

СТЕНОГРАМНА ПІДГОТОВКА АВТОРАЛІСТІВ РІЗНОГО ВІКУ І КВАЛІФІКАЦІЇ У СИСТЕМІ БАГАТОРІЧНОГО СПОРТИВНОГО УДОСКОНАЛЕННЯ

Людмила РИБАК

*Львівський державний університет фізичної культури,
Львівська комплексна ДЮСШ "Колос"*

Анотація. Проаналізовано вік початку занять автомобільним спортом провідних вітчизняних та закордонних авторалістів різного віку, а також шляхи приходу спортсменів у секції автомобільного спорту на підставі чого окреслене місце та основні завдання спеціальної стенограмної підготовки ралійних екіпажів на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення, залежно від віку спортсмена, його кваліфікації та досвіду участі в інших дисциплінах чи видах спорту.

Ключові слова: авторалі, вік, багаторічне удосконалення, етапи і завдання підготовки, стенограмна підготовка.

Постановка проблеми. Об'єктивні реалії сучасності викликали величезну популярність автомобільного спорту, високі результати у якому свідчать і про стан розвитку автобудування – основи економічного потенціалу країни. Широка інтеграція нашої держави у Європейське та світове співтовариство передбачає переможні виступи українських спортсменів на чемпіонатах Європи і світу, проте за роки незалежності ніхто з них не встигся на п'єдестал цих престижних змагань. Однією з причин такого стану є недостатність побудови процесу підготовки наших авторалістів на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення [1].

У сучасних автомобільних ралі, де основна боротьба між екіпажами ведеться на спеціальних швидкісних ділянках (СД), лише висока якість та точність запису і правильного відтворення штурманом швидкісної стенограми дозволяє водію в умовах гострого дефіциту часу та підвищеного ризику аварії повною мірою проявити увесь комплекс його умовних навичок [2 – 6]. Тому окреслення місця і завдань стенограмної підготовки на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення ралійних екіпажів сприятиме підвищенню результативності і надійності виступів українських спортсменів на міжнародній арені [7].

Роботу виконано згідно з темою 1.3.6.1. зведеного плану НДР у сфері фізичної культури і спорту на 2006 – 2010 роки "Організаційні, програмно-нормативні та теоретико-методичні засади спортивної підготовки в спортивно-технічних та прикладних видах спорту", зареєстрованої державної реєстрації 0106 U 012611.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перша програма підготовки авторалістів опублікована в СРСР 1972 року і розрахована на 116 годин занять [2], за словами самого автора Е.Г. Сінгурінді, не була науково обґрунтована, а укладена на основі експериментального плану проведення занять із спортсменами-ралістами, який затвердила Федерація автомобільного спорту Радянського Союзу. Вона передбачала підготовку спортсменів як в умовах вулиць (з відривом від виробництва), так і у вигляді одно-дводенних занять тривалістю від 4 до 8 годин упродовж кількох тижнів.

Згідно з цією програмою, на стенограмну підготовку відводилося 8 год теоретичних та 22 год практичних занять і тренувальних виїздів, що становить майже 20 % загального часу.

Проте загана програма була орієнтована на специфіку ралі тих років і застарілі методи, не урахувала вік, кваліфікацію та етап багаторічної підготовки спортсменів.

У наступному виданні цього-ж автора 1982 р. [4] (підручник з автоспорту для інституцій фізичної культури) глибше розглянуто основи теорії і методики тренування в автомобільному спорті, детально розписано річну періодизацію тренувального процесу, структуру окремого навчально-тренувального заняття тощо, а методичним рекомендаціям стосовно стенограмної підготовки спортсменів-ралістів відведено більше половини розділу “Спортивно-методична підготовка”. Проте і тут відсутні посилання на етапи багаторічного удосконалення авторалістів, не наведені рекомендовані обсяги спеціальної стенограмної підготовки спортсменів різної кваліфікації.

Орієнтований річний навчальний план підготовки авторалістів-ралістів різної кваліфікації наведений у Програмі підготовки водіїв для отримання ліцензії водія автомобільної категорії України [8]. Загальні обсяги річного навантаження для цих груп (від 312 до 360 годин) значно перевищують обсяги програм Е. Сінгурінді та орієнтовані на осіб, які розпочинають заняття спортом у більш зрілому віці [1]. На топографію – навігаційну підготовку спортсменів усіх груп – даний план передбачає по 8 годин на рік, а на основи штурманської підготовки на ралі – від 10 до 60 годин відповідно, проте теоретичні заняття з даного розділу підготовки, а також обсяг і зміст стенограмної підготовки екіпажів не окреслені взагалі.

Затверджена Автомобільною Федерацією України (ФАУ) програма для закладів підготовки водіїв-авторалістів загальним обсягом 108 годин [9], що розрахована на початкову підготовку повнолітніх осіб – новачків в автомобільному спорті – до їх участі в офіційних змаганнях і передбачає чотирнадцять занять упродовж двох тижнів. Заплановані обсяги штурманської (9 год) та стенограмної (3 год) підготовки (11 % від загального обсягу) дозволяють говорити про ралійну підготовку лише на понятійному рівні, що для етапів початкової і повільної базової підготовки виправдано.

“Робоча програма спортивної діяльності з автомобільних ралі для груп спортивного удосконалення і вищої спортивної майстерності” для підготовки авторалістів в автомобільних клубах ФАУ [10] призначена для груп спортивного удосконалення та вищої спортивної майстерності.

При загальному річному обсязі навантаження 920 – 1040 годин на штурманську (навігаційну і стенограмну) підготовку спортсменів ця програма передбачає однакові для обох етапів обсяги: 34 год теоретичних і 258 год практичних занять.

Як бачимо, опублікованих навчально-тренувальних програм для підготовки авторалістів різної кваліфікації дуже мало; вони побудовані без урахування етапів багаторічного удосконалення [1], а в праці Э.Г. Сингурінди [2, 4 і 9] не окреслено вік і кваліфікацію гонщиків. Їх структура передбачає лише загальний обсяг годин на штурманську підготовку, не окреслюючи місця і завдань стенограмної підготовки ралійних екіпажів на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення.

Тому розробка завдань і структури стенограмної підготовки на різних етапах багаторічного удосконалення авторалістів є дуже актуальною.

Мета роботи: визначити місце і завдання стенограмної підготовки авторалістів різної кваліфікації в системі багаторічного спортивного удосконалення.

Завдання.

1. Визначити вік початку занять автомобільним спортом загалом і автомобільними змаганнями найсильніших вітчизняних і закордонних ралістів.
2. Виявити основні мотиви початку занять автомобільним ралі.
3. Визначити місце і завдання спеціальної стенограмної підготовки авторалістів на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення.

Отримані результати та їх аналіз. В Україні, як і в усьому світі, спортивні ліцензії водіїв-авторалістів видаються тільки особам, які досягли повноліття та отримали ліцензії водія (для України – це 18 років) [11]. Інколи у деяких країнах (у тому числі в Росії) особам віком 16 – 18 років, які набули достатнього досвіду і підтвердили спортивну кваліфікацію в інших дисциплінах автомобільного спорту, можуть ви-

даватися ліцензії водіїв для ралі, але без права керування автомобілем на відкритих стороннього руху дорогах.

Цей об'єктивний чинник є основною причиною початку занять автомобільним спортом загалом і автомобільними ралі зокрема у порівняно дорослому віці.

Винятком є картинг, де юні спортсмени мають можливість поступово підвищувати свою майстерність, послідовно проходячи усі етапи багаторічного спортивного удосконалення [1].

У другій половині етапу спеціалізованої базової підготовки картингістів розпочинається майбутня спортивна спеціалізація: частина спортсменів з 16-ти років переходить на слалом, в крос, у гірські та кільцеві перегони, продовжуючи своє багаторічне удосконалення в інших дисциплінах автомобільного спорту.

В автомобільні ралі як радше “дорослий” вид спорту приходять у зрілому віці, досягають вершину кар’єру набагато пізніше, ніж в решті дисциплін автомобільного та в інших видах спорту. Це обумовлено специфікою змагальної діяльності, яка вимагає від ралістів прояву максимальних (як у “формулі”) фізичних можливостей, а передусім зрілого досвіду, волевільності власними емоціями, вміння передбачати розвиток ситуації, тонко відчувати і координувати свої рухові дії тощо [2, 4 – 6, 12, 13].

Винятком становлять висококваліфіковані картингісти на піку своїх водійських можливостей (4 – 5 етапи підготовки), які за вдалих обставинах швидко прогресують у ралі завдяки безстрашності та схильності до ризику (у наведених нижче таблицях їх прізвища виділено сірим фоном).

Якщо 15 років тому середній вік ралістів коливався у межах 27 – 35 років, то сьогодні серед чемпіонів світу, Європи та України все більше молодих спортсменів віком 22 – 25 років. Причини і тенденції омолодження різних видів спорту дуже подібні, проте провідних фахівців не передбачають подальшого зниження середнього віку чемпіонів, враховуючи специфічні психофізіологічні умови їх змагальної діяльності, а також високі вимоги до їх досвіду, надійності і стабільності, про що вже згадувалось.

У таблицях 1 і 2 та на рис. 1 за відомостями про пілотів WRC [14 – 17] наведено початку занять автомобільним спортом найсильніших українських ралістів, чемпіонів та призерів світу останнього п’ятиріччя різних років народження.

Таблиця

Рік народження і вік початку занять автомобільними ралі чемпіонів і призерів чемпіонатів України останніх п’яти років

№ п/ч	Ім’я, прізвище	Рік народження	Вік початку занять	№ п/ч	Ім’я, прізвище	Рік народження	Вік початку занять
1	В. П-ко.	1958	21	12	О. Г-к.	1970	28
2	О. Р-к.	1958	24	13	Є. Л-ов.	1971	27
3	В. Б-ін.	1958	30	14	Ю. Ш-ов.	1972	27
4	В. Ро-ий.	1959	23	15	О. Ф-н.	1972	25
5	В. Ра-ий.	1962	25	16	В. Г-нь.	1973	26
6	В. Ш-ов.	1962	24	17	П. Г-ой.	1974	26
7	О. Р-ов.	1962	30	18	Л. Ш-ов.	1977	27
8	А. А-ов.	1965	29	19	О. П-ов.	1978	28
9	Р. К-р. (карт)	1966	19	20	Ю. Р-ов.	1982	28
10	В. Ц-в.	1967	26	21	О. Я-ий.	1983	27
11	С. К-ль.	1969	25	22	Ю. П-ов.	1984	26

Таблиця 2

Рік народження і вік початку занять автомобільними ралі чемпіонів і призерів чемпіонатів світу останніх п'яти років

№	Ім'я, прізвище	Рік народження	Вік початку занять	№ п/ч	Ім'я, прізвище	Рік народження	Вік початку занять
1	Daniël Auriol	1958	26	11	Gianluigi Galli	1973	25
2	Aksel Kankkunen	1959	20	12	Petter Solberg	1974	22
3	Carlos Sainz	1962	25	13	Sebastien Loeb	1974	24
4	Timo Rautiainen	1964	20	14	Toni Gardemeister	1975	21
5	Tommi Antero Mäkinen	1964	23	15	Markko Martin	1975	22
6	Michael Park	1966	27	16	Chris Atkinson	1979	21
7	Henri Toivonen	1968	18	17	Mikko Hirvonen	1980	21
8	Marcus Grönholm	1968	21	18	Daniel Sordo	1983	20
9	Walter Röhrl	1971	19	19	Jari-Matti Latvala	1985	17
10	Hannu Solberg	1973	25	20	Matthew Wilson	1987	17

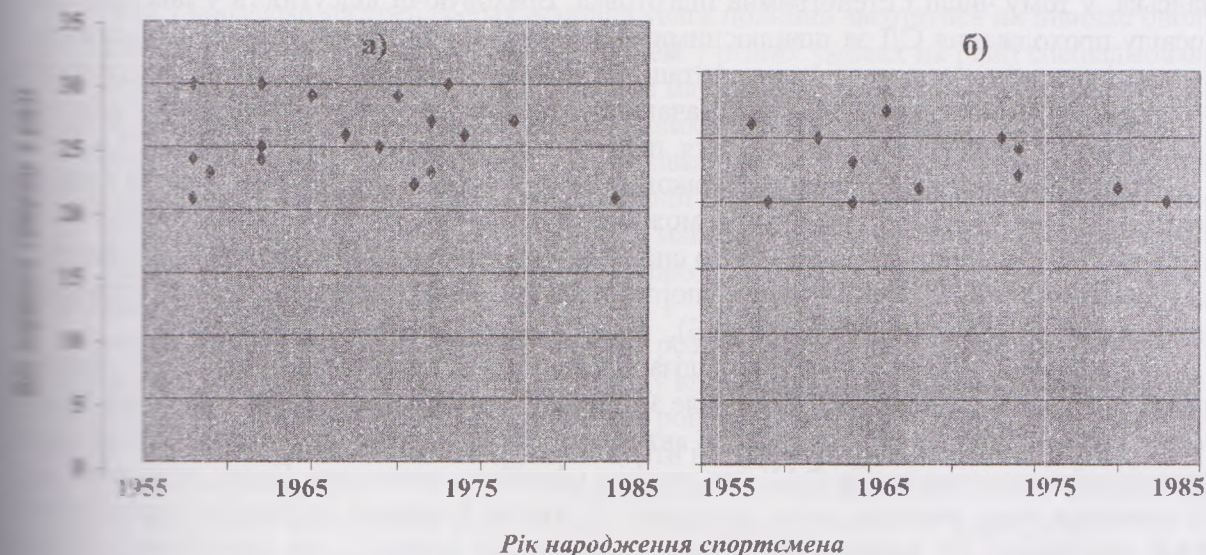


Рис. 1. Вік початку занять автомобільними ралі спортсменів різного року народження; а) чемпіони і призери України останніх п'яти років; б) чемпіони і призери світу останніх п'яти років

...таблиць дозволяє ствердити, що крім картингістів, переважна більшість спортсменів приходить в автомобільний спорт після 18-ти років, а середній вік початку занять з автомобільного спорту – середній вік початку занять у технічному і психологічному плані дисципліни автомобільного спорту – середній вік початку занять без урахування спортсменів, які в юному віці отримали підтримку від впливових родин – коливається від 20 до 30 років і становить для українських ралістів 25,67 р., а для світових ралістів – 23,00 р., і коливається від 20 до 30 років (що можна пояснити високим рівнем економічного розвитку та доходів населення їх країн, а також недостатньою увагою українського законодавства стосовно спонсорської підтримки спорту і кризовими тенденціями в західній економіці).

В автомобільні ралі спортсмени приходять різними шляхами.

А) Традиційним для радянського і пострадянського періоду шляхом – виконуючи обов'язки механіка спортивно-технічного клубу, команди чи окремого екіпажу, беручи участь у тренувальних та регіональних ралі спочатку як штурман (найчастіше – з перспективою у майбутньому “пересісти за кермо”). Сюди можна додати і спортсменів із лобительських ралі, які мають належну штурманську підготовку, бо основа таких ралі – штурманські знання, уміння і навички.

Аналіз біографій наших і зарубіжних майстрів ралі показує, що переважна більшість з них до початку занять автомобільним спортом займалися іншими видами спорту (найчастіше – велоспортом, гірськими лижами, боксом та іншими одноборствами тощо), тобто мали достатню спортивну кваліфікацію і хороші фізичну підготовки.

На шляху до ралі ця категорія спортсменів проходить етапи початкової, попередньої та часто і спеціалізованої базової підготовки в інших видах спорту.

Їх спеціальна теоретична, тренажерна та полігонна стенограмна підготовка розпочинається на етапі спеціалізованої базової підготовки під час спільних тренувань в екіпажах і становить щонайменше 120 – 140 годин на рік.

Б) Дехто з представників інших, більш доступних дисциплін автоспорту, а також кваліфікованих моторалістів переходять у ралі в кінці третього етапу багаторічного удосконалення – спеціалізованої базової підготовки, а деякі – й на етапі збереження спортивної майстерності. Від цього і залежать основні завдання їх подальшої підготовки (окреслені В. В. Платоновим [1]), проте у будь-якому випадку – це підвищення майстерності водіння автомобіля в змінних умовах на різних видах і станах дорожнього покриття, а також спеціальна штурманська, у тому числі і стенограмна підготовка. Враховуючи відсутність у цих спортсменів досвіду проходження СД за швидкісними стенограмами, цей розділ підготовки повинен займати чільне місце в процесі переадаптації до нової спортивної дисципліни (як теоретична, так і практична його складова), передбачаючи уведення стенограмної підготовки у більшу частину теоретичних та кожне практичне заняття, переважаючи зазначений в А) обсяг на 25 – 30 %.

В) Перехід у ралі висококваліфікованих картингістів, які перебувають на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей або збереження вищої спортивної майстерності і вирішили продовжити свою спортивну кар'єру в іншій дисципліні автоспорту. Завдання стенограмної підготовки цих спортсменів, враховуючи специфіку їх змагального досвіду, аналогічні до описаних у пункті Б).

Г) Реалії сучасності та комерціалізація суспільства передбачають ще один – найсучасніший шлях у ралі – для всіх охочих, але за певні (часом дуже солідні) кошти, тому що отримання спортивної ліцензії для участі в авторалі вимагає сертифікату про закінчення закінчення початкової підготовки водіїв ФАУ для участі в офіційних змаганнях. Проте, незалежно від стилю курсантів шкіл ралістів, вони проходять початкове навчання за єдиною сертифікованою ФАУ програмою [9] (щоправда, у дуже ущільненому режимі), яка передбачає вирішення основних завдань етапу початкової і попередньої базової підготовки. На цьому етапі спортсмени знайомляться з проходженням трас СД за стенограмами лише на понятійному рівні. Їхня серйозна стенограмна підготовка як спортсменів, які обрали авторалі, розпочинається на наступному етапі (спеціалізованої базової підготовки), який припадає на їх участь у першому авторалі, а її підвищення – на наступних етапах багаторічного спортивного удосконалення.

Окремо слід виокремити осіб, які останнім часом приходять у ралі власне цим шляхом із бізнесу, не маючи жодної базової підготовки, але володіючи достатніми фінансовими можливостями, впевненістю у своїх силах і твердим бажанням перемагати. Ці пілоти мають можливість виїжджати для тестів (у тому числі. і за кордон), запрошувати для проведення майстер-класів провідних ралістів і тренерів із світовим іменем, використовувати найсучасніші позатренувальні засоби реабілітації, відновлення та оздоровлення тощо.

Штурманів такі пілоти обирають за професійним принципом, тому стенограмна підготовка “бізнес-екіпажів” спрощується наявністю належного досвіду штурмана і зводиться до його передачі пілотові та постійного контролю за його діями, хоча за обсягом не поступає підготовці інших екіпажів на цьому етапі багаторічного удосконалення.

Таким чином, об'єктивні чинники відносно зрілого віку, в якому охочі розпочинають заняття автомобільним спортом загалом і автомобільними ралі зокрема, та прихід у ралі великої шкідливості вже сформованих спортсменів дозволяють окреслити основні вимоги до завдань з досягнення спеціальної стенограмної підготовки ралійних екіпажів на різних етапах багаторічного спортивного удосконалення.

Основи спеціальної стенограмної підготовки повинні розпочинатися у другій половині етапу спеціалізованої базової підготовки з акцентом – на етап підготовки до вищих досягнень. Для подальшого удосконалення просто необхідне на етапах максимальної реалізації своїх індивідуальних можливостей та збереження вищої спортивної майстерності, оскільки вона часто є невикористаним резервом тактичної і психологічної підготовленості, що визначається набутим великим досвідом і тактичною зрілістю.

Для переважної більшості повнолітніх осіб, які вирішили почати заняття автомобільним спортом у дорослому віці і які приходять у команди або з механіків, маючи певний досвід у цьому виді спорту, або переходять в автоспорт з інших видів спорту, індивідуальні програми підготовки лише частково стосуються етапу попередньої базової підготовки і плавно переходять до етапу спеціалізованої базової підготовки. При цьому для ралістів основна увага концентрується припадає на удосконаленні навичок спортивного керування автомобілем у різних умовах, а також на штурманській (навігаційній та стенограмній) підготовці.

Програми підготовки повнолітніх осіб, які розпочинають свій шлях у ралі з навчання у спеціалізованих ФАУ школах ралістів, повинні передбачати (щоправда, у стислі терміни) проходження етапів початкової і попередньої базової підготовки, проте паралельно з теоретичними заняттями і вправами на тренажерах основна увага повинна звертатися на швидке оволодіння основами спортивного керування автомобілем у різних умовах на рівні спеціалізованої базової підготовки, завдяки застосуванню сучасної матеріально-технічної бази та інтенсивних спеціальних навчання як підґрунтя високих спортивних результатів у ралі.

Таким чином, серйозна стенограмна підготовка ралійних екіпажів повинна розпочинатися вже у другій половині етапу спеціалізованої базової підготовки, коли обидва члени екіпажу мають достатній досвід і кваліфікацію, а майстерність спортивного керування автомобілем уже не дозволяє поліпшувати результати проходження спеціальних швидкісних ділянок без невиправданого ризику.

Навігаційна підготовка штурманів повинна розпочинатися значно раніше – вже на етапі попередньої базової підготовки, оскільки досвіду впевненого і безпомилкового проходження етапів ралі за легендою і часовим розкладом, роботи зі штурманськими приладами, доведення та навичок позначення контрольної карти на суддівських постах можна набувати у процесі серійних автомобілях. Такі ралі передбачають спеціальних швидкісних ділянок і не допускають виступити на серійних автомобілях з ліцензіями категорії “К” (кандидат).

Тобто, слід чітко відрізнити штурманську підготовку, яка в основному стосується керування, має навігаційне спрямування і може розпочинатися вже на етапі попередньої базової підготовки, та стенограмну підготовку ралійного екіпажу, яка не можлива поодиноці, оскільки її основа – інформаційна взаємодія між членами екіпажу, і яка вимагає синхронних, точних, стабільних та активних дій обох водіїв, а також високого рівня майстерності спортивного керування автомобілем, що досягається лише у другій половині етапу спеціалізованої базової підготовки.

Висновки

1. Крім картингістів, переважна більшість спортсменів приходить в автомобільний спорт після 18-ти років, а середній вік початку занять авторалі становить для українських ралістів 25,67 р., а для закордонних призерів чемпіонатів світу – 23,00 р., і коливається від 20 до 30 років.

2. Юний вік деяких ралістів пояснюється тим, що висококваліфіковані картингісти набувають водійських можливостей (4 – 5 етапи підготовки) за вдалих обставин швидко проходять етапи ралі завдяки їх деякій безстрашності та схильності до ризику.

2. В автомобільні ралі приходять новачки – випускники спеціальних шкіл ралі ФАУ (етап початкової базової підготовки), вихідці з інших дисциплін автомобільного та суміжних видів спорту (етап спеціалізованої базової підготовки), молоді висококваліфіковані картингісти, кильцевики чи кросмени, що вирішили продовжити свою спортивну кар'єру в ралі (на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей), а також досвідчені водії з інших дисциплін автомобільного спорту (після завершення етапу збереження спортивної майстерності або після поступового зниження досягнень), що накладає свій відбиток на обсяг, структуру та зміст їх спеціальної стенограмної підготовки.

3. Спеціальна стенограмна підготовка ралійних екіпажів повинна розпочинатися на другій половині етапу спеціалізованої базової підготовки, оскільки її основа – інформаційне взаємодія між членами екіпажу, яка вимагає синхронних, надійних, стабільних та активних дій обох водіїв, а також високого рівня майстерності спортивного керування автомобілем водієм-пilotом. Крім того, в екіпажі повинні бути водіїв-наступників, які прийшли у ралі з інших дисциплін автоспорту на етапах максимальної реалізації індивідуальних можливостей та збереження вищої спортивної майстерності та удосконалення на наступних етапах багаторічного спортивного удосконалення продовжується на основі набутого змагального досвіду і тактичної зрілості.

Перспективи подальших пошуків – уточнення завдань, обсягів, змісту і мети спеціальної стенограмної підготовки ралійних екіпажів на етапах спеціалізованої базової підготовки і підготовки до вищих досягнень.

Список літератури

1. Платонов В. В. Система подготовки спортсменов в олимпийском спорте : Общая теория и ее практические приложения / Владимир Платонов. – К. : Олимп. литература, 2004. – 808 с.
2. Сингуринди Э. Г. Авторалли / Эдвард Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1978. – 320 с.
3. Сингуринди Э. Г. Методические основы составления и использования скоростной стенограммы в автомобильном ралли / Эдвард Сингуринди // Автомобильный транспорт Казахстана. – 1980. – № 2. – С. 44 – 45.
4. Сингуринди Э. Г. Автомобильный спорт / Эдвард Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1982. – Ч. 1. – 304 с.
5. Кориунов В. А. Методические основы авторалли: учеб. пособие / В. А. Кориунов, О. П. Головченко – Омск : ОГИФК, 1989. – 48 с.
6. Рибак Л. Модель штучного керуючого середовища для стенограмної підготовки ралійних екіпажів / Людмила Рибак // Теорія та методика фізичного виховання. – 2006. – № 6. – С. 46 – 51.
7. Дудко П. Л. Укротители секунд / Дудко П. Л. – Минск : Полымя, 1986. – 104 с.
8. Програма підготовки водіїв для отримання ліцензії водія автомобільної Федерації України / [уклад. Олег Петрищев, Олег Рибак, Микола Шредер] // Офіційний спортивний щорічник Автомобільної Федерації України : основні регламентуючі документи, обов'язкові до виконання при проведенні автомобільних змагань на території України. – Л., 2005. – Т. 4. – С. 165 – 171.
9. Рибак О. Ю. Робоча програма спортивної діяльності з автомобільних ралі для удосконалення і вищої спортивної майстерності / Олег Рибак. – Л. : ЛДОР, 2006. – 25 с.
10. Положення про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України / [уклад. Олег Петрищев, Олег Рибак, Микола Шредер] // Офіційний спортивний щорічник Автомобільної Федерації України : основні регламентуючі документи, обов'язкові до виконання при проведенні автомобільних змагань на території України. – Л., 2005. – Т. 4. – С. 7 – 25.
11. Сочнов К. В. Крутые дороги ралли : автобиограф. повесть / Карл Сочнов. – М. : ЦДТС, 2005. – 400 с.

12. Матвеев Л. П. Основы общей теории спорта и системы подготовки спортсменов / Матвеев Л. П. – К. : Олим. литература, 1999. – 318 с.
13. Потапова Н. А. Основные аспекты подготовки штурмана в автомобильном ралли / Потапова Н. А. // Юбилейный сб. науч. тр. молодых ученых и студ. РГАФК. – М., 1998. – С. 153 – 155.
14. Великие гонщики. Люди, сделавшие вклад в развитие автоспорта. [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://www.efir.ws/forum/index.php>
15. Категория: Пилоты WRC [Электронный ресурс] – режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki/>.
16. Пилоты WRC [Электронный ресурс] – режим доступа : <http://www.motorworld.com/pilots/wrc>.
17. Участники сезона 2007 [Электронный ресурс] – режим доступа : <http://www.motorworld.com.ua>

ЗНАЧЕНИЕ СТЕНОГРАММНОЙ ПОДГОТОВКИ АВТОГОНЩИКОВ РАЗНОГО ВОЗРАСТА И КВАЛИФИКАЦИИ В СИСТЕМЕ МНОГОЛЕТНЕГО СПОРТИВНОГО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Людмила РЫБАК

*Львовский государственный университет физической культуры
Львовская комплексная ДЮСШ "Колос"*

Аннотация. Проанализирован возраст начала занятий автомобильным спортом ведущих отечественных и зарубежных автогонщиков-раллистов разных годов рождения, а также время прихода спортсменов в автомобильные ралли, на основании чего определено место и основные задачи специальной стенограммной подготовки раллийных экипажей на разных этапах многолетнего спортивного усовершенствования в зависимости от возраста спортсмена, его квалификации и опыта участия в других дисциплинах или видах спорта.

Ключевые слова: авторалли, возраст, многолетнее усовершенствование, этапы и задачи подготовки, стенограммная подготовка.

STENOGRAPHY PREPARATION FOR MOTOR RACERS OF DIFFERENT AGE AND QUALIFICATION IN THE SYSTEM OF LONG-TERM SPORTING IMPROVEMENT

Lyudmyla RYBAK

*L'viv State University of Physical Culture
L'viv Complex Sporting School for Children and Youth "Kolos"*

Annotation. The top domestic and foreign motor racers' age of sport participation beginning, and the ways their coming in motor racing have been analysed in the article. On the basis of this analysis the place and the main tasks of special stenography preparation for motor race crews at the different stages of long-term sporting improvement depending on the sportsmen's age, qualification and participation experience in other disciplines or kinds of sport have been defined.

Key words: motor race, age, long-term improvement, stages and tasks of preparation, motor stenography preparation.