеет статус новой или претендует на включение в календарь FIA в первый раз.

4.5. Оплата инспекции FIA.

Счет на оплату стандартной инспекционной поездки, включающей все расходы (за исключением расходов на питание и проживание инспекторов на месте пребывания, которые сразу оплачиваются владельцами (арендаторами) трассы или местным органом РАФ) предъявляется за каждую проинспектированную трассу (за исключением случая контрольной инспекции во время этапа соревнований в классе «Формула-1», проводимой представителем комитета безопасности «Формулы-1» FIA) и осуществляется по следующим категориям:

- А: Генеральная инспекция трассы, предназначенной для соревнований чемпионата в классе Формула-1
- В: Генеральная инспекция трасс с другим назначением
- С: Контрольная инспекция для проверки и утверждения конечного результата инспекций типа А и В; инспекции для тестирования «Формулы-1»
- трассы для ралли-кросса, мотокросса или ледовых гонок (предполагается предоплата до итоговых визитов)
- все эти стандарты определяются FIA ежегодно

4.6. Отчеты инспекций FIA.

- Отчеты инспекторов представляются Секретариату (Исполкому) Комиссии. Действительными будут только те отчеты, которые были отосланы Исполкомом в РАФ на согласование.

5. Выводы инспекции

5.1. После того как инспекционный отчет, согласованный с инспекторами, официально отсылается Исполкомом в территориальную организацию РАФ, последняя имеет максимум три недели для выражения своего отношения к отчету. В случае отсутствия каких-либо возражений отчет считается окончательным, а план проведения необходимых усовершенствований — принятым.

Если, однако, после трехдневного периода разногласия между инспекторами и местными органом РАФ по любому пункту отчета остаются, то проблему изучает и окончательно решает Совет РАФ по спорту.

5.2. Само собой разумеется, что проведение соревнования не будет разрешено, если требуемая работа в соответствии с планом, разработанным инспектором, не была выполнена. FIA (или Совет по автоспорту) имеют компетенцию разрешать проведение на трассе международного соревнования или же, в случае если инструкции Комиссии были проигнорированы, запретить его.

Если у трассы несколько вариантов конфигурации дорожного полотна, то утвержденными будут считаться только инспектированные варианты.

Трассы включаются в официальный календарь международных соревнований FIA только в той же конфигурации и с теми же устройствами безопасности, что обозначены в плане, одобренном FIA, и которые утверждены инспектором, в пределах срока действительности в максимум 3 года, прошедший с даты инспекции.

5.3. Лицензия утвержденной трассы для ралли-кросса, мотокросса или ледовых гонок действительна с года итоговой инспекции плюс три года.

6. Градация лицензий на трассы

Лицензии на трассы FIA поделены на уровни от 1 до 6 в соответствии в типом и группой автомобилей, для которых предназначена трасса, и

имеют единственную цель — обозначить спецификацию соревнования, включенного в официальный календарь FIA. Типы и группы, обозначенные ниже, соответствуют классификации, применяемой в статье 1 Приложения J и предписаниям FIA для исторических (Приложение K), внедорожных (Приложение M) и прочих альтернативных гоночных автомобилей. Дополнительная информация о вступлении в официальный международный календарь FIA, о категориях автомобилей, чьи технические настройки утверждены в Приложении J, градация классов лицензии FIA, также доступна по адресу: www.fia.com

За исключением класса 1Т, каждый уровень лицензии также действителен для всех категорий автомобилей, входящих в уровень ниже данного. Уровень 1 является высшим классом.

Утверждение лицензии является предварительно необходимым для подачи заявления о вхождения мероприятия в официальный международный календарь FIA в категории, соответствующей лицензии, включая кольцевые соревнования в рамках маршрута ралли, но само по себе это не является достаточным для того, чтобы включить мероприятие в чемпионат FIA.

Лицензии на трассы FIA относятся только к транспортным средствам, соответствующим правилам Приложения J.

Уровни Лицензии	Категории допускаемых автомобилей
1	«Формула-1»
1Т	Тест «Формулы-1»
2	Одноместные гоночные автомобили группы G (международная «Формула FIA») и группы E (открытая «Формула») с объемом цилиндра свыше 2500 см ³ , за исключением «Формулы-1»

Спортивные автомобили групп C и E, включая SR1, SR2, LMP1, LMP2 и следующих с рабочим объемом свыше 2500 см³

Чемпионат GT (Гранд Туринг) FIA

Исторические автомобили групп F1/4 (TGP и «Формула-1») периодов G, H, I), TSRC 17, 18, 29, 30, 41, 42, 47 и 48 (двухместные гоночные автомобили, объем свыше 2000 см³, период G и позже) и все автомобили периода Z, кроме группы B и WRC.

3. Одноместные спортивные автомобили групп D и E с рабочим объемом не выше 2500 см³, кроме автомобилей уровней 1, 2 (см. выше).

Спортивные автомобили групп C и E, кроме автомобилей уровня 2.

Автомобили групп B, GT1, GT2 и простых автомобилей группы E, автомобилей уровня 2.

4. Одноместные спортивные автомобили групп D и E с рабочим объемом не выше 2000 см³.

Спортивные автомобили групп C и E с рабочим объемом не выше 2000 см³, кроме уровня 2.

Автомобили групп N, a и SP и соответствующие автомобили группы E.

Исторические автомобили в соответствии с Приложением K не включенные в уровень 2.

5. Альтернативные гоночные автомобили.

6. Внедорожная категория:

6A — автокросс (все классы)

6R — ралли кросс (все классы)

6G — ледовые гонки (все классы)

Овальные треки пройдут лицензирование только в том случае, если на них будут соревноваться только те автомобили, что признаны пригодными FIA для таких соревнований.

А это: автомобили, спроектированные специально для соревнований на гладком овальном треке протяженностью более одной мили (например, автомобили кубка NASCAR) и тех автомобилей с открытыми колесами, которые отвечают установленным специальным требованиям и настройкам касательно:

- боковой защиты;
- защиты головы пилота;

- поглощения силы фронтального удара;
- страховочный трос для колес.

Автомобили с открытыми колесами — Champ cars (CCWS); Indycars (IRL); Formula One; Formula 3000 — и автомобили со схожими настройками безопасности со спецификациями 2001 года и позже.

Formula 3000 — спецификации с 2002 года и позже.

Ни один овальнй трек для любых других категорий, формулы или класса не будет включен в официальный календарь международных соревнований FIA, пока его технические характеристики не будут переданы на рассмотрении в местный орган РАФ и не будут признаны подходящими для овалных гонок FIA.

7. Концепция трассы

7.1. Общие положения.

Положения этой статьи носят вспомогательный характер и предназначены в помощь при формировании основной концепции проекта трассы для дальнейшего направления проекта в FIA и последующего лицензирования (см. статью 3.1).

7.2. План.

Форма гоночной дорожки в плане не ограничивается, носит произвольный характер, но FIA может рекомендовать изменения, направленные на обеспечение конкуренции и на другие цели практического характера.

Максимальная разрешенная длина прямых участков трассы не должна превышать 2 км.

Если трасса предназначена для Чемпионата FIA, мероприятий Кубка или Трофи, то длина должна быть рассчитана так, чтобы удовлетворить минимуму, установленному в Дополнении 2. Существует рекомендация для новых трасс не превышать общую длину в 7 км.

Длина трассы, требуемая для расчета гоночных дистанций, гоночных рекордов и классификации, должна засекается с линии старт-финиш.

Если не оговаривается другое, то все рекомендации, касающиеся прямых участков трасс и поворотов, относятся к реальной траектории, по которой движутся автомобили с наивысшими возможностями, и не касаются геометрической формы дорожки (траектория, нанесенная на план, обычно становится короче на прямых участках и удлиняется на повороте: при проектировании или модификации дорожки конструктор обязан учитывать это в своих расчетах).

7.3. Ширина.

Когда планируются новые постоянные трассы, ширина дорожки должна быть не менее 12 м. Если у трассы имеются сужения или расширения, то переходы должны быть выполнены как можно более плавно и в любом случае в отношении не более чем 1 к 20 м.

Минимальная ширина стартовой/финишной прямой должна составлять 15 м. Эта ширина должна соблюдаться на протяжении всей прямой без изменений, до первого поворота.

В случае если уже у построенной трассы ширина дорожки уже, то она получит международное признание только в том случае, если на этой трассе регулярно проводились международные соревнования.

7.4. Продольный профиль.

Максимально допустимый уклон составляет 20% на подъеме и 10% на спуске. Любые изменения наклона должны выполняться с учетом минимального вертикального радиуса, определяемого по формуле

$$R = V^2/K,$$

где R — радиус в метрах;

V — скорость в км/ч;

K — постоянная, равная 20 в случае вогнутого профиля и 15 — в случае выпуклого профиля.

Значение R должно быть адекватно увеличено вдоль участков въезда, съезда, торможения и поворотов трассы. По мере возможности изменений наклона следует избегать на всех этих участках.

Наклон стартовой/финишной прямой не должен превышать 2%.

7.5 Поперечный уклон. Дренаж.

Вдоль прямых участков трассы поперечный уклон в целях дренажа между краями дорожки или между ее центральной линией и краем не должен превышать 3% или быть не менее чем 1,5%.

На поворотах дорожки уклон от ее внешней стороны к внутренней не должен превышать 10% (с возможными исключениями в особых случаях, например на дорожках скоростных автодромов (speedways)).

Противоположный наклон в целом не допускается, за исключением особых случаев, при этом скорость входа в поворот не должна превышать 125 км/ч.

Любые изменения поперечного уклона, особенно на участках входа в поворот и выхода из него, должны иметь плавные переходы по высоте, основанные на траектории движения и на указаниях пункта 7.4.

Проектирование эффективных систем дренажа воды на дорожке, пит-лейне, паддоке и мест, отведенных для зрителей, должно обладать приоритетом на этапе планирования трассы.

7.6. Края дорожки, ее обочины и зоны схода.

Дорожка с обеих сторон должна иметь обочины шириной от 1 до 5 м на протяжении всей ее длины с ровной, но более рыхлой поверхностью, чем сама дорожка. Они должны являться продолжением профиля дорожки без ступеньки между ними: каждый переход должен быть очень плавным.

Зона схода — это участок поверхности между обочиной и первой линией защиты, которая, если это не определено особо, должна иметь те же основные характеристики, что и сама обочина, хотя она может быть более рыхлой. Зона схода должна постепенно переходить в обочину: если она имеет наклон, то он не должен превышать 25% на подъеме и 3% на спуске по отношению к поперечной проекции поверхности трассы.

7.7. Стартовая прямая (см. также пункт 7.3).

Для общего старта с места стартовая решетка должна быть организована таким образом, чтобы расстояние между двумя последовательными стартовыми позициями составляло минимум 6 м (8 м. для соревнований в классе «Формула-10»).

Между стартовой линией и первым поворотом расстояние должно составлять не менее 250 м.

Только в данном случае под поворотом понимается изменение направления не менее чем на 45 градусов с радиусом менее 300 м.

7.8. Меры безопасности на трассах.

Меры безопасности на трассах принимаются для защиты зрителей, водителей, официальных лиц и обслуживающего персонала соревнований. При разработке мер безопасности во внимание должны быть приняты характеристики трассы (покрытие, прилегающие площадки, топография, гоночная траектория, здания и сооружения), а также скорости, достигаемые в любой точке трассы.

Там, где это возможно, целесообразно предусмотреть свободное пространство, на котором нет препятствий или мест размещения зрителей, достаточное для полного погашения энергии вылетевшего с трассы автомобиля. Наиболее предпочтительным является создание условий для локализации возможной аварии в непосредственной близости от края дорожки путем поглощения энергии автомобиля и/или предоставления пилоту возможности восстановления контроля над ним. В целях обеспечения этого могут применяться различные замедляющие системы, а также энерго рассеивающие и останавливающие барьеры, образующие первую линию защиты. Кроме того, могут потребоваться и дополнительные меры обеспечения безопасности зрителей.

Выбор монтируемой конструкции определяется наличием свободного пространства и вероятным углом столкновения. Согласно общему принципу, там, где угол столкновения мал (менее 30%), предпочтительнее устанавливать сплошной гладкий вертикальный барьер. Там, где угол столкновения большой, необходимо использовать систему энерго рассеивающих и/или останавливающих устройств в комбинации с зонами вылета и замедляющими системами при наличии полностью подходящего для этих целей земельного пространства.

Таким образом, необходимо предусматривать достаточное пространство в подобных местах уже на этапе проектирования автодрома. Такие зоны должны быть обязательно расположены по внешнюю сторону уг-

лов поворотов и распространяться вглубь на 30—100 м с учетом доступности подъезда и скоростей, ожидаемых на трассе.

FIA может по запросу РАФ дать советы и рекомендации по вышеперечисленным позициям после изучения планируемой дорожки проектируемой трассы.

7.9. Здания и сооружения трассы.

Требования, предъявляемые к сооружениям управления соревнованиями, судейскими постами на трассе, заправочно-ремонтным пунктам, медицинским центрам и т.д., изменяются в зависимости от типа планируемого соревнования: любой проект должен осуществляться путем взаимодействия между администрацией трассы, РАФ и FIA.

Ширина пит-лейна должна составлять минимум 12 м с гаражами и административными сооружениями автодрома, выходящими лицом на стартовую прямую и отделенными от нее барьером (туда входят стена и информационная платформа) шириной в 4 м.

В целом длина отдельного участка пит-лейна для каждого гоночного автомобиля должна составлять примерно 7 м, причем 4 м из этого расстояния предназначены для технических устройств бокса. Въезды и выезды на пит-лейн с трассы должны быть адекватно расположены и не должны прерывать дорожное полотно.

Мосты/туннели для технического персонала, грузовиков и служб безопасности, предназначенные для проникновения внутрь кольца и обратно, должны быть предусмотрены во время проектирования трассы так, чтобы не нарушать конфигурацию дорожки.

7.10. Служебные дороги.

Службам безопасности необходимо адекватное число стоянок для служебных автомобилей и сеть служебных дорог, расположенных за первой линией защиты, а также пунктов доступа к дорожному полотну для обеспечения автомобилям служб скорой помощи и спасения беспрепятственного доступа к любой точке трассы, выезда из кольца и быстрого соединения с медицинским центром.

Оборудование неотложных служб, предназначенных для общественных зон автодрома, должно соответствовать государственным требованиям страны, на которой находится трасса.

8. Измерение длины дорожки

Длина трассы для определения дистанции гонки, рекорда трассы классификации считается по средней линии трассы.

Средней линией трассы считается медиана, проведенная между правым и левым краями асфальтового полотна трассы, ограниченного белыми линиями. Особое внимание этому требованию нужно уделять в случае, если трасса проходит на городских улицах.

Если длина не может быть измерена фактическим путем (среднее измерения от левых и правых краев), то существует возможность расчета. В связи с этим рекомендуется следующий метод.

Геометрическая форма трассы должна быть обозначена в рамках плана и продольного профиля. Это будет использовано в расчете официальной длины трассы. План дефиниций должен включать горизонтальную среднюю длину всех прямых и поворотов, радиус всех круговых поворотов и математическое описание всех переходных поворотов.

Продольный профиль должен быть определен в рамках как вертикальных круговых поворотов, так и серии средних уровней с интервалом не 10 м, с точностью до 0,01 м.

Официальная длина трассы должна быть вычислена с точностью до 1 м, комбинируя горизонтальную длину трассы и продольный профиль.

9. Оборудование для инвалидов

Рекомендовано как минимум следующее оборудование для установки на всех гоночных мероприятиях для зрителей с ограниченными способностями:

- специально спроектированные зрительские зоны обзора с приспособлениями для удобства зрителей в инвалидных колясках и их сопровождающих;
- специальные туалеты для лиц с ограниченными возможностями, с инвалидными колясками, расположенные как можно ближе к зрительскому сектору;

- свободные специальные парковочные места с достаточным количеством места для разгрузки/загрузки и движения лиц в инвалидных колясках с близким расположением к зрительскому сектору;
- медицинские сооружения и центры с удобным и свободным доступом как для инвалидов, так и для прочих лиц;
- ровные специальные дорожки на лестницах и прочих преградах для обеспечения движения инвалидов между сооружениями.

10. Реклама и прочие дополнительные сооружения

Рекламные сооружения должны быть устойчивыми и закрепленными. Местоположение сооружений и характер рекламы должны выбираться таким образом, чтобы исключить их попадание в поле зрения водителей и официальных лиц, а также не создавать неблагоприятных или вводящих в заблуждение оптических эффектов (таких как сбивающее с толку чередование ярких контрастных плакатов; неправильное размещение щитов, провоцирующее неправильную оценку дорожного покрытия, и т.д.)

Запрещено нанесение любой рекламы и других надписей на поверхность трассы.

Вся реклама между дорожкой и первым защитным барьером должна быть либо нарисованной, либо в случае наличия гардрейла иметь вид, точно повторяющий контур наклеенных афиш. Никаких рекламных сооружений, не имеющих адекватного крепления к сооружениям на трассе, не должно быть. Все они должны быть расположены таким образом, чтобы не ограничивать видимость для персонала судейских постов и пилотов во время гонки, и не могут располагаться ближе 3 м от края дорожки.

Любое рекламное сооружение за первой линией защиты должно располагаться не ближе 1 м от нее и ни в коем случае не мешать движению служб экстренной помощи и судейскому персоналу.

В отдельных случаях инспекторы FIA могут потребовать их удаления и на большее расстояние. Если рекламное сооружение размещено таким образом, что при падении может оказаться за барьером безопасности, то оно должно иметь дополнительные крепления во избежание его возможного падения.

11. Отчет об аварии

Независимо от того, произошла ли на тренировках или во время гонки авария, повлекшая за собой госпитализацию какой-либо персоны, значительные повреждения кокпита автомобиля или средств обеспечения безопасности трассы (или продемонстрировавшая эффективность таковых при аварии на большой скорости, владелец трассы и Организатор обязаны составить детальный отчет обо всех обстоятельствах аварии, в том числе о полученных травмах, повреждениях автомобилей и средств обеспечения безопасности, и направить его в РАФ и, если этому не препятствуют законы страны, в FIA. Если законодательство страны не допускает передачи досье в FIA, РАФ должна хотя бы проинформировать FIA. Отчет должен по возможности включать: видеозапись автомобиля и прилегающей обстановки, сделанную непосредственно после аварии; записи данных с борта автомобиля; отчет технического специалиста о состоянии автомобиля; отчет главного врача соревнований; письменные отчеты судей на трассе и возможных свидетелей.

Наличие этого отчета является условием продолжения действия лицензии на трассу, а его отсутствие будет предметом рассмотрения на Международном совете по автоспорту.

12. Обслуживание трассы

РАФ обязана проводить периодические проверки состояния трассы в период действия лицензии. Поддержание трассы и ее сооружений в надлежащем состоянии является обязательным условием действия лицензии. Трасса должна проверяться не только перед соревнованием, но и после его окончания, чтобы сделать выводы о необходимости устранения повреждений и прочих недостатков.

Основное должно уделяться следующему:

12.1. Поверхность трассы.

Поддержание чистоты и общее состояние.

12.2. Края, обочины и зоны схода.

Все края трассы, обочины, поверхности за поребриками и зоны схода должны находиться на одном уровне. Поверхности, покрытые травой, должны быть пострижены. Сухая трава и поросль должны быть удале-

ны. Поверхности до первой линии защиты должны быть очищены от посторонних предметов и мусора.

12.3. Металлический профильный отбойник (гардрейл).

Стойки, поддерживающие гардрейл, должны быть проверены на прочность крепления в земле. Болты и гайки должны быть затянуты.

Максимально допустимое расстояние между нижним рейлом и землей и между верхними рейлами должно составлять 4 см. Инженер трассы должен сертифицировать настройки конструкции. Если гардрейл дополняется деревянной стойкой, то последняя должна регулярно проверяться на предмет износа и влияния влаги.

12.4. Заграждения из шин.

Заграждения из шин должны проверяться на прочность крепления к постоянным структурам, а также между собой. Шины должны быть туго стянуты между собой болтами в стопки перед установкой.

12.5. Сетчатые заграждения для защиты зрителей и задержки осколков и обломков.

Сетчатые заграждения должны быть проверены на натяжение и исправность крепления.

12.6. Поребрики.

Поребрики должны постоянно проверяться на целостность. Поломаные или поврежденные должны быть немедленно замедлены или восстановлены.

12.7. Дренаж и удаление воды с трассы.

Все дренажные устройства трассы должны быть очищены и готовы к удалению воды с трассы во время дождя.

12.8. Служебные дороги.

Все служебные дорожки должны находиться в исправном состоянии и быть свободны от препятствий.

12.9. Разметка на трассе.

Вся нанесенная разметка на трассу и ремонтно-заправочную зону разметка должна быть чистой, хорошо видимой и обновляться перед каждым соревнованием.

12.10. Наблюдение и видимость.

Должны быть обеспечены: прямая видимость между последовательными постами на трассе, видимость всех сигнальных устройств в любой

момент соревнования. Деревья и кусты должны быть обрезаны, чтобы обеспечить хорошую видимость.

12.11 Связь.

Телефонная и другие виды связи должны быть проверены перед началом соревнования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Перечень обязательных документов, входящих в паспорт трассы (circuit dossier)

Паспорт трассы, составляемый организатором и/или владельцем трассы должен включать следующие документы и информацию:

1) план трассы в масштабе 1:2000 (минимум) с указанием ее ориентации, направлении движения, зданий, сооружений, подъездных дорог, зон размещения зрителей, защитных барьеров и устройств, поста управления соревнованиями, заправочно-ремонтных пунктов и расположения стартовой линии, машин скорой помощи и других служб, медицинского центра, вертолетной площадки, противопожарных средств, судебных постов на трассе;

2) план заправочно-ремонтных зон и медицинского центра в масштабе 1:500 (минимум);

3) детальный план всех зданий (включая медицинский пункт и вертолетную площадку) в масштабе 1:200 (минимум);

4) профиль средней линии дорожки в масштабе не менее 1:2000 (по длине) и 1:200 (по высоте);

5) поперечное сечение дорожки и ее обочин (не менее чем в 10 м от края дорожки по обе ее стороны) на месте стартовой линии, в центрах крутых поворотов (углов), в точках минимальной и максимальной ширины дорожки, сечения мостов и других неординарных точек в масштабе 1:200 (минимум).

Паспорт трассы должен быть представлен в виде копии и в электронном виде.

Электронный план должен соответствовать стандарту чертежей трасс FIA (он доступен на сайте FIA под заголовком FIA SPORT — REGULATIONS — CIRCUITS).

Эти планы должны быть проверены и отосланы в FIA каждый раз при очередной модификации и являются главным источником каждой инспекции FIA и выдачи лицензий на трассу.

Примечание: проекты новых трасс или серьезные изменения существующих должны быть представлены через РАФ в секретариат Комиссии для первоначальной технической оценки и комментария.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Минимальная длина трассы и максимальное число автомобилей для практики перед соревнованием и для старта соревнования.

А. Минимальная длина трассы

Нижеследующая таблица принимается во внимание при определении пригодности новой или действующей трассы, на которой планируется проведение соревнования чемпионата FIA, Трофи или Кубка, но на которой ранее соревнования не проводились.

<i>Категория автомобилей</i>	<i>Минимальная длина трассы, в км, для продолжительности гонки до:</i>		
	<i>2 ч 45 м</i>	<i>6 ч</i>	<i>12 ч</i>
Sportscars	3,5	3,7	4,7
GT	3,5	3,7	4,7
F1	3,5		
Touring cars	3,0	3,2	4,0
F3	2,0		

Примечание: минимальная длина трассы для кольцевых гонок должна составлять 2 км. При меньшей длине трассы РАФ принимает специальное решение.

Б. Максимальное число автомобилей, которые могут быть допущены к международной гонке.

Максимальное число (N) вычисляется по формуле

$$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G,$$

(с N , округленным до целого числа.)

где L — коэффициент, зависящий от длины трассы, значения которого указаны в табл. 1 ниже;

W — коэффициент, зависящий от минимальной ширины трассы, значения которого указаны в табл. 2 ниже;

T — коэффициент, зависящий от длительности гонки, от длительности гонки, значения которого указаны в табл. 3 ниже;

G — коэффициент, зависящий от группы автомобилей, участвующих в соревновании, значения которого указаны в табл. 4 ниже.

Перед утверждением инспектор FIA может рекомендовать уменьшить число автомобилей, которые могут принять участие в старте на конкретной трассе по отношению к вычисленному количеству.

Таблица 1. Коэффициент «L»

Длина трассы	«L»
До 2,0 км	См. примечание ниже
Свыше 2,0 до 2,6 км	10
Свыше 2,6 до 3,2 км	11
Свыше 3,2 до 3,8 км	12
Свыше 3,8 до 4,4 км	13
Свыше 4,4 до 4,8 км	14
Свыше 4,8 до 5,2 км	15
Свыше 5,2 до 5,6 км	16
Свыше 5,6 до 6 км	17
С 6 км до 8 км	18
Свыше 8 км	20

Примечание: для трасс длиной меньше 2 км РАФ должна дать свои рекомендации для утверждения Комиссией.

Таблица 2. Коэффициент «W»

<i>Реальная минимальная ширина трассы*, в м, округленная до ближайшего целого числа</i>	<i>Значение «W»</i>
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11,5
14	12
15 (максимум)	12,5

*Указывается в лицензии на трассу.

Таблица 3. Коэффициент «Т»

<i>Длительность гонки, в ч</i>	<i>Значение Т</i>
До 1 ч	1
Свыше 1 до 2 ч	1,15
Свыше 2 до 4 ч	1,25
Свыше 4 до 12 ч	1,4
Свыше 12 ч	1,5

Таблица 4. Коэффициент «G»

<i>Категории автомобилей</i>	<i>«G»</i>
Группы N, A, B и все исторические автомобили, Туринг и GT	1.00
Спортивные и одноместные автомобили с рабочим объемом до 2000 л.с. и остальные исторические автомобили	0.80
Спортивные автомобили с объемом свыше 2000 л.с.	0.70
Одноместные автомобили с объемом свыше 2000 л.с.	0.60

Примечание: в случае гонки с участием больше чем одной категории автомобилей должен быть применен самый низкий из возможных, доступных коэффициентов.

С. Чисто автомобилей на тренировках.

Максимальное число автомобилей для участия в единовременном тренировочном заезде не должно превышать число автомобилей на старте плюс 20%.

Электронные версии книг
издательства «ЮНИТИ-ДАНА» на сайте
Международной электронной библиотеки
«Образование. Наука. Научные кадры»
www.niion.org

Учебник

**Ильин Андрей Борисович,
Алтухов Сергей Витальевич,
Незванкин Владислав Михайлович**

МЕНЕДЖМЕНТ В АВТОМОБИЛЬНОМ СПОРТЕ

*Автоспорт — концентрированная реальность
нашего мира*

Авторская редакция
Корректор *Л.П. Кравченко*
Оригинал-макет *Н.М. Белоусовой*
Оформление художника *А.П. Яковлева*

Подписано в печать 12.12.2024 (с готовых ps-файлов)
Изд. № 3964 (от 08.10.2024)
Формат 70X100 1/16
Бумага офсетная
Усл. печ. л. 20,8. Уч.-изд. л. 18,0
Тираж 1000 экз.
Заказ

ООО «ИЗДАТЕЛЬСТВО ЮНИТИ-ДАНА»
Генеральный директор В.Н. Закаидзе

123298, Москва, ул. Ирины Левченко, 1
Тел.: 8-499-740-60-15
Тел./факс: 8-499-740-60-14.
E-mail: unity@unity-dana.ru
www.unity-dana.ru

Отпечатано в типографии ООО «Буки Веди»
117452, г. Москва, вн.тер.г. муниципальный округ Южное Бутово,
ул. Адмирала Руднева, д. 4, помещ. 13/6.
Тел.: +7 (495) 926-63-96, www.bukivedi.com, info@bukivedi.com