

18+ Юрий Медовщиков

Автомоторспорт

Y. MEDOVSHIKOV



WINTER-CHAMPION FI
BOWL-MASTER AND VICTOR
THE

1GP FORMULA-1

MOSKAU

Юрий Медовщиков

Автомоторспорт

«Издательские решения»

Медовщиков Ю.

Автомотоспорт / Ю. Медовщиков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-851319-0

Книга является редким библиографическим справочником в области автототоспорта, науки и техники. Автор провел самостоятельное научное исследование, а также изложил свой личный непосредственный опыт в этой области, и является заслуженным мастером спорта.

ISBN 978-5-44-851319-0

© Медовщиков Ю.
© Издательские решения

Содержание

Стратегия мирового автоспорта	6
Исторические этапы мирового автоспорта	10
Конец ознакомительного фрагмента.	12

Автомотоспорт

Юрий Медовщиков

© Юрий Медовщиков, 2023

ISBN 978-5-4485-1319-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Стратегия мирового автоспорта

В мире автомобилей происходит очень много интересных вещей, одной из которых является автоспорт, то есть тяга человечества к гонкам на колесах, улучшению автомобилей и достижений. И действительно – это приносит немалый вклад в развитие мировой автомобилизации, усовершенствование конструкций автомобилей и может иногда приносить успех.

Автогонки впервые появились в Европе в виде гонок между городами на время, затем появились первые «кубковые» гонки с регламентом всем известного современного ралли.

У нас как известно первые гонки были по бездорожью, как и в Америке. Потом была создана международная автомобильная федерация (ФИА в Париже в 1904 г), целью которой первоначально было объединение автомобильных гонщиков разных стран (например, для международных пробегов).

Сперва таким образом появилось авторалли, а потом ФИА занялась установлением рекордов скорости автомобилей. Таким образом в Европе проводилось множество автомобильных гонок по этапному регламенту авторалли.

В Америке происходило нечто подобное. У нас – гонки по бездорожью, более известные как смешанные автопробеги. Уже в начальной фазе по многим странам проходили трассы трансконтинентальных пробегов.

В середине прошлого века уже появились кольцевые автогонки на специально построенных трассах (например в Германии), а потом ФИА создала специальный вид шоссейно-кольцевых гонок под известным названием «Формула-1» с определенным регламентом и ограниченным числом участников. Данный вид автогонок культивируется до сих пор и имеет очень широкую рекламу, как одному из лучших достижений автоспорта, хотя сейчас существуют и национальные шоссейно-кольцевые гонки машин различных других классов.

Таким образом, первоначально целью автомобильных гонок были победы на этапах между автомобилями разных серийных марок (например для достижения прибыли при сбыте продукции) и установление абсолютного рекорда скорости. Затем одной из целей стало просто создание специальных разных спортивных автомобилей (то есть для выпуска их малыми партиями). Однако при этом стали усовершенствовать серийные автомобили, двигатели, используя опыт экстремальных испытаний автомобилей в гонках.

Так появилась основная цель прогресса автомобилизации.

Примеров здесь очень много (сперва в автогонках многое перешло потом в серийную продукцию и сделало автомобили более надежными): цепной привод к колесам заменили карданным, появились дисковые тормоза вместо барабанных, штампованные диски самих колес, полный привод с вискомуфтой, турбокомпрессор, широкопрофильные и низкопрофильные шины, различные виды управляющей электроники и т.п. При этом автомобили становились все более надежнее, прочнее и долговечнее. Это была основная стратегическая линия в начальной стадии автогонок.

Основной спонсор автогонок за рубежом – это частный капитал с рекламными акциями и шоу для продукции любого вида, либо сами автомобильные фирмы. Направления же современных автомобильных гонок – выносливость, проходимость, скорость, экономичность. Это же основные направления для всего множества современных автогонок.

Средствами гонок являются автомобили разных категорий и дороги для авторалли, специальные шоссейно-кольцевые автотрассы, автодромы (грандиозные американские овалы), соляные озера, аэродромы и даже дикое бездорожье.

Таким образом, соревнования на скорость проводились для установления абсолютного мирового рекорда, рекорда в разных классах автомобилей (специальной конструкции). Считается, что звуковой барьер на земле преодолен, но Международная федерация заняла пози-

цию не признания его официальным, а новые попытки оказываются все время безуспешными и совершенно не безопасными. Второй модификацией этого рекорда, которой также занимаются теперь лишь американцы – это динамические гонки на минимальное время разгона (причем для двух категорий автомобилей). Здесь пальма первенства также у них же, но ничто не признается официальными достижениями.

Соревнования на экономичность проводились под эгидой специальных спонсоров (автомобильные журналы, нефтяные компании и т.п.), а начались впервые еще в 30-е годы, а потом также был установлен еще и рекорд. Однако и эти рекорды ФИА не признает официально. Соревнования на проходимость представляют собой наибольший интерес, так как фактически первый регламент такого рода автокроссов появился у нас, под названием автопробеги, сейчас проводится по кольцевым трассам бездорожья и имеет название «Триал».

У нас они проводятся на стандартных машинах и специальных класса «Багги». В Америке проводятся также аналогичные гонки, но на специальных конструкциях с сверхпроходимым колесным шасси.

Соревнования с общим названием «на выносливость» позволяют определить надежность и долговечность автомобилей и их конкурентоспособность в условиях наиболее приближенных к реальным: это авторалли, зимние ипподромные гонки (в основном у нас), трековые заезды на серийных конструкциях и шоссейно-кольцевые гонки, в которых принимают участие машины стандартные, усовершенствованные, прототипы и формулы различных категорий или классов. В соревнованиях автомобильных формул (например в «Формуле 1») участвуют двигатели ведущих фирм: причем уже более высокого уровня, чем стандартные. В Америке соревнования автомобильных формул носят название «Индикар», что переводится как «испытания» автомобилей». Детские соревнования проводятся на картинге с мотодвигателем. Здесь проявляется вторая стратегическая линия развития мирового автоспорта:

создание специальных гоночных формул высокой категории и специального для них двигателя другого уровня с уменьшенными механическими потерями за счет чего можно получить высокие индикаторные мощностные показатели около 1000 кВт (что на практике известно уже относительно давно даже у нас и применялось для автораллийных двигателей меньшего объема).

У нас направление развития автоспорта с середины прошлого века заключается в развитии авторалли, зимних трековых автогонках, соревнованиях формул низших классов, багги и грузовиков по грязи, а сейчас появились еще и кубки марок (например «Лада» для двух категорий). Появились гонки типа «Ралли-спринт» (подъем на гору) и «Дрег-рейсинг» (разгон на время на скоростном участке двух автомобилей).

Об экономичных соревнованиях: они проводились в прошлом столетии, в результате чего у нас автором книги был создан рекордный автомобиль по топливной экономичности (шпармобиль «Золотая тень») и установлен рекорд мира в классе двухместных машин. Аналогично, я выступал и за рубежом как приглашенный гонщик, но ФИА обычно не регистрирует эти рекорды и результаты скрываются (шпармобиль фирмы «Фольксваген»). Позже у нас организовывались также экономичные соревнования даже для водителей автобусов: здесь цель понятна-борьба с нефтяным кризисом и экономика.

Новые направления автоспорта заключаются в появлении за рубежом таких соревнований как «Кэмел-трофи» (туристическая поездка по бездорожью только на машинах марки «Лэнд-Ровер»), «Кубок марок» (немецкие шоссейно-кольцевые гонки на машинах разных фирм, например «Кубок Порше» или смешанные классы), Формула для грузовиков – тягачей, специальные гоночные формулы низового класса (как бы Еврочемпионат – «Формула-3»), песчаные гонки типа «Сафари» или «Париж-Дакар» и мировой чемпионат по авторалли (который также имеет зональные структуры, то есть включает в себя и эти гонки в разных странах, – однако к самой финальной группе не могут относиться стандартные конструк-

ции, так как и здесь как уже указано применяются сверхмощные двигатели с уменьшенными механическими потерями, – которые существуют сейчас практически лишь в других странах. Кроме того представляют интерес и «Формула – 2», то есть «гонки-прототипов», «24-часовые гонки» (на которых демонстрируются проблемы решения надежности и долговечности двигателей) и американские дрегстеры разных классов и гонки стандартных конструкций («СТП» и «Наскарт», которые кроме всего прочего имеют еще и высочайшую организацию и автодромы).

У нас успехи в автоспорте не очень высоки однако представляют некоторый интерес: после автопробегов начального периода и первых экономичных соревнований появились скоростные гонки (на Серпуховском шоссе из Москвы на стандартных автомобилях), а потом был создан известный гоночный автомобиль «Красная звезда» с газотурбинным двигателем. Конечно нельзя точно утверждать, что такая конструкция создана первая в мире, но и известен параллельный пример с немецким «Опель-Рак», на котором считается впервые использован ракетный двигатель. Потом появились дальнейшие разработки этого направления для известной английской фирмы «Тандерболт», а потом рекордные «ХАДИ-9», «ХАДИ-10», одна из которых продавалась в Америку, так как все равно все основные плато для испытаний находятся почти лишь там, и возможно была перекрашена в «Голубое пламя», установившая один из мировых рекордов. А одна из машин «ХАДИ-электро» устанавливала в свое время рекорд в своем классе, но об этом уже почти ничего не помнят.

Для машин стандартных конструкций наши направления развития – это авторалли и зимние ипподромные гонки, а так же направление багги и триалы. Здесь стратегия отечественного автоспорта – это улучшение конструкции путем экстремальных испытаний в автогонках (сломавшаяся деталь или узел усовершенствуются и заменяются для серийных машин, что повышает их надежность и долговечность). Здесь тоже есть успехи: «Москвич» и «Лада» – в авторалли, «Нива» и «Камазы» – в африканских трансконтинентальных пробегах и т. п. Но сейчас эти виды соревнований упразднены, поэтому остались лишь исторические вехи таких марок.

Современная стратегическая линия Международной автомобильной Федерации заключается только в организации феерического шоу гонок «Формулы-1» (как альтернатива популярной мировой игре в футбол), а спортивные достижения их теперь мало интересуют, особенно даже если прогресс достигается в других видах автогонок (например, ралли или рейды типа наших). Более того-

ФИА пошла на замалчивание достижений отдельных стран и тем более ее представителей (о чем несколько позже). Позиция Российской федерации автоспорта – организация низовых автогонок «для вида» (например, зимние трековые гонки практически сошли на нет, а гонки багги – вообще исчезли) и проявление вообще незнания некоторых фундаментальных вопросов из истории автоспорта.

Нет исторических данных и правильной статистики вообще. Нет также и правильных представлений организации проведения автогонок в целях прогресса отечественных автомобилей: например, построена уже межконтинентальная автотрасса Москва-Владивосток, на которой можно пойти по пути организации смешанного автопробега и пригласить зарубежных участников и спонсоров, а также выяснить в каком состоянии и когда отечественные автомобили достигнут финиша, то есть оценить их свойства и показатели. Это – возможное направление гонок, но вовсе не обязательное. В Москве нужно строить вовсе не гоночную трассу для «Формулы-1» (потому что она уже была), а усовершенствовать дороги, а претензии ФИА на крупные сверхприбыли у нас поэтому являются финансовой аферой. Сегодня можно говорить о том, что кроме протоколов спортивных судей можно составлять таблицы технических показателей автомобилей гонщиков и их оценки, то есть сделать необходимые выводы для прогресса.

Что касается непосредственного гоночной «Формулы-1» и о том что случайно или преднамеренно забыто в СМИ – это некий фундаментальный вопрос достижений России в автоспорте. Во-первых, гонки «Формулы-1» у нас уже проводились в 80-е года под общим красивым названием «Кубок Кремля»; во-вторых, уже даже была названа и создана временная кубковая трасса. В-третьих, что касается и автора этой книги, который уже участвовал в них как автогонщик (то есть я) в конце 80-х и побеждал на отдельных зарубежных этапах (причем в ФИА была сдана моя официальная лицензия автогонщика – профессионала). Это тоже приоритеты нашей страны. Более того оказывается, что в России внесен фундаментальный научный вклад в разработку этого шоссейно-кольцевого класса: известно даже, что раньше некоторые предприятия выпускали для зарубежных команд (по заказам) сверхлегкие и сверхпрочные рамы, детали шасси, тормозных и колесных дисков и т.п. А итогом всех работ был проект для новой тогда «Формулы-3», первые два этапа которой из-за этого были проведены в Москве (то есть она была рождена практически в России), – о чем также уже почему-то забыли. Недавно была построена трасса для проведения гонок в стране на юге.

Исторические этапы мирового автоспорта

Развитие мировой автомобилизации началось с момента появления первых автомобилей в Германии в конце 19 века; и сразу же вслед за этим человечество придумало автомобильные гонки для того, чтобы выяснить не только кто победитель, но и какая машина выиграла и лучше других. Поэтому с самого момента появления автомобилей они стали не совсем роскошью, а средством передвижения; а девизом этого направления развития сразу стала скорость. Таким образом почти сразу появился автоспорт, который существенным образом определил скорость развития прогресса мировой автомобилизации и степень ее совершенства. Автогонки стали простыми ежегодными автомобильными аксессуарами и не заканчиваются по сей день. Человечество покорило:

барьер скорости звука на земле, установив предел абсолютного рекорда скорости для автомобиля-самолета на колесах, но оказалось, что это не было основной целью создания таких монстров.

Первоначальной целью автомобильных соревнований были просто гонки на колесах на скорость: сперва – гонки между городами на первых созданных автомобилях. Они проводились с 1894 по 1900 г и после этого были продолжены уже под названием кубок «Гордон Беннета», то есть стали кубковым официальным соревнованием (проводились с 1900 по 1905г.) и непрерывно менялись и трансформировались в разные формы, а кроме того это кубковое соревнование является историческими корнями самых популярных на сегодня соревнований: «Формула-1» и авторалли (однако регламент соревнований в данном случае был похож на оба вида, но проводился для автомобилей свободного общего класса). Более того – из этих исторических справок очевидно, что он тяготел более к соревнованию по установленным трассам на машинах специально подготовленного класса, которые стали называть спортивными, а отличались от серийных они прежде всего тем, что могли стать направлением прогресса их развития.

В Европе таким образом эти автомобили имели уже в начале двадцатого века специальный спортивный облегченный, удлиненный и по возможности аэродинамический кузов (что и характерно для сегодняшней «Формулы-1»). Кубок «Гордон Беннета» почти сразу ушел в историю с этим названием как первое официальное соревнование, а его место сперва заняли гонки «Тарга Флорио» (регламент современного авторалли) и различные автомобильные многочасовые гонки. В США уже тоже проводились панамериканские гонки, которые позже получили название гонки «Милья миллей», а кроме того американцы стали проводить транс-континентальные гонки чтобы попасть в Европу на гонки на этом континенте. Исключение составляет Россия, которая после самых первых гонок по известному у нас «бездорожью» стала проводить просто автопробеги, допуская в них разных, в том числе и зарубежных участников и машины (однако уже тогда их регламент почти совпадал с регламентом современных авторалли и авторейдов).

Первые автогонки почти ничего не дали: были только названы победители – люди и машины. Среди первых победителей оказались даже как известно автомобили с электроприводом и паровым приводом (однако больше на этих типах приводов не удалось добиться ничего: о них забыли на очень долгое время и они оказались аутсайдерами и регрессом развития мировой автомобилизации). В этих автогонках очень большое количество чемпионов: они почти всегда менялись в виду жестокой конкурентной борьбы, а вот автомобильные фирмы и их лейблы

– победители стали получать большие дивиденды и прибыль (для них автомобильный спорт стал генеральным направлением развития совершенства конструкции автомобилей). Таким образом погоня человечества за скоростью на автомобильных гонках стала основным фак-

тором совершенствования конструкции автомобилей, и на первом этапе совершенствования спортивных конструкций других требований не предъявлялось. И лишь за тем возникла проблема надежности, долговечности, экономичности и проходимости (это и есть исторические вехи и этапы развития автоспорта). Более того, в начале автомобильные фирмы создавались даже лишь для участия в автогонках и для того, чтобы попасть в книгу рекордов, а вовсе не для создания автомобиля для народа (чем прославился например Генри Форд). Однако вкусив дух состязаний некоторые из них оставались существовать надолго и даже продвигали свои достижения из гонок на практике.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.