

ЗАРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРОФЕСІЙНИХ АВТОПЕРЕГОНІВ (НА ПРИКЛАДІ ЗМАГАНЬ «ФОРМУЛА-1»)

Анатолій МАГЛЮВАНІЙ, Олег БІЛИК, Мар'ян ПІТИН

Львівський національний медичний університет ім. Данила Галицького

Львівський державний університет фізичної культури

Анотація. Інтенсифікація досліджень у професійному спорті вказує на необхідність акцентованого вивчення питань, пов'язаних з формуванням окремих видів та зокрема автоперегонів «Формула-1». Мета дослідження: охарактеризувати етапи формування та розвитку професійних змагань з автоперегонів «Формула-1». Установлено, що системи змагань у професійному спорті зорієнтовані переважно на отримання прибутків, оскільки це є різновидом комерційної діяльності. На основі цього у професійному спорті та, власне, автоперегонах розробляються календарі змагань і вдосконалюються системи їх проведення. Визначено, що автоперегони зародилися наприкінці XIX і на початку XX століття. На сьогодні одним із найбільш популярних змагань є перегони «Формула-1», що забезпечено послідовними кроками в реалізації маркетингової діяльності та популяризації цього виду автоперегонів на різних історичних відрізках.

Ключові слова: професійний спорт, автоперегони, «Формула-1».

ЗАРОЖДЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ АВТОГОНОК (НА ПРИМЕРЕ СОРЕВНОВАНИЙ «ФОРМУЛА 1»)

Анатолій МАГЛЮВАНІЙ, Олег БІЛИК,
Мар'ян ПІТИН

*Львовский национальный медицинский
университет им. Данилы Галицкого,
Львовский государственный университет
физической культуры*

Аннотация. Интенсификация исследований в профессиональном спорте указывает на необходимость акцентированного изучения вопросов, связанных с формированием отдельных видов и в частности автогонок «Формула 1». Цель исследования: охарактеризовать этапы формирования и развития профессиональных соревнований по автогонкам «Формула-1». Установлено, что системы соревнований в профессиональном спорте ориентированы преимущественно на получение прибыли, поскольку это разновидность коммерческой деятельности. Исходя из этого, в профессиональном спорте и, собственно, в автогонках разрабатываются календари соревнований и совершенствуются системы их проведения. Определено, что автогонки зародились в конце XIX и в начале XX века. Сегодня одними из наиболее популярных соревнований являются гонки «Формула-1», что обеспечено последовательными шагами в реализации маркетинговой деятельности и популяризации этого вида автогонок на разных исторических отрезках.

Ключевые слова: профессиональный спорт, автогонки, «Формула-1».

THE BIRTH AND DEVELOPMENT OF PROFESSIONAL AUTO RACING (FOR EXAMPLE THE COMPETITION OF "FORMULA 1")

Anatoly MAHLOVANYI, Oleh BILYK,
Marian PITYN

*Lviv National Medical University
named after Danylo Galychuk
Lviv State University of Physical Culture*

Abstract. The intensification of research in professional sports indicates the need for accurate study of issues related to the formation of individual kinds of sport and motor racing "Formula 1" in particular. The objective is to describe the stages of formation and development of professional car racing competitions of "Formula 1". It has been found that the system of the competition in professional sports are mainly focused on making a profit, as it is a kind of commercial activity. Based on this issue in professional sports and motor racing in particular, the competition calendar is being developed and the system of holding the competitions is being perfected as well. It has been determined that auto racing originated in the late XIX and early XX century. Today, one of the most popular competitions is the race "Formula 1". It has been achieved through successive steps in the implementation of marketing activity and promotion of this type of racing in different historic periods.

Key words: professional sports, auto racing, Formula 1.

Постановка проблеми. Автоперегони – це категорія технічних видів спорту, в якому люди змагаються у швидкості проходження траси змагання на різних типах автомобільної техніки (прототипи, легкові автомобілі тощо). За класифікацією багатьох авторів [3, 4, 8, 14 та ін.] цей вид спорту належить до другої групи, де рухова діяльність спортсмена спрямована на

керування засобами пересування (автомобілі, літаки, мотоцикли, яхти і т.д.). Спочатку вони мали характер аматорських змагань, але рік у рік шанувальників перегонів ставало дедалі більше і почали зароджуватися турніри, які мали на меті створити спортивне видовище для шанувальників автомобілів [1, 13].

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження виконано згідно з темою 1.2 «Сучасний професійний спорт та шляхи його розвитку в Україні» Зведеного плану науково-дослідної роботи у сфері фізичної культури і спорту на 2011–2015 рр.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Незважаючи на інтенсифікацію досліджень, у професійному спорті багато питань залишаються актуальними, наукові дослідження, які розкривають питання професійного спорту, в основному акцентовано на формування та розвиток ігрових видів професійного спорту [6], ринок праці в професійному спорті [11, 12], глобалізацію професійних видів спорту [5, 6, 7 та ін.]. Одним із напрямів професійних видів спорту є автоперегони, де найбільш популярними є змагання «Формули 1» [9].

Таким чином, постає актуальне завдання з'ясування історичних аспектів розвитку професійних автоперегонів, зокрема змагань «Формули 1».

Мета дослідження: охарактеризувати етапи формування та розвитку професійних змагань із автоперегонів «Формула-1».

Методи дослідження: теоретичний аналіз та узагальнення даних наукової та методичної літератури та мережі Інтернет, порівняння, теоретичної інтерпретації.

Результати дослідження та їх обговорення. Уперше слово «автомобіль» вжив видатний французький інженер-механік Н. Кюньон, так він 1769 року назвав свій паровий візок. А вже 1885 року деякі автори [2, 14, 13] вважають роком створення автомобіля, а його винахідниками – німецьких інженерів Г. Даймлера і К. Бенца. У США перший автомобіль було створено 1892 року.

Виникнення й розвиток автомобільного спорту в усьому світі тісно пов'язані з бурхливим процесом автомобілізації – одним із найбільш впливовим видом людської діяльності [4]. Проте варто зазначити, що ні в Європі, ні в Америці новий вид транспорту не викликав значної зацікавленості покупців. Необхідно було вжити заходів, котрі б привернули увагу громадськості до автомобілів і продемонстрували їхню перевагу над іншими видами транспорту. Так виникла ідея проведення автоперегонів.

Датою започаткування міжнародної історії становлення й розвитку автомобільного спорту прийнято вважати 22 липня 1894 р. Саме тоді відбулися перші змагання на автомобілях від Парижа до Руана (Франція), де загальна дистанція проходження траси становила 127 км. Ініціатором проведення змагань був шеф-редактор французької газети «Le Petit Journal» П'єр Жиффар, який опублікував наприкінці 1893 року запрошення на «Конкурс безкінних екіпажів». Щодо організаційних моментів проведення змагань, то в них могли брати участь екіпажі будь-яких автоконструкцій із механічним приводом на колесах. Середню швидкість проходження дистанції встановили на рівні 16 км/год, потім знизили до 12,5 км/год.

Такий підхід організації змагань характеризує і низку змагань, які проводяться вже у XXI столітті, зокрема чемпіонат світу з ралі, але лімітована швидкість вже значно більша. Проте в цей період у автоперегонах можна було їхати і порушуючи вказаний ліміт тому, що швидкість не мала вирішального значення у визначенні переможця. Головними критеріями в оцінюванні результатів були міцність, надійність і простота конструкції; зручність управління й економічність двигуна.

За сукупністю всіх цих критеріїв переможцями стали і порівно отримали перший приз – 5000 франків екіпажі «Пежо» і «Панар-Левассор», які проїхали дистанцію із середньою швидкістю 20–22 км/год при потужності двигунів близько 2,5 к.с. Ці змагання продемонстрували істотні переваги автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння як більш надійного транспортного засобу і відкрили еру автомобільного спорту у світі. Центром автомобільного спорту впродовж двадцяти років (з 1894 по 1914г.г.) була Франція. Старт найбільш значних перегонів відбувався в Парижі, а фінішував у таких містах як Марсель, Амстердам, Берлін, Відень

та ін. У 1895–1896 роках проводилися одні перегони на рік, а потім їх кількість почала нестримно зростати – 4, 7, 21, 30 і т.д. [3, 13].

Уже з перших змагань автомобільний спорт почав набувати досить чітких організаційних форм. 1895 року був заснований перший автомобільний клуб – Автомобільний клуб Франції (АКФ). 1897 року в Німеччині відкрилося «Центрально-Європейське товариство автомобілістів». У США 13 підприємливих автоспортсменів заснували 1899 року «Автомобільний клуб Америки». Почали виникати автоклуби і спільноти в інших країнах, що почало сприяти стрімкому зростанню популярності автоперегонів. Переломним моментом в історії автомобільного спорту стали автоперегони Париж–Мадрид, які відбулися 1903 року. У результаті збільшеного ліміту швидкостей (понад 100 км/год) було багато нещасних випадків. У зв'язку з цим, вийшло урядове розпорядження Франції про завершення перегонів у місті Бордо і слідча комісія, призначена парламентом для з'ясування причин нещасних випадків, дійшла висновку, що автоперегони становлять собою небезпечну форму змагань. Починаючи з 1903р. всі вказані автоперегони проводяться за замкненими маршрутами обмеженої довжини, закритим для стороннього руху. Таким чином, цей факт і зумовлює специфіку проведення змагань у певних видах автоспорту і до сьогодні [3, 9].

Найбільш популярними автомобільними змаганнями є етапи чемпіонату світу «Формула-1», які було започатковано 1950 року, хоча історія «Формули-1» розпочалася з чемпіонату Європи «Автоперегони Гран-прі», що проводився в 1920-ті і 1930-ті роки. Команди, які брали участь у «Гран-прі», сформулювали перший регламент проведення чемпіонату світу перед Другою світовою війною і запланували його введення в дію на 1941 рік, але аж до 1946-го ці правила не були формалізовані остаточно. У 1946 році нещодавно утворена Міжнародна федерація автоспорту («FIA» – фр. *Fédération Internationale de l'Automobile*) представила правила так званої «Формули-1», які вступали в дію з 1947 року. Разом з тим ще в тому самому році організатори трьох «Гран-прі» провели перегони за регламентом «Формули-1». А саме 1948 року до «Формули-1» приєднався клас «Формули-2». Ще більш молодший клас «Формула-3» був введений 1950 року. За первинною схемою передбачалося, що клас «Формула-1» призначався виключно для проведення світової першості, клас «Формула-2» – для проведення першості континенту, «Формула-3» – для національних чемпіонатів і так далі [2, 14].

1950 року у FIA було вирішено занести результати окремих перегонів у класі «Формула-1» до спільного протоколу чемпіонату світу. Перший такий «Гран-прі» відбувся в Англії на автодромі «Сільверстоун». До 1958 року чемпіонат світу був виключно особистим, потім очки почали нараховуватися і конструкторам болідів (так званий Кубок конструкторів).

Однак не слід ототожнювати клас «Формула 1» і чемпіонат світу FIA. Найчастіше у світі проводилося на порядок більше великих перегонів (у тому числі і в найвищому перегонному класі), ніж у чемпіонаті світу. Небагато перегінщиків вибирало для участі виключно етапи чемпіонату світу: вони брали участь у найрізноманітніших перегонах, необов'язково на машинах із відкритими колесами.

На початку 1980-х років у автоспорті стався важливий щодо подальшого розвитку «Формули 1» конфлікт між FISA (структурна ланка Міжнародної автомобільної федерації) та FOCA (асоціація конструкторів «Формула-1»). Наслідком такого протистояння стала масова відмова команд брати участь у «Гран-прі Сан-Маріно» 1982 року. Конфлікт був досить незрозумілим для самих шанувальників цього виду автоперегонів, оскільки теоретично, всі команди FOCA повинні були бойкотувати Гран-прі на знак солідарності й невдоволення встановленням правил і розподілом фінансових компенсацій. Але вже на практиці деякі команди FOCA («Tyrrell», «Toleman») все ж таки брали участь у перегонах, виправдовуючись «зобов'язаннями перед спонсорами». Крім того, не можна не відзначити значну протидію проти висунутої на посаду президента FISA кандидатури Жана-Марі Балестре з боку Коліна Чепмена з «Lotus» і Френка Вільямса з «Williams», які відкрито заявили про вихід зі спорту в тому випадку, якщо його кандидатура буде прийнята [2].

Боси команд FOCA пояснювали бойкот відповіддю на дискваліфікацію Нельсона Піке (Brabham) і Кеке Росберга (Williams) на більш ранньому Гран-прі Бразилії 1982 року. Диска-

ліфікація своєю чергою, була викликана відповіддю на спробу команд FOCA подолати нестачу потужності машин без турбонагнітачів (Renault була першою командою, що стала використовувати турбонагнітач наприкінці 1970-х).

Перед етапом у Бразилії команди FOCA знайшли можливість обійти процедуру зважування машин. За правилами машини повинні були зважуватися з усіма охолоджувальними рідинами й мастильними матеріалами, однак нічого не говорилося про необхідність їхньої присутності в машині після перегонів.

Команди FOCA заявили, що це означає можливість «долити» витрачену рідину, хоча ця практика була заборонена в інших перегонах FIA і ніяк не згадувалася в «Формулі-1».

Для бразильських перегонів команди FOCA запропонували спеціальні «гальма, охолоджувані водою». Усі свої машини вони обладнали досить великими баками для води. На практиці ні для якого охолодження, природно, вода не використовувалася, а просто поступово виливалася з баків на початку перегонів. Тому машина відразу легшала (навіть нижче за встановлений мінімум) і їхала значно швидше. А перед кінцем перегонів (на піт-стопі) або навіть вже після фінішу баки знову наповнювали водою і вага знову ставала допустимою. Оскільки вода була заявлена як охолоджувач, ця дія все ж таки не суперечила правилам «Формули-1».

Протистояння завершилося обопільною згодою FISA і FOCA; фактично – включенням деяких керівників FOCA в FIA, таких як Берні Екклстоун і Макс Мослі. Був підписаний «Договір Згоди», що прискорив комерціалізацію «Формули-1». Промоутери могли бути впевненими, що машини з'являться в перегонах цього сезону, що автоматично збільшувало спонсорські вкладення і комерційні вигоди та знижувало ризики. Це суттєво збільшило й фінансові компенсації командам (у тому числі і FOCA – виробникам).

Цікаво, що команда «Tyrrell» була дискваліфікована в сезоні 1984 року за спробу зрівняти брак потужності порівняно з турбомоторами таких команд як «Brabham» і «Williams», порушення регламенту, оскільки використовували невідповідне паливо. Це стало одним із відгуків конфлікту, що показало прагнення FIA до створення рівних спортивних умов для всіх команд.

Із цього моменту перегони в класі «Формула-1» відбуваються лише в рамках чемпіонату світу. Фактично зникло саме поняття класу «Формула-1» і з'явилася перегонова серія «Формула-1», комерційні права на яку відокремлені від спортивних, що належать до компетенції FIA.

Перший чемпіонат світу «Формули 1» пройшов 1950 року, його виграв італієць Джузеппе Фаріна на «Alfa Romeo». Д. Фаріна ненабагато випередив свого партнера по команді аргентинця Хуана-Мануеля Фанхіо, що в наступні 7 років 5 разів ставав чемпіоном світу. Х.-М. Фанхіо запам'ятався як один із найвидатніших перегонщиків «Формули-1» та довгий час був рекордсменом за кількістю чемпіонських титулів.

Першим технологічним нововведенням у «Формулі-1» стали задньомоторні боліди компанії «Cooper». До цього в гонках Гран-прі 1934–1939 рр. команда «Auto Union» вже використала задньомоторний болід конструкції Фердинанда Порше, але ці боліди відрізнялися дуже складною поведінкою на трасі, у той час як «Cooper» T43/T51 мали кращу керованість, але слабким мотором. Джек Бребема (команда «Cooper») виграв чемпіонські титули 1959 і 1960 років, а 1961 року вже всі учасники чемпіонату перейшли на задньомоторну конструкцію автомобілів.

Починаючи з 1958 року у «Формулі-1» почалася епоха англомовних перегонщиків: аж до 1969 року чемпіонами ставали британці Майк Хоторн, Грем Хілл, Джиммі Кларк, Джон Сертіс і Джекі Стюарт, австралієць Джек Бребема, новозеландець Денні Хьюмен і американець Філ Хілл.

1962 року команда «Lotus» (одна з провідних команд «Формули-1» к 60-их і 70-их роках) уперше використала в конструкції автомобілів монокок (фр. monoposte) – тип просторової конструкції, в якій (на відміну від каркасних або рамних конструкцій) зовнішня оболонка є основним і, як правило, єдиним носійним елементом.

1968 року «Lotus» виступила з ще однією інновацією, розфарбувавши свої боліди наклейками компанії «Imperial Tobacco». Це поклато початок значних спонсорських вливань коштів до «Формули-1».

З збільшенням швидкостей зростало значення притискної сили, це змушувало команди експериментувати в конструкції антикрил та інших аеродинамічних елементів. Наприкінці 1970-х років «Lotus» вперше застосувала граунд-ефект (англ. ground effect), який дуже збільшував притискну силу за рахунок розрідженого повітря під дном боліда. Це дозволяло пілотам проходити повороти набагато швидше. Незабаром всі команди перейшли на його використання. 1983 року граунд-ефект був заборонений FIA через боротьбу зі зростанням швидкостей.

1981 рік ознаменувався підписанням першого договору згоди – документа, що регламентує відносини між командами «Формули-1» і FIA. Згідно з Угодою, всі права на телевізійні трансляції перегонів «Формули-1» були передані новоствореній компанії «Управління та просування «Формули-1» (FOPA) (пізніше відома як Formula One Management (FOM)), директором якої став Берні Екклстоун. Ця ж компанія пізніше розподіляла доходи від трансляцій. Згідно з «Договором Згоди» 47% доходів від телетрансляцій передавалося командам, 30% – FIA і 23% – Компанії «Управління та просування Формули-1» (тобто власне Барні Екклстоуну). З того часу Екклстоуна не без підстав називають «босом «Формули-1»».

Досить важливими були 1980-ті роки, які називають у «Формулі-1» ерою турбодвигунів. Перший двигун із турбонаддувом був застосований командою «Renault» 1977 року. До 1987 року потужність моторів перевищувала 1000 к. с., що і до цього дня є рекордом для автомобілів із відкритими колесами. Для зниження швидкостей 1984 року FIA обмежила розмір паливного бака. Чим менше палива в баках, тим з меншою потужністю може працювати двигун упродовж того ж проміжку часу. Таким чином, якщо команда хотіла зберегти колишню потужність і швидкість мотора, їй довелося б здійснювати зайвий піт-стоп для дозаправки боліда (з англ. pit stop – зупинка перегінника у боксах своєї команди під час перегонів для виконання дозаправки, зміни гуми, зміни налаштувань або швидкого ремонту машини). Успішне виконання піт-стопів вимагає злагодженої роботи всіх членів команди, відточеної на численних тренуваннях. У деяких автоспортивних серіях виконання обов'язкового піт-стопа є невід'ємною частиною перегонів.

1988 року було введено обмеження на допустимий тиск наддування, а 1989 року турбодвигуни взагалі були заборонені. На початку 1990-х років команди почали широко використовувати електроніку в конструкції болідів. Вона застосовувалася, передусім, для кермового посилення, системи керування тягою, напівавтоматичної коробки передач, системи активної підвіски. Із розквітом електроніки дедалі більше функцій з керування болідом брав на себе комп'ютер, зменшуючи тим самим значення пілота. 1994 року FIA заборонила багато з електронних нововведень.

У 1992-му і 1997-му роках були укладені другий і третій «Договори згоди». Термін дії останнього минув 2007 року. Новий уклали 1-го вересня 2009 року.

У 1980-ті роки в чемпіонаті утворилася група так званих топ-команд: «Ferrari», «McLaren», «Williams», «Benetton» (зараз називається «Renault»).

Кінець 1980-х і початок 1990-х років пройшов під знаком легендарного протистояння Айртон Сенни і Алена Проста. Саме через це сезон 1988 багатьма визнається кращим в історії чемпіонатів світу: пара Прост–Сенна, яка виступала разом у команді «McLaren», здобула 15 перемог на 16 Гран-прі (16-ту перемогу отримав Герхард Бергер, який закінчив перегони як лідер на першому для Ferrari Гран-прі Італії без «Комендаторе» Енцо Феррарі). Крапка в суперництві була поставлена 1994 року, коли Алєн Прост завершив свою кар'єру, а Сенна потрапив у летальну аварію на «Гран-прі Сан-Маріно» 1994 року. Смерть одного з найвизначніших спортсменів сколихнула спортивне суспільство та суттєво вплинула на стандарти безпеки. Після загибелі А. Сенни схожих випадків на трасах «Формули-1» не зафіксовано.

Стрімкий прогрес технологій і прихід великих автовиробників у «Формулу-1» спричинили величезне зростання витрат. На початку XXI століття бюджет багатьох команд «Форму-

ли-1» становив кілька сотень мільйонів доларів на рік. Це призвело до того, що з 1990 року 28 команд покинули «Формулу 1» через брак коштів для конкуренції з лідерами чемпіонату.

Початок XXI століття у «Формулі-1» пройшов під безумовним домінуванням команди Феррарі: з 2000 по 2004 рр. пілот Феррарі Міхаель Шумахер виграв всі чемпіонські титули, а сама команда здобула Кубок конструкторів. У цей час М. Шумахер є семиразовим чемпіоном (він взяв ще 2 титули в 1994 і 1995 рр., виступаючи за команду «Benetton»). Йому ж належить безліч інших рекордів у «Формулі-1». У 2001, 2002 і 2004 роках перевага болідів «Ferrari» була настільки великою, що італійська команда не залишила решті жодного шансу. Колосальна перевага однієї команди над іншими могла бути однією з причин численних змін у спортивному регламенті.

У перші роки XXI століття FIA часто вносила суттєві зміни до регламенту. Зокрема, формат кваліфікації змінювався з 2002 року чотири рази. Найбільш значущі зміни сталися перед сезоном 2005 року: мотори болідів повинні були мати ресурс, достатній для проведення двох Гран-прі (включаючи вільні заїзди), під час перегонів заборонялася зміна гуми, кваліфікація проходила з баками, заправленими на першу частину перегонів.

Усі ці зміни були пов'язані зі спробою зменшити швидкості (з метою безпеки), з одного боку, і збільшити кількість обгонів по ходу перегонів (для підвищення інтересу вболівальників) – з другого. Не всі заходи досягли оголошених завдань, зокрема, через неможливість міняти гуму впродовж пергонів, до фінішу вона зношувалася настільки, що створювала небезпеку для управління болідом [2, 14].

Нова ера «Формули-1» супроводжувалася скандалами. Так, на Гран-прі Австрії сезону 2002 провідний Рубенс Баррікелло за наказом своєї команди «Ferrari» пропустив уперед свого напарника Міхаеля Шумахера, щоб той набрав більше очок у боротьбі за чемпіонський титул. Це викликало обурення серед глядачів, і з того часу у «Формулі-1» заборонено командну тактика, тобто явні вказівки перегонцеві від керівництва команд. Перед сезоном 2011 командна тактика знову була дозволена.

На Гран-прі США 2005 року відбувся так званий «шинний скандал»: у результаті дефекту в шинах «Michelin», який міг призвести до серйозних аварій, усі команди, що використовують гуму цього виробника, відмовилися від участі в перегонах. Були спроби вирішити ситуацію компромісом, але вони не мали успіху, тому на Гран-прі США виступали всього 6 болідів.

Зазначені події, невдоволення команд розподілом доходів від проведення Гран-прі «Формули-1», постійні зміни регламенту – усе це стало причиною колосального напруження у відносинах між командами і FIA. Деякі автовиробники розпочали розробляти альтернативний чемпіонат, в якому братимуть участь їх команди в разі, якщо домовленості не буде досягнуто.

Починаючи з сезону 2006 року, вступає в дію одна із найбільш значущих змін у правилах: відмова від десятициліндрових двигунів об'ємом 3 літри (які використовувалися у «Формулі-1» з 1995 року, до цього після закінчення «турбо-ери» використовувалися 3,5-літрові двигуни без обмеження кількості циліндрів) на користь восьмициліндрових з об'ємом 2,4 літра. Багато хто вважає, що це докорінно змінить «Формулу-1», зокрема, пілоти відзначають зміни в манері водіння, необхідної для управління новими болідами.

Команди, які виголошували незгоду, незабаром після початку чемпіонату-2006 змінили свою думку після того, як, з одного боку, нові власники комерційних прав на серію (CVC Capital Partners) пообіцяли переглянути принципи розподілу доходів, а з другого боку, ФІА встановила жорсткі правила щодо участі в чемпіонаті 2008 року: заявки на участь повинні були бути подані в тижневий термін до 1 квітня 2006 року. Всі одинадцять команд-учасниць сезону 2006 зробили це в потрібний термін.

Однак на цьому боротьба команд і автовиробників з керівництвом Федерації не закінчилася. Новий скандал спалахнув 2009 року, і був пов'язаний із планами Макса Мослі обмежити витрати команд лімітом у 40 млн доларів (для порівняння, нинішній бюджет «Ferrari» перевищує 300 млн), починаючи з 2010 року. Оскільки не всі команди здатні піти на таке обмеження, новий регламент передбачав поділ «Формули-1» на два класи: тих, хто користу-

ватиметься безлімітним бюджетом, і тих, хто візьме обмеження в 40 млн. «Дешеві» команди отримали б безпрецедентні переваги в технічному регламенті, які практично гарантували їм боротьбу за перемогу: зокрема, зняття обмежень на заміни моторів і кількість тестових днів. Крім того, Берні Екклстоун наполягає на введенні нової системи визначення чемпіона: за кількістю перемог, а не за кількістю очок.

Проти цієї ініціативи виступили всі десять команд «Формули-1», пердусім, «Ferrari», для якої обмеження бюджету є неможливим. «Ferrari», а відтак «Renault» і кілька інших команд оголосили, що відмовляться виступати у «Формулі-1» в 2010 році, якщо Федерація не відмовиться від нового регламенту. Зрештою всі десять команд подали заявку на участь у чемпіонаті 2010 року, але з умовою, що використовуватимуться колишні правила. Боротьба за лаштунками й переговори між лідерами команд із лідерами Федерації продовжуються до сьогодні.

Постійні конфлікти Федерації з керівництвами команд, особливо тих, які підтримуються великими автовиробниками, підштовхнули їх до планів створення чемпіонату світу з Гран-прі – альтернативної серії з технічним регламентом Формули 1, але вільною від впливу FIA. Вісім із десяти діючих команд виявили готовність перейти в такий чемпіонат, якби переговори з Федерацією про регламент на 2010 рік не були успішними. Тим часом, FIA ухвалила заявки від майже десятка нових команд, що бажають виступати у чемпіонаті. Серед них – «Prodrive», «Campos», «Team US F1» та інші команди з молодших серій.

Щоб утримати єдність «Формули-1», президент FIA Макс Мослі погодився подати у відставку після закінчення сезону 2009 і не висувати свою кандидатуру на наступних виборах. Остаточне рішення про спортивний і технічний регламент на 2010 рік приймалося вже з новим президентом. Ним став відомий автоспортивний діяч Жан Тодт, екс-керівник «Ferrari», що обійшов у боротьбі за президентське крісло свого суперника в особі знаменитого в минулому ралліста Арі Ватанена.

Усі, хто виступає у Формулі-1 досить довго й успішно, можуть розраховувати на фіксовану суму в 16 мільйонів фунтів. Для лідерів така надбавка до бюджету не грає вирішальної ролі, а от середнякам, особливо приватникам, ці гроші можуть стати серйозною допомогою. Критерій "історичної команди" простий – необхідно, як мінімум, двічі за три останні роки пробитися в першу десятку за підсумками Кубка конструкторів.

Із нинішніх учасників «Формули-1» цей критерій не задовольняє лише трійку дебютантів, але на рахунку «Team Lotus» вже є десяте місце в 2010 році, тому Тоні Фернандес знаходиться всього в кроці від солідної суми – потрібно знову переіграти «Virgin» і «HRT».

Та ж десятка кращих отримує гроші за пропорційною схемою. Переможцеві чемпіонату дістаються близько 30 мільйонів фунтів, іншим – за низхідною шкалою. Скажімо, сьома позиція «коштує» 11 мільйонів, за десяту «платять» шість.

Щоб підтримати дебютантів «Формули 1», за підсумками року кожній команді, незалежно від показаних результатів, виплачують 6 мільйонів фунтів. Тріо команд у складі «Team Lotus», «Virgin» і «HRT» вважаються новачками, що надає їм можливість користуватися пільгами в окремих розділах фінансової діяльності автоперегонів «Формула-1».

Висновки.

1. Системи змагань у професійному спорті зорієнтовані переважно на отримання прибутків, оскільки він є різновидом комерційної діяльності. На основі цього у професійному спорті розробляються календарі змагань і вдосконалюються системи їх проведення.

2. Автоперегони зародилися наприкінці XIX і на початку XX століття. На сьогодні одним із найпопулярніших змагань є перегони «Формула-1», що забезпечується послідовними кроками в реалізації маркетингової діяльності та популяризації цього виду автоперегонів на різних історичних періодах.

Список літератури

1. Автомобилист-85 : сб. / СОСТ. М. Г. Тилевич. – М. : ДОСААФ, 1985. – 93 с.
2. Библиотека автоспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autosportlibrary.com/> дата обращения : 06.12.2012.
3. Білик О. Л. Особливості організації та проведення змагань в автоспорті (на прикладі «Чемпіонату світу з ралі») / Білик О. Л., Бріскін Ю. А., Пітин М. П. // Спорт та сучасне суспільство : зб. наук. пр. молодих вчених та матеріалів VI відкритої студент. конф. – К., 2013. – 183с.
4. Білик О. Місце автоперегонів у системі професійних видів спорту / Білик О. // Фізична культура, спорт та здоров'я : матеріали II Всеукр. студент. наук. конф. – Х. : ХДАФК, 2012. – С. 14–16.
5. Борисова О. Умови формування, розвитку та особливості функціонування системи тенісу в Україні / Ольга Борисова // Педагогіка, психологія та медико-біологічні проблеми фізичного виховання і спорту : зб. наук. пр. / за ред. С. С. Єрмакова. – Х. : ХХП, 2004. – № 3. – С. 3–11.
6. Борисова О. Сучасний теніс: стан та особливості організації підготовки професійних спортсменів у провідних країнах світу / Ольга Борисова // Спортивний вісник Придніпров'я. – 2010. – № 3. – С. 35–37.
7. Бріскін Ю. А. Соціально-економічні аспекти гонок «Формула – 1» / Бріскін Ю. А., Линець М. М. // Актуальні проблеми фіз. виховання студентів та учнів, молоді Львівщини : зб. наук. праць. – Л., 2003. – С. 25 – 28.
8. Васильчук І. Особености организации и проведения соревнований в автоспорте / Васильчук И. // Спорт та сучасне суспільство : матеріали V відкритої студент. наук. конф. – К., 2012. – Вип. 4. – С. 85-89.
9. Всё о ралли на русском. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.alm-rally.ru/glossary/> дата обращения : 28.10.12
10. Линець М. М. Економічна ефективність систем змагань в командних ігрових видах професіонального спорту/ Линець М. М. // Сучасні проблеми розвитку теорії та методики спортивних і рухливих ігор : тези III Всеукр. наук.-практ. конф. – Л., 1999. – С. 18–19.
11. Мичуда Ю. Экономический компонент системы современного олимпийского образования: структура и содержание / Мичуда Ю. // Наука в олимпийском спорте. – 2007. – № 2. – С. 53-59.
12. Мичуда Ю. Особливості формування і розвитку ринкових відносин у сфері фізичної культури і спорту України / Мичуда Ю. // Теорія і методика фізичного виховання і спорту. – 2002. – № 1. – С. 109-112.
13. Шугуров Л. М. Гонимые и спортивные автомобили / Шугуров Л. М., Золотов А. В. – М. : РОСМЭН, 2004. - 72 с.
14. Christian Naviaux 1946-1983. Les Grand Prix de Formule 1 hors championnat du monde. Commentaires, resultats, statistiques. – Editions du Palmier, 2002. – 150 p.

Стаття надійшла до редколегії 21.03.2013