

УДК (908)
EDN JSGMEA

Научная статья

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО АВТОСПОРТА (на примере автомобильных заводов Поволжского региона)

А. Р. Бимеева

Старокулаткинская средняя школа № 2 имени Героя РФ Р. М. Хабибулина,
Ульяновская область, р. п. Старая Кулатка, Россия
bimeeva93@mail.ru

Аннотация

Введение. Автомобильный спорт с развитием промышленности со второй половины XX в. начал стремительно приобретать популярность. К настоящему моменту нами не обнаружено основополагающих исследований о роли автозаводов (в первую очередь Ульяновского и Камского) в развитии автоспорта, и данная статья является попыткой частично заполнить этот пробел. Цель статьи состоит в выявлении особенностей развития российского автоспорта на примере автомобильных заводов Поволжского региона.

Материалы и методы. Для достижения поставленной цели были рассмотрены научная литература по данному вопросу, материалы прессы и документы, извлеченные из Государственного архива новейшей истории Ульяновской области. В ходе работы использовались следующие методы: историко-хронологический, идеографический (описательный), анализа и синтеза.

Результаты исследования и их обсуждение. Автоспорт представляет собой побочный, но важный продукт автомобильной промышленности. Советская автомобильная индустрия улучшала качество выпускаемой продукции и успешно демонстрировала новые технические решения конструкторов на автокроссах. Автоспорт повышает качество повседневной жизни и досуга населения и позволяет оценить технические характеристики автомобилей в экстремальных условиях, а также способствует совершенствованию инфраструктуры регионов, поднятию международного престижа страны. Результаты исследования могут служить основой для последующего изучения особенностей автоспорта на примере предприятий автомобильной индустрии Поволжского региона.

Заключение. Автомобильный спорт в силу многих объективных причин недостаточно сформирован в России, тем не менее при условии функционирования автомобильной промышленности и значительной поддержке государства у данного вида спорта есть перспективы для дальнейшего развития.

Ключевые слова: автомобильный спорт, автокросс, повседневность, досуг, Ульяновский автозавод, Тольяттинский автозавод, Камский автозавод

Для цитирования: Бимеева А. Р. Особенности развития российского автоспорта (на примере автомобильных заводов Поволжского региона) // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2023. Т. 15, № 1 (65). С. 139 — 153. EDN JSGMEA

Original article

FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN AUTOSPORT (on the example of automobile plants of the Volga Region)

A. R. Bimeeva

Khabibullin Starokulatkinskaya Secondary School № 2

Ulyanovsk region, Staraya Kulatka, Russia

bimeeva93@mail.ru

Abstract

Introduction. Motorsport began to rapidly gain popularity with the development of industry since the second half of the twentieth century. To date, we have not found any fundamental research on the role of automotive factories (primarily Ulyanovsk and Kama) in the development of motorsport, and this article is an attempt to partially fill this gap. The purpose of the article is to identify the characteristics of the motorsport development in Russia by analyzing the role of automotive factories in the Volga region.

Materials and methods. To achieve this goal, the scientific literature, press materials and documents extracted from the State Archive of Contemporary History of the Ulyanovsk Region were reviewed. In the course of the work, the following methods were used: historical-chronological, ideographic (descriptive), analysis and synthesis.

Results and discussion. Motorsport is a by-product but important product of the automotive industry. The Soviet automotive industry improved the quality of its products and successfully demonstrated new technical design solutions at autocross competitions. Motorsport improves the quality of everyday life and leisure of the population, allows you to evaluate the technical characteristics of cars in extreme conditions, and also contributes to the improvement of the infrastructure of the regions, raising the international prestige of the country. The results of the study can serve as a basis for the subsequent study of the characteristics of motorsport by analyzing the enterprises of the automotive industry of the Volga region.

Conclusion. Due to many objective reasons, motorsport is not well developed in Russia, however, given the functioning of the automotive industry and significant government support, this sport has prospects for further development.

Keywords: motorsport, autocross, everyday life, leisure, Ulyanovsk automotive factory, Togliatti automotive factory, Kama automotive factory

For citation: Bimeeva AR. Features of the Development of Russian Autosport (on the example of automobile plants of the Volga Region). *Bulletin of the Research Institute of the Humanities by the Government of the Republic of Mordovia*. 2023;15(1):139—153. EDN JSGMEA

Введение

Развитие спорта в настоящее время является одним из приоритетных направлений государственной политики России. Спортивные достижения укрепляют престиж страны на международной арене и являются воспитательным стимулом для подрастающего поколения. При этом автомобильный спорт по-своему уникален. Мировые автогиганты вкладывают в это направление существенные средства, поскольку испытание автомобилей в экстремальных условиях, на пределе их возможностей позволяет увидеть слабые места конструкции, наметить перспективные направления в разработке моделей. На сегодняшний день автомобильный спорт, который начал развиваться стремительными темпами со второй половины XX столетия, приобрел большую популярность. Однако нами не обнаружено ни одной фундаментальной работы, в которой бы рассматривалась роль автомобильных за-

водов (в первую очередь Ульяновского и Камского) в развитии автоспорта, и в данной статье мы попытаемся восполнить этот пробел.

Цель статьи состоит в выявлении особенности развития российского автоспорта на примере автомобильных заводов Поволжского региона. Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи: собрать и проанализировать по данной теме научную литературу, материалы прессы, а также изучить и включить в научный оборот документы, выявленные в Государственном архиве новейшей истории Ульяновской области.

Обзор литературы

В настоящее время проблематика развития отечественного автомобильного спорта слабо изучена. Проблемы развития автомобильного спорта и возможные действия по их разрешению рассматривают А. Г. Киселев¹, И. Р. Мустафин [16], А. Б. Ильин [7; 8]. Уровень подготовки автогонщиков ралли исследовали А. А. Кузнецов [12], В. В. Московских [15]. Изучением системы обучения водителей автотранспорта путем внедрения в эту систему методов подготовки автогонщиков занимался М. В. Богданов. Он считает, что автоспорт наилучшим образом формирует мастерство безопасного управления автомобилем, что снижает случаи аварийности на дорогах [2].

Ограниченное число статей посвящено изучению гонок Гран-при Формулы-1, которые являются самыми популярными на международной арене. А. А. Гончарик считает, что Гран-при Формулы-1, являясь глобальным брендом, благодаря грамотному использованию маркетинга играет большую роль в мировой экономике и служит источником развития городов [5, с. 112 — 113]. А. М. Камалаян, анализируя положения Технического регламента Формулы-1, приходит к выводу, что инженеры-конструкторы ограничены в своих действиях, тем не менее им приходится искать новые инженерные решения для успешного выступления спортсменов [10]. Изучением развития маркетинговых коммуникаций в сфере автомобильного спорта и определением периодизации их развития занимался М. И. Кулинченко. Он заключает, что маркетинговые коммуникации способствуют продвижению автоспорта и росту прибыли гоночных команд как коммерческих организаций [13]. В то же время автор предлагает рекомендации по грамотному использованию SMM гоночными командами с целью привлечения новых спонсоров для последующего продвижения автоспорта [14].

В работах К. А. Алексеева [1], А. С. Сумской, А. С. Вахрушевой [18] изучается взаимосвязь спорта и спортивной журналистики, в некоторой степени затрагивают вопросы автомобильного спорта и его влияния на становление автомобильной журналистики.

Однако фундаментального изучения данного вопроса на примере отдельных регионов, в частности Среднего Поволжья, на территории которого расположены крупнейшие автозаводы — Ульяновский (УАЗ), Тольяттинский (ВАЗ), Камский (КамАЗ), внесшие существенный вклад в развитие своего региона и вида спорта, пока нет. Технические возможности легковых автомобилей ВАЗ, участвующих в

¹ Киселев А. Г. Битва за Формулу: путь России в высшую лигу. СПб., 2006. 131 с.

спортивных соревнованиях, анализируют Д. Д. Кармышов, В. А. Зенченко [11]. Развитие автоспорта на базе ВАЗа рассматривал В. Г. Доронкин. Он приходит к выводу, что автоспорт нуждается в государственном финансировании и поддержке с целью повышения автомобилизации населения, роста культуры вождения и развития инфраструктуры города [6].

Таким образом, если на примере Волжского автозавода отдельные авторы обращаются к вопросу автоспорта, то аналогичные темы в отношении Ульяновского и Камского автозаводов до сих пор не привлекали интереса исследователей.

Материалы и методы

Для достижения поставленной цели, решения задач были проанализированы научная литература, материалы прессы и документы, извлеченные из Государственного архива новейшей истории Ульяновской области, многие из которых впервые введены в научный оборот. Из числа исторических методов были использованы историко-хронологический и идеографический (описательный) методы. Для систематизации собранного материала использовались теоретические методы, такие, как анализ и синтез.

Результаты исследования и их обсуждение

Историю российского автоспорта принято отсчитывать от 1898 г., когда между станциями Александровская и Стрельна под г. Санкт-Петербургом прошла первая гонка, организатором которой стал пионер российского автоспорта А. Нагель. Еще через 12 лет, 16 июня 1910 г., была проведена первая общероссийская автогонка по маршруту Царское Село — Псков — Витебск — Могилев — Киев — Гомель — Рославль — Москва — Тверь — Новгород — Царское Село. Новое увлечение нашло энтузиастов, и первая в истории России гонка класса Гран-при состоялась в 1913 г. В этой гонке с лучшим результатом на автомобиле Benz финишировал Г. Суворин [3, с. 268 — 269].

А. Б. Ильин пишет, что до 1913 г. в Российской империи проводились международные автомобильные гонки, а российские гонщики участвовали в гонках за границей [9, с. 49]. Первый российский серийный автомобиль «Руссо-Балт» оказался довольно перспективным, и уже к 1909 г. автомобили этой марки показывали хорошие результаты. Легендарный российский гонщик А. Нагель на практике продемонстрировал его выносливость и рекордную скорость, совершив ряд триумфальных гонок по европейским, азиатским и африканским дорогам в 1912 — 1913 гг. [4, с. 121 — 122].

По мнению А. Б. Ильина, Первая мировая война, Февральская и Октябрьская революции свернули российскую автомобильную гоночную деятельность. Выпускаемые автомобили стали использоваться для нужд армии. Трагические события 1920-х гг. негативно отразились на судьбе как автомобильной промышленности, так и автоспорта. Многие гонщики погибли, эмигрировали или были репрессированы (среди них Н. фон Мекк, А. Нагель, П. Ильин), что, безусловно, нарушило преемственность поколений в этой сфере. Только в 1937 г. в Подмосковье прошел первый автокросс, и началось возрождение российского автоспорта.

В послевоенные годы в СССР большую популярность приобрели линейные гонки протяженностью 200 — 500 км, которые для того времени считались самыми сложными. Первый чемпионат СССР был проведен в 1950 г. на Минском шоссе.

В стране не строились специальные гоночные трассы, однако к 1961 г. было найдено решение проблемы: местом проведения автомобильных состязаний стали ипподромы. В 1966 г. в результате репрофилирования и реорганизации некоторых ведомств Совет Министров СССР и Центральный Комитет КПСС приняли решение о передаче вопросов развития всех военно-технических видов спорта в ведение ЦК ДОСААФ. Несмотря на то, что собственно автомобилестроению советское руководство продолжало уделять значительное внимание и выделяло для этих целей существенное финансирование, автоспорт оставался за пределами интересов государства. Очевидно, что в таких условиях его развитие происходило преимущественно благодаря энтузиастам, одаренным людям, которые сами занимались разработкой гоночных модификаций автомобилей, и гоночные секции создавались лишь при заводах [9, с. 49 — 50].

Таким образом, управление автоспортом осуществлялось «в ручном режиме», что, с одной стороны, гарантировало отсутствие случайных людей в данной сфере, а с другой — затрудняло его планомерное развитие. Факт, что как в Российской империи, так и в Советском Союзе не уделялось достаточного внимания развитию автомобильного спорта, объясняется объективными причинами. Во-первых, в дореволюционной России автомобильная промышленность всего лишь набирала обороты, но, не достигнув расцвета, в связи с распадом Российской империи, последовавшими революциями и Гражданской войной, прекратила деятельность. Правительство и граждан молодого государства заботила нормализация экономики страны, в которой ощущался острый дефицит даже товаров первой необходимости, не говоря уже о голоде, охватившем некоторые регионы СССР в 1930-е гг. Исходя из этого очевидно, что во главу угла ставилась задача налаживания автомобильной индустрии, а о развитии автоспорта не могло быть и речи.

В период мобилизационной экономики (1940 — 1950-е гг., на которые пришлось Великая Отечественная война и этап послевоенного восстановления народного хозяйства) автомобильная индустрия работала на военные нужды. Только к началу 1960-х гг. в связи с улучшением экономического положения в стране и быта граждан автомобильный спорт заинтересовал автолюбителей, в первую очередь тех, кто непосредственно участвовал в производстве автомобилей и считал автоспорт одним из условий совершенствования автомобилей. Однако развитие автоспорта не являлось задачей государственного масштаба, а скорее, представляло форму досуга автолюбителей и вид соперничества между автозаводами по вопросу качества производства машин. Во всем этом видны, казалось бы, сугубо экономические причины неразвитости автоспорта на территории советского государства, но за экономическими причинами, на наш взгляд, скрывается политико-идеологическая, определявшая тип экономической системы страны, суть которой на то время сводилась к построению коммунистического общества с отрицанием прав на незыблемость частной собственности. Поскольку вопрос совершенствования автоспорта не ставился на государственном уровне, то и автомобиль, находившийся в собственности государства, мог использоваться только в той степени, в которой позволяли правительство и руководство завода. Следовательно, если руководство автозавода поощряло любителей автоспорта в их деятельности, то последний развивался, а если нет, то прогресс сменялся застоем.

Яркими примерами того, как происходило развитие автомобильного спорта при заводах, может служить деятельность Тольяттинского, Ульяновского и Камского автомобильных заводов. Следует отметить, что на каждом заводе имелась четкая специализация. Так, основное направление деятельности АвтоВАЗа — создание легковых автомобилей для широкого потребителя. Ульяновский автозавод всегда специализировался на производстве внедорожников, и изначально его продукция предназначалась для нужд армии. Однако если между этими двумя предприятиями присутствовала конкуренция в классе внедорожников (после введения в производство Тольяттинским автозаводом полноприводного автомобиля «Нива»), то КамАЗ стоит особняком, поскольку специализируется на выпуске грузовых автомобилей.

Отсчет истории Волжского автомобильного завода начинается с 20 июля 1966 г., когда ЦК КПСС и Совет Министров СССР при сотрудничестве с итальянской компанией FIAT приняли постановление о введении в эксплуатацию к 1969 г. в г. Тольятти автозавода «комплексно с тепловой электростанцией, жилыми домами и объектами коммунального хозяйства»². Контракт, заключенный на 8 лет с итальянской фирмой³, предполагал, что рабочие, конструкторы, токари-расточники, станкостроители, электромонтажники ВАЗа перенимали передовые технологии и опыт у иностранных партнеров непосредственно на предприятиях FIAT⁴. Советская автомобильная индустрия значительно отставала от передовых технологий западных стран, что не могло не отразиться на развитии автомобильного спорта, которое эволюционировало не столь быстрыми темпами.

У истоков автомобильного спорта на Волжском автомобильном заводе в г. Тольятти стояли молодые инженеры конструкторского бюро перспективного проектирования во главе с Л. П. Шуваловым, которые доказывали, что развитие автоспорта на заводе позволит анонсировать и повысить качество выпускаемой продукции с целью последующего увеличения объемов продажи на рынке. Первые победы команды автогонщиков Волжского автозавода начинаются с апреля 1970 г. на чемпионате авторалли «Зори Кубани-70», в последующие годы команда успешно демонстрирует уровень профессионализма и качество выпускаемых авто на международном уровне. С 1978 по 1985 г. на чемпионатах СССР по автокроссу, а в последующем и на мировых спортивных состязаниях достаточно результативно презентует свои способности новопроизведенный полноприводный автомобиль ВАЗ-2121 «Нива». В 1980 — 1990-х гг. на спортивную арену выходят автомобили семейства «Лада-Самара», которые успешно показали свои возможности на таких марафонах, как «Париж — Дакар» и «Париж — Москва — Пекин». В 2000-е гг. команда гонщиков Волжского автозавода стала участником авторитетного международного состязания — чемпионата WTCC (World Touring Car Championship). Автомобильный спорт остается для ВАЗа значимым аспектом деятельности, об этом говорят, в частности,

² РГАЭ (Российский государственный архив экономики). Ф. 339. Оп. 3. Ед. хр. 2692. 1966 — 1967. Л. 1, 2, 9, 20.

³ Тольяттинский архив. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 207. Л. 16.

⁴ Там же. Д. 34. Л. 38.

разработка и массовое производство спортивных версий автомобилей LADA Vesta Sport Concept и LADA XRAY Sport Concept [6, с. 91 — 92].

Тольяттинский автозавод зарекомендовал себя на всесоюзном и мировом уровне в немалой степени благодаря успешной демонстрации своей продукции на спортивных состязаниях. Уже к 1970-м гг. начинается тесное сотрудничество с близлежащими заводами, которые, желая повысить качество продукции, перенимают опыт и технологии ВАЗа. Так, на очередной XVII Ульяновской областной конференции КПСС в 1978 г. бюро обкома КПСС постановило, что на Ульяновском автозаводе будут внедряться системы ВАЗа, что позволило улучшить руководство предприятием, повысить уровень организации производства⁵. В сентябре 1978 г. на заседании парткома, исходя из соглашений с Тольяттинским автозаводом, были разработаны и утверждены на октябрь того же года конкретные мероприятия по подготовке и переводу УАЗа на новую систему⁶. Учитывая сложность перевода, партийный комитет разработал и утвердил социально-организационные мероприятия, выполнение которых предусматривало воспитание у членов коллектива позитивного отношения к нововведениям. С этой целью на заводе было организовано изучение основ новой системы. Тематику лекций подобрали таким образом, что рабочие изучали основные положения за 6 часов, а инженерно-технические работники, принимая непосредственное участие в работах по переводу, более подробно усваивали методику перевода на новую систему, их программа была рассчитана на 76 часов.

Систематическую последовательную работу среди рабочих проводил весь агитационно-пропагандистский аппарат партийной и комсомольской организации⁷. В данном случае видна преемственность опыта работы иностранного и советского производства. Работники Тольяттинского автозавода, успешно освоив технологические разработки фирмы FIAT, транслировали их соседним заводам, в частности УАЗу, где было эффективно оптимизировано собственное производство. Это свидетельствует о том, что советская автомобильная индустрия в некоторой степени отставала от иностранной по уровню технологий. Однако опыт взаимодействия помог осуществить технологический и организационный рывок и ничем не уступать в дальнейшем. Позже специалисты отмечали, что благодаря технологиям ВАЗа, которые были в последующем переданы ряду советских предприятий, автомобили отвечали современным стандартам того времени и стоили значительно дешевле зарубежной продукции автопрома.

Если ВАЗ строился в мирное время, как самостоятельный перспективный проект, то автомобильный завод в г. Ульяновске создавался спешно, в первые месяцы Великой Отечественной войны, на базе эвакуированного Завода имени И. В. Сталина (ЗИС). Завод вызвал к жизни строительство нового Засвияжского района города. Будучи одним из крупнейших предприятий региона, он на долгие годы стал центром экономической, социальной, культурной и даже спортивной жизни района и города.

⁵ ГАНИ УО (Государственный архив новейшей истории Ульяновской области). Ф. 8. Оп. 69. Д. 3. Л. 19.

⁶ Там же. Оп. 71. Д. 129. Л. 11.

⁷ Там же. Оп. 69. Д. 124. Л. 5.

При этом лишь с 1970-х гг. здесь стало уделяться внимание автомобильному спорту, а именно автокроссу.

В Ульяновской области при поддержке Федерации автомобильного спорта России в ноябре 1972 г. на трассе возле с. Арского состоялись первые соревнования автогонщиков⁸. Чемпионат был посвящен 50-летию образования СССР, и эта дата легла в основу названия Ульяновского автокросса: «Дружба народов СССР»⁹.

Согласно журналу «Автомобильная промышленность», к 1982 г. производство автомобилей УАЗ и спрос на них увеличились на 27 %, в этом видится, в том числе, заслуга побед автомобилей на автогонках¹⁰. В те годы серийно выпускался внедорожник УАЗ-469¹¹, технические возможности которого были испытаны на крутых склонах Арской трассы¹². Первым победителем автогонок стал инженер-испытатель УАЗ-469 А. Курочкин, в последующем чемпион СССР¹³. Кроме ульяновских гонщиков в соревнованиях участвовали автомобилисты из г. Москвы, Ленинграда, Горького, Рязани, а также из прибалтийских республик¹⁴. Стоит отметить, что УАЗ-469 стал первым автомобилем, который в 1974 г. покорил вершину Эльбруса, показав отличные результаты в высокогорных условиях. Это был рекорд для того времени, хотя и нигде официально не зафиксированный¹⁵. Автомобили УАЗ-469 и 469-Б прошли проверку временем и пользовались большим спросом за рубежом¹⁶. В 1989 г. команда испытателей участвовала в кроссе «Шелковый путь». Экспедиция показала, что УАЗы не только не уступали автомобилям фирмы Mercedes-Benz, но даже имели преимущество в скорости при преодолении подъема в горах высотой более 2 км¹⁷.

Арская трасса, проложенная по сильно пересеченной местности, изобилующая спусками, подъемами и сложными поворотами, позволяла наиболее полно раскрывать не только мастерство автогонщика, но и возможности автомобиля, поэтому как место проведения соревнований она использовалась намеренно¹⁸. Автогонщики

⁸ УАЗ — 70 лет в истории страны / под ред. А. В. Акимова. Ульяновск, 2012. С. 66.

⁹ Кривин Э. История автоспорта в судьбах и фактах // Панорама УАЗ. 2013. 12 июля. С. 9.

¹⁰ Титков А. И. Автомобильная техника в XI пятилетке // Автомобильная промышленность. 1982. № 8. С. 3.

¹¹ Винокуров А. УАЗ: по ступеням модернизации // За рулем. 1986. № 9. С. 10.

¹² Волков В. В минувшее воскресенье прошли традиционные гонки в Арском // Ульяновские лица. URL: <http://ullica.ru/2017/10/30/v-minuvshee-voskresene-proshli-tradicionnye-gonki-v-arskom-video/> (дата обращения: 23.03.2022).

¹³ Кривин Э. История автоспорта в судьбах и фактах // Панорама УАЗ. 2013. 12 июля. С. 9.

¹⁴ Михайлова Н. 45 лет автокроссу: ульяновец одержал искрометную победу в юбилейных гонках // Улпресса. 2017. 30 окт. URL: <https://ulpressa.ru/2017/10/30/45-let-avtokrossu-ulyanovets-oderzhal-iskrometnyu-pobedu-v-yubileyniyh-gonkah/> (дата обращения: 03.05.2022).

¹⁵ Павлов С. УАЗ — первый автомобиль, покоривший Эльбрус // Известия. 1998. 24 янв. С. 24.

¹⁶ ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 69. Д. 3. Л. 68.

¹⁷ Дмитриева Т. Рапортуют автозаводцы // Ульяновская правда. 1989. 7 нояб. С. 3.

¹⁸ Гонщик Ульяновского автозавода победил в VI этапе чемпионата России по автокроссу // УАЗ. URL: <https://www.uaz.ru/blog/news/gonshhik-ulyanovskogo-avtozavoda-pobedil> (дата обращения: 25.02.2022).

неоднократно отмечали высокую сложность дистанции, предъявляющей особые требования к качеству сборки шасси¹⁹. Под Ульяновском на протяжении многих лет проводились финалы чемпионатов. Именно на этой трассе наиболее ярко проявилась специфика двух легендарных российских внедорожников — УАЗа и «Нивы», позволившие инженерам соответствующих заводов в дальнейшем вносить необходимые изменения в конструкции автомобилей. Так, М. Кутинов, серебряный призер чемпионата России отмечал, что «на мокрой, сложной трассе по проходимости УАЗу нет равных, а на сухой ровной дороге с ним может посоперничать „Нива“. При этом ульяновский внедорожник — хозяйственный, боевой, трудовой, может тащить на себе и терпеть, и в итоге прийти первым». Автомобили, участвующие в кроссе, — полностью заводской сборки, но гонщики имеют возможность вносить небольшие изменения в конструкцию²⁰.

П. П. Лежанкин, бывший генеральный директор АО «Ульяновский автомобильный завод», убежденно отстаивал важность автомобильного спорта как для развития производства, так и в социальном плане. По его мнению, автокроссы дают возможность получать достоверный результат технической надежности автомобилей: «...на сложной трассе ясно видно, какие слабые узлы проявляются в автомобиле, как ведут себя его основные агрегаты. Кроссы „работают“ на будущее нашей продукции». Кроме того, автокроссы не только воспитывают молодое поколение и отвлекают его от негативных проявлений, но и служат рекламным целям: автогонщики, показывая свое мастерство, одновременно демонстрируют совершенство и надежность автомобилей на сложных трассах. И, наконец, автокроссы позволяют людям «разрядиться» от повседневных нелегких забот, морально отдохнуть и «получить заряд положительных эмоций на свежем воздухе, хотя на трассах стоит сплошное облако пыли»²¹.

В 1997 г. арские гонки были посвящены Дню города и 100-летию российского автомобиля. Подготовка спортивного автомобиля включала в себя тщательный отбор его деталей и узлов²². В 2017 г. на 45 юбилейном Чемпионате России победителем по автокроссу в классе отечественных полноприводных автомобилей стал житель г. Ульяновска М. Кутинов²³. В 2018 г. 46-й этап чемпионата по автокроссу, проходивший ежегодно в с. Арском, был перенесен в Курскую область²⁴.

Спортивные автокроссы проходили и проходят во многих странах. В частности, в 2001 г. ульяновская автозаводская команда участвовала в международных сорев-

¹⁹ Кривин Э. История автоспорта в судьбах и фактах.

²⁰ Чернышева В. «ПГ» испытала самую «адреналиновую» трассу России // Российская газета. 2014. 29 авг. URL: <https://rg.ru/2014/08/29/reg-pfo/trassa.html> (дата обращения: 19.04.2022).

²¹ Специальный выпуск // Панорама УАЗ. 1997. 18 марта. С. 1.

²² Кривин Э. Директорские гонки // Панорама УАЗ. 2013. 2 авг. С. 9.

²³ Гонщик Ульяновского автозавода... 2017. 1 сент. URL: <https://www.uaz.ru/blog/news/gonshhik-ulyanovskogo-avtozavoda-pobedil> (дата обращения: 25.02.2022).

²⁴ Мукин С. Арское осталось без чемпионата России по автокроссу // Улпресса. 2018. 24 окт. URL: <https://ulpressa.ru/2018/10/24/%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5-%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D1%81%D1%8C-%D0%B1%D0%B5%D0%B7-%D1%87%D0%B5%D0%BC%D0%BF%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8> (дата обращения: 23.04.2022).

нованиях в Монголии, на которых Б. Джепаев стал первым, а А. Мальков — третьим. Стоит также упомянуть, что в те годы в Монголии работала автомобильная фирма «Монгол-УАЗ», и в эту страну в большом объеме экспортировались автомобили УАЗ²⁵. Успешно выступали на автокроссах в 1977 — 2012 гг. такие спортсмены автозавода, как братья А. и Г. Ершовы, покоровший в 1974 г. Эльбрус В. Харужа. Проявили себя в автокроссе А. Ганин, А. Трошин, Е. Ужegov и В. Данилин, ставший в 2012 г. чемпионом России по кроссу на УАЗах. Руководителем коллектива был С. Н. Бабков²⁶. В 2010 г. команду УАЗа признали лучшей российской командой на ралли «Шелковый путь»²⁷.

Среднее Поволжье представлено еще одним крупным предприятием — Камским автомобильным заводом, который был создан на основании Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 июня 1969 г.²⁸ По примеру УАЗа и АвтоВАЗа при КАМАЗе в конце 1980-х гг. была создана гоночная команда «КАМАЗ-мастер», основателем и руководителем которой стал инженер-конструктор С. Якубов, родоначальник международного ралли-рейда «Шелковый путь». Дебют команды на международной арене состоялся в 1988 г. в Польше на авторалли «Ельч», маршрут которого отличался повышенной труднопроходимостью. На состязании были представлены серийные полноприводные грузовики КамАЗ-4310. Экипаж пилота В. Гольцова дебютировал вторым, а Р. Нурғалиева — четвертым, что на тот момент стало неожиданным для международного сообщества. На новой сложной трассе были продемонстрированы выносливость и качество сборки новых марок советских грузовиков. В ходе состязаний выявились определенные недостатки автомобиля, которые были учтены и переработаны.

К 1989 г. на международном ралли «Объектив-сюд», проходившем в Африке, команда выиграла в общекомандном зачете. Успех автогонщиков повысил авторитет советской автомобильной индустрии на международном уровне и спрос на автомобили данного класса на внешнем рынке²⁹. В 1995 г. команда одержала первую победу на международном этапе «Мастер-ралли». В дальнейшем отечественные команды 14 раз становились победителями гонки «Ралли-Дакар» на автомобилях Камского автозавода. В 2019 г. экипаж команды «КАМАЗ-мастер» под управлением пилота А. Шибалова выиграл международный ралли-рейд «Шелковый путь», маршрут которого проходил по России, Монголии и завершился в Китае³⁰. В 2021 г. маршрут из-за пандемии коронавируса претерпел изменения: в гонке не участвовали Монголия и Китай, марафон был проведен в пределах России — от

²⁵ Кривин Э. Международные соревнования // Панорама УАЗ. 2013. 23 авг. С. 9.

²⁶ Кривин Э. История автоспорта в судьбах и фактах.

²⁷ Липатова Ю. Команда УАЗа признана лучшей российской командой на ралли Шелковый путь // 73 Он-Лайн. 2010. 11 окт. URL: <https://73online.ru/readnews/7212> (дата обращения: 28.02.2022).

²⁸ ЦГА ИПД РТ. Ф. 15. Оп. 7. Д. 634. Л. 1.

²⁹ КАМАЗ-master: офиц. сайт команды. URL: <https://kamazmaster.ru/rally> (дата обращения: 14.05.2022).

³⁰ Давыдова Л. «КАМАЗ-мастер» занял весь пьедестал на ралли «Шелковый путь» // Звезда. 2019. 16 июля. URL: <https://tvzvezda.ru/news/sport/content/20197161028-FqeAS.html> (дата обращения: 03.05.2022).

Омска до Горно-Алтайска. Команда победила под управлением пилота Д. Сотникова. На международной гонке «Дакар-2022», проходившей на Аравийском полуострове, экипажи пилотов № 500 Д. Сотникова, № 505 Э. Николаева, № 501 А. Шибалова, № 509 А. Каргинова заняли весь пьедестал. Уместно указать, что эта команда существует благодаря поддержке генеральных спонсоров (ПАО «КАМАЗ», Госкорпорация Ростех, Банк ВТБ (ПАО)) и партнеров (российское агентство «Р-спорт», «Авторадио», лидирующее российское спортивное цифровое издание «Чемпионат», федеральная спортивная радиостанция «Спорт FM», нефтяная компания «Татнефть» и др.)³¹. Победы команд положительно влияют на формирование не только образа Камского автозавода, но и имиджа всего региона и государства в целом.

Как видно из представленных данных, развитие автомобильного спорта в России происходило преимущественно благодаря деятельности энтузиастов, которые по своей инициативе создавали при автозаводах гоночные команды и выступали на российских и международных соревнованиях, демонстрируя инженерные решения, качество сборки и проходимость автомобилей.

В настоящее время в России развитию автоспорта стало уделяться больше внимания, чем ранее в Советском Союзе. Автокроссы оказывают влияние на развитие инфраструктуры регионов, поскольку для продвижения данного вида спорта необходимо создавать автодромы и картодромы, которые должны отвечать требованиям, предъявляемым Международной федерацией автоспорта. Ярким примером тому служит г. Сочи, где проходили Гран-при России Формулы-1, для которых был построен уникальный для нашей страны сочинский автодром, отвечающий современным стандартам [17]. В 2010 г. открылся автодром «Смоленское кольцо» международного уровня протяженностью 3 362 м, в разработке которого участвовал известный немецкий архитектор гоночных трасс, автогонщик Г. Тильке³². Также за последние 5 лет в России были построены автодромы международного уровня в Москве — Moscow Raceway, Московской области — «Мячково» (ADM Raceway), Нижегородской области — «Нижегородское кольцо», Казани — «Казань-Ринг», в Красноярском крае — «Красное кольцо», Чеченской Республике (в г. Грозном) — «Крепость „Грозная“»³³.

К сожалению, автомобильный спорт недостаточно популяризируется в нашей стране, практически не проводятся соответствующие мероприятия на муниципальном уровне, кроме того, отсутствие финансирования не позволяет создавать детско-юношеские автоспортивные школы и, как следствие, на международном уровне российский автоспорт представлен мало. В Российской Федерации проводится мало международных автомобильных гонок, отсутствует система передачи опыта между

³¹ KAMAZ-master: офиц. сайт команды (дата обращения: 14.05.2022).

³² В России появилась первая трасса для автогонок международного уровня // Quto.ru. 2010. 29 июня. URL: <https://quto.ru/journal/news/v-rossii-poyavilas-pervaya-trassa-dlya-avtgonok-mezhdunarodnogo-urovnya-29-06-2010.htm> (дата обращения: 05.04.2022).

³³ Осипенко С. Лучшие автодромы в разных частях нашей страны // Official Ferrari Dealer Ferrari Aviron URL: <https://ferrari-avilon.ru/prensa/347/> (дата обращения: 05.10.2021).

действующими и завершившими карьеру гонщиками. А. Б. Ильин считает, что именно эти причины сдерживают развитие автоспорта в стране [9, с. 63 — 65].

На наш взгляд, стоит также отметить, что даже с учетом недостаточного финансирования автоспорта в советское время автомобильные заводы принадлежали государству, существовали в системе Госплана и социалистического хозяйствования, что позволяло им пользоваться некоторой финансовой свободой. В современных условиях эти заводы часто находятся в кризисном состоянии, из-за чего руководителей компаний заботит не поддержка автоспорта (который рассматривается как побочная ветвь производства), а прежде всего — сбыт и прибыль.

События, связанные с украинским кризисом, сильно усложнили ситуацию на автомобильном рынке страны. Так, по данным Росстата, реальные доходы граждан с января по март 2022 г. снизились на 1,2 %, к тому же уменьшились и реальные пенсии на 8,3 %, хотя, по данным Минэкономразвития, инфляция на 22 апреля 2022 г. составила 17,7 %³⁴. Российским автозаводам пришлось сократить производительность выпускаемой продукции из-за санкций, некоторые заводы приостановили производство, а стоимость автомобилей повысилась в среднем на 20 %³⁵. Очевидно, что последние международные политические и экономические события 2022 г. и последовавшие санкции как в области экономики, так и в плане отстранения российских команд от спортивных соревнований ставят отечественный автоспорт в крайне сложное положение, требующее серьезных мер поддержки.

Заключение

Таким образом, автоспорт, являясь популярным международным видом спорта, не получает в России должного развития. Автоспорт в России возник в конце XIX в. и начал приобретать популярность со второй половины XX столетия в связи с ростом автомобильной индустрии и благодаря отдельным энтузиастам, которые становились инициаторами создания гоночных команд при автозаводах. Советская автомобильная индустрия имела опыт взаимодействия с итальянской фирмой FIAT с целью улучшения уровня технологий и увеличения сбыта за рубежом, а автокроссы позволяли демонстрировать возможности модернизированных автомобилей. Соревнования по автомобильному спорту имеют не только развлекательный, но и воспитательно-патриотический характер, как для отдельных городов, так и для всей страны, и выступают как гарант совершенствования автомобилей, которые будут пользоваться спросом у покупателей. Развитие автоспорта способствует расширению инфраструктуры регионов благодаря строительству автодромов, на которых проводятся соревнования международного уровня. Несмотря на то, что данный вид спорта недостаточно сформирован в России, он имеет отличные перспективы.

³⁴ Деготькова И., Виноградова Е. Реальные доходы возобновили снижение // РБК. Экономика. 2022. 27 мая. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2022/04/28/62693bde9a7947022f9ed92a> (дата обращения: 04.05.2022).

³⁵ Лобода В. Санкции и их влияние на автомобильную отрасль России // Автостат. Аналитическое агентство. 2022. 23 марта. URL: <https://www.autostat.ru/articles/51062/> (дата обращения: 02.05.2022).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Алексеев К. А. Спортивная пресса России XIX — начала XX веков (историко-типологический анализ): автореф. дис. ... канд. филол. наук. СПб., 2008. 27 с.
2. Богданов М. В. Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков: автореф. дис. ... канд. пед. наук. СПб., 2010. 26 с.
3. Бочкарева А. С., Лавров Д. А. Из истории зарождения и развития автоспорта и гоночного автомобилестроения в России // Научные труды КубГТУ: электрон. сетевой политемат. журн. 2019. № 2. С. 268 — 276.
4. Глемин А. М., Мельников Ф. П., Третьяков А. М. Первый этап автомобилизации России // Наземные транспортно-технологические средства: проектирование, производство, эксплуатация: материалы I Всерос. заоч. науч.-практ. конф. Чита, 2016. С. 116 — 125.
5. Гончарик А. А. Образы и места проведения Гран-при Формулы-1 в городской среде // Журнал социологии и социальной антропологии. 2013. Т. 16, № 5. С. 108 — 122.
6. Доронкин В. Г., Лямин А. С. Развитие автомобильного спорта в городе Тольятти: 1966 — 2016 гг. // Балтийский гуманитарный журнал. 2017. Т. 6, № 1 (18). С. 90 — 93.
7. Ильин А. Б. Анализ систем управления профессиональными автомобильными соревнованиями // Направления социально-экономического развития региональной экономики: материалы междунар. науч.-практ. «круглого стола». Калуга, 2016. С. 233 — 238.
8. Ильин А. Б. Институциональные механизмы развития российского автомобильного спорта // Современная экономика: концепции и модели инновационного развития: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. М., 2016. С. 58 — 61.
9. Ильин А. Б. Концепция развития автомобильного спорта в России // Мир новой экономики. 2019. Т. 13, № 1. С. 48 — 66.
10. Камалян А. М. Особенности проведения научных исследований в спорте высших достижений на примере «Формулы-1» // Lex Russica (Русский закон). 2020. Т. 73, № 7 (164). С. 146 — 155.
11. Кармышов Д. Д., Зенченко В. А. Исследование и разработка технологий по подготовке двигателей российского производства к спортивным соревнованиям легковых автомобилей в классе «Touring» // 79-я Международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция МАДИ. М., 2021. С. 151 — 158.
12. Кузнецов А. А. Оптимизация психофизической подготовленности автогонщиков ралли высокой квалификации: автореф. дис. ... канд. пед. наук. М., 2007. 24 с.
13. Кулинченко М. И. История использования маркетинговых коммуникаций в сфере автоспорта // *Juvenis Scientia*. 2018. № 10. С. 24 — 27.
14. Кулинченко М. И. SMM как основа продвижения автогоночных команд в сети Интернет // *Juvenis Scientia*. 2018. № 4. С. 14 — 16.
15. Московских В. В. Специально-направленная физическая подготовка автогонщиков-раллистов к соревнованиям в условиях жаркого климата: автореф. дис. ... канд. пед. наук. СПб., 2004. 22 с.
16. Мустафин И. Р. Развитие автомобильного спорта в СССР в 1965—1975 гг. // Вестник Нижегородского института управления. 2016. № 2 (39). С. 49 — 53.
17. Сергей Воробьев: «Гран-При „Формулы-1“ работает на укрепление статуса России как одной из ведущих спортивных держав современного мира» // Вестник Российского Международного Олимпийского университета. 2014. № 4 (13). С. 58 — 65.
18. Сумская А. С., Вахрушева А. С. Отечественная автомобильная журналистика в печати и на телевидении // Знак: проблемное поле медиаобразования. 2019. № 1 (31). С. 118 — 128.

Статья поступила в редакцию 17.08.2022; одобрена после рецензирования 17.10.2022; принята к публикации 24.10.2022.

Информация об авторе

Альфия Равилевна Бимеева, учитель истории и обществознания Старокулаткинской средней школы № 2 имени Героя РФ Р. М. Хабибуллина (433940, Россия, Ульяновская область, рп Старая Кулатка, ул. Куйбышева, 9), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1820-2279>, bimeeva93@mail.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.

REFERENCES

1. Alekseev KA. Sports Press of Russia of the XIX — early XX Centuries (Historical and Typological Analysis). Abstract of Dis. ... Cand. of Philol. Sci. Saint Petersburg;2008. (In Russ.)
2. Bogdanov MV. Development of Professionally Important Qualities of Motor Transport Drivers by Means and Methods of Training Athletes-Racing Drivers. Abstract of dis. ... Cand. of Ped. Sci. St. Petersburg;2010. (In Russ.)
3. Bochkareva AS, Lavrov DA. From History of Origin and Development of Motorsport and Racing Automotive Industry in Russia. *Scientific Works of KubSTU*. 2019;(2):268—276. (In Russ.)
4. Glemín AM, Melnikov FP, Tretyakov AM. The First Stage of Motorization of Russia. *Land Transport and Technological Means: Design, Production, Operation*. Materials of the I All-Russian Correspondence Scientific and Practical Conference. Chita;2016:116—125. (In Russ.)
5. Goncharik AA. Images of a Place of Formula One Grand Prix in Cities. *Journal of Sociology and Social Anthropology*. 2013;16(5):108—122. (In Russ.)
6. Doronkin VG. Development of Automobile Sports in Togliatti City: 1966 — 2016. *Baltic Humanitarian Journal*. 2017;6(1):90—93. (In Russ.)
7. Ilin AB. Analysis of Management Systems of Professional Automobile Competitions. *Directions of Socio-Economic Development of Regional Economy*. Proceeding of the International Scientific and Practical “Round Table”. Kaluga;2016;233—238. (In Russ.)
8. Ilin AB. Institutional Mechanisms for the Development of Russian Motorsports. *Modern Economy: Concepts and Models of Innovative Development*. Proceeding of the VIII International Scientific and Practical Conference. Moscow;2016:58—61. (In Russ.)
9. Ilin AB. The Concept of Development of Automobile Sport in Russia. *The World of the New Economy*. 2019;13(1):48—66. (In Russ.)
10. Kamalyan AM. Peculiarities of Scientific Research in High-Performance Sport as in the Case of “Formula 1”. *Lex Russica*. 2020;73(7):146—155. (In Russ.)
11. Karmyshev DD, Zenchenko VA. Research and Development of Technologies for the Preparation of Russian-Made Engines for Sports Competitions of Passenger Cars in the TOURING Class. *79th International Scientific and Methodological and Research Conference of Moscow Automobile and Road State Technical University*. Moscow;2021:151—158. (In Russ.)
12. Kuznetsov AA. Optimization of Psychophysical Preparedness of Rally Drivers of High Qualification. Abstract of Dis. ... Cand. of Ped. Sci. Moscow;2007. (In Russ.)
13. Kulinchenko MI. History of Use of Marketing Communications in Sphere of Motorsport. *Juvenis Scientia*. 2018;(10):24—27. (In Russ.)
14. Kulinchenko MI. SMM as the Basis for Promoting Motorsports Teams on the Internet. *Juvenis Scientia*. 2018;(4):14—16. (In Russ.)
15. Moskovskikh VV. Specially-Directed Physical Training of Rally Drivers for Competitions in a Hot Climate. Abstract of dis. ... Cand. of Ped. Sci. St. Petersburg;2004. (In Russ.)

16. Mustafin IR. The Development of Motorsport in the Soviet Union during 1965 — 1975. *Bulletin of the Nizhny Novgorod Institute of Management*. 2016;(2):49—53. (In Russ.)

17. SergeyVorobyov: “The Formula 1 Grand Prix is Working to Strengthen Russia’s Status as One of the Leading Sports Powers of the Modern World”. *Bulletin of the Russian International Olympic University*. 2014;(4):58—65. (In Russ.)

18. Sumskaya AS, Vakhrusheva AS. Domestic Automotive Journalism in Print and Television. *Sign: the Problematic Field of Media Education*. 2019;(1):118—128. (In Russ.)

The article was submitted 17.08.2022; approved after reviewing 17.10.2022; accepted for publication 24.10.2022.

Information about the author:

Alfiya R. Bimeeva, teacher of history and social studies, Starokulatkinskaya Secondary School No. 2 named after the Hero of the Russian Federation R. M. Khabibullin (9 Kuibyshev Str., Staraya Kulatka 433940, Ulyanovsk region, Russia), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1820-2279>, bimeeva93@mail.ru

Conflict of interests: the author declare no conflict of interests.

The authors read and approved the final version of the manuscript.