

Часть 1 - Слово



6+

АВТО·МОТО·СПОРТ.

Малая энциклопедия

Мелентьев Ю.А.,
Мелентьев М.Ю.

Юрий Александрович Мелентьев **АВТОМОТОСПОРТ. Малая энциклопедия. Часть 1 – Слово**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=48622459

SelfPub; 2023

ISBN 978-5-532-08484-1

Аннотация

Книга представляет широкий исторический спектр становления и развития отечественного и мирового автомобилизма и, на его основе, автомобильного и мотоциклетного спорта. Часть 1 – «Слово» – охватывает более 1200 слов и понятий от А до Я. Словарные статьи знакомят читателя с лицами, оказавшими влияние на автотранспорт, с автотранспортными средствами, их классификацией, отечественными и зарубежными соревнованиями, их типами и статусом. Материал изложен в двух частях.

Содержание

Автор книги	4
Введение	7
Сокращения и условные обозначения	12
Часть 1 – Слово	18
Буква А	18
Буква Б	90
Буква В	201
Буква Г	270
Буква Д	316
Конец ознакомительного фрагмента.	321

Юрий Мелентьев

АВТОМОТОСПОРТ.

Малая энциклопедия.

Часть 1 – Слово

Автор книги

Юрий Александрович Мелентьев (24.02.1938) – кандидат технических наук, автор научных трудов и изобретений работал старшим научным сотрудником в Центральном НИИ космических средств. С конца 1970-х годов начал вести исследования в области истории становления и развития автомобилизма и автоспорта в нашей стране и в мире.

Автор нескольких книг и около 150 журнально-газетных публикаций по тематике развития автомобилизма и спорта в России и за рубежом. Личный архив по этой тематике составляет около 140 тысяч уникальных документов, который может быть составной частью Архивного фонда России. В Санкт-Петербурге, Москве, Мурманске, Сочи, Пскове и в других городах организовал и провел ряд крупных соревнований по автоспорту и персональных выставок «Век автоспорта России».

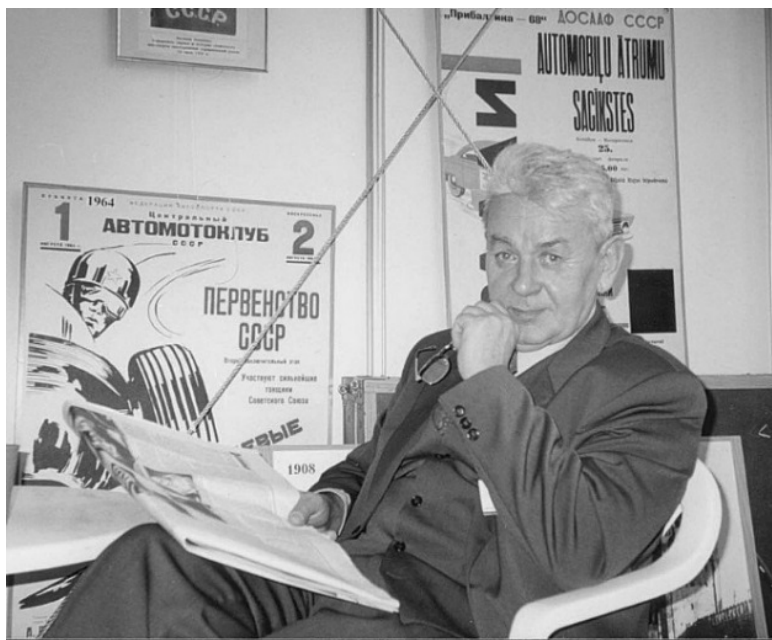
Знания и опыт в сфере автомобилизма и спорта приобретал не только по различным публикациям и архивным источникам, но и непосредственно занимаясь автоспортом в качестве спортсмена, судьи и организатора. Юрий Александрович был членом президиума Федерации автоспорта СССР, спортивным судьей высшей категории, заместителем председателя Совета ветеранов автотоспорта Санкт-Петербурга. Участвовал в создании единственного в России мемориала спортсменам-автомобилистам «Они были первыми».

В начале 1990-х годов, в качестве президента Ассоциации «Авто», организовал и провел серию «Рождественских автогонок» на стадионе и мототреке. Впервые организовал и провел несколько, так называемых, «экоралли», связанных с экономией горючего, экологией и безопасностью автотранспорта. Являлся одним из организаторов проведения в г. Сочи комплексного мероприятия «Экомобиль», включающего выставку-ярмарку автотехники, научно-практическую конференцию по экологии автомобилей, экоралли.

При поддержке мэрии Санкт-Петербурга (А. А. Собчак, В. В. Путин, В. Л. Мутко) возродил единственную в стране трассу «Невское кольцо» и провел первый чемпионат России по кольцевым автогонкам. Разработал, обосновал и согласовал концепцию «Технополиса автогоночной трассы формулы-1 в Санкт-Петербурге».

На протяжении всех лет практической деятельности в области автомобилизма и автотоспорта вел систематизацию

документальных материалов по их истории и развитию. Результатом этой работы является подготовленная автором к изданию данная книга «АВТО•МОТО•СПОРТ. Малая энциклопедия», которая, к сожалению, не смогла при жизни автора выйти в свет.



Введение

Отцами-создателями первого мотоцикла и автомобиля принято считать двух великих немецких инженеров – Готлиба Даймлера, зафиксировавшего свои права в патенте № 36 423 на «Аппарат для верховой езды с керосиновым двигателем» (прообраз мотоцикла) 29 августа 1885 г., и Карла Бенца, в этом же году, построившего свой «Экипаж с газовым двигателем» и получившего патент № 37 435 (прообраз автомобиля) 25 января 1886 г.

Первоосновой нового способа передвижения, которого нет в живой природе, явилось КОЛЕСО, изобретенное человеком на заре древних цивилизаций Месопотамии, Египта, Китая, Римской империи и Греции. Даже само привычное сейчас слово «автомобиль», придуманное в 1769 г. французским инженером-механиком Николя Кюньо для своей «паровой телеги», несло в себе сочетание греческого *autos* (сам) и латинского слова *mobilis* (подвижный). Если, для образного восприятия, все 40 тыс. лет истории *Homo sapiens* соотнести к одному часу (3600 с), то последние 8 минут этого часа – появление колеса, а 11 с – появление автомобиля.

С 1890-х годов стала развиваться автомобильная промышленность, вначале во Франции, затем в Англии, Германии, Италии, США и других странах. 22 июля 1894 г. между Парижем и Руаном (127 км) прошли первые автомобильные

соревнования, а на следующий год – скоростные соревнования между городами западной Европы и США.

В России первый автомобиль построен весной 1896 г. русскими инженерами-предпринимателями Евгением Яковлевым (двигатель) и Петром Фрезе (кузов) по аналогии с западными образцами. 11 октября 1898 г. под Санкт-Петербургом прошла первая отечественная «гонка моторов».

Становление и развитие автомобилизации человечества, существенно изменивших уклад цивилизованного общества, а также проявление одной из сторон этой автомобилизации – автомобильного и мотоциклетного спорта – характеризуется многообразием фактов, событий, терминов, понятий и определений в этой сфере деятельности, что нашло отражение в многочисленных публикациях, особенно в зарубежной печати. Отечественных публикаций по этой тематике значительно меньше, особенно связанных с автоспортом, который имеет свою историю становления и развития, многим неведомую.

Представить воедино разрозненные факты и события отечественной истории автоспорта и формы ее проявления во взаимосвязи с мировым наследием – главная цель данной книги – энциклопедии с лаконичным названием-символом «АВТО • МОТО • СПОРТ».

Базовой информационной основой энциклопедии послужили архивные материалы, печатные издания (в основном первоисточники), воспоминания ветеранов автоспорта,

специалистов автомобильного дела и личный опыт автора вместе с длительным его трудом по исследованию в этой области. История автомобильного дела и автотранспорта рассматривается в широком аспекте: от создателей транспортных средств и до создания современных видов автоспорта.

Часть I. Слово представляет в алфавитном порядке словарные статьи о людях: их творческой и спортивной деятельности; о технике: автомобилях и мотоциклах в повседневности и спорте; о спортивных достижениях: мастерстве человека; показана география проведения состязаний, дана информация о клубах, командах, международных и отечественных общественных структурах.

С конца XIX века, когда в 1896 г. в Санкт-Петербурге был создан первый русский автомобиль (в мире – в 1895 г.) и до начала XXI века, когда автомобиль в России, как и во всем мире, стал обычным видом наземного транспорта, минуло более 100 лет. Это лишь миг в многовековой истории человечества, но и в этот миг автомобиль оказал существенное влияние на развитие цивилизации и формирование облика современной жизни.

Последовательное течение времени, связанное со становлением и развитием автомобилизма и спорта в стране и мире, в реальности сталкивалось с бурным и порой драматическим ходом нашей истории. Автор выделяет пять характерных периодов, тематическое содержание которых представ-

лено в Части II. Время.

Эти пять периодов лежат в диапазоне 20-28 лет. Учитывая взаимосвязанность явлений в России и в мире, автор включил раздел «События и факты в России и мире», отражающие основные социально-политические, экономические, культурные и спортивные аспекты, характерные для конкретного года.

В энциклопедию включено большое число лиц, прямо или косвенно связанных либо с автомобилизмом и спортом, либо с историческими фактами.

Автор выражает благодарность и признательность ветеранам автоспорта, специалистам:

Ю. Н. Андрееву, В. В. Андриянову, Е. С. Бабурину, С. Н. Баландову, Б. Д. Блохину, И. В. Бюлеру, А. Н. Дадаеву, К. А. Демянскому, А. В. Дмитриевскому, С. Р. Владимирскому, В. И. Карнееву, С. В. Кирилецу, Н. С. Киселеву, А. Р. Клещеву, А. Н. Клопкову, К. К. Крупникову, Ю. М. Кузьмину, О. В. Кударенко, В. Ф. Лапину, И. Д. Левятову, Г. М. Лерман, Ф. Д. Лисице, Л. Н. Майорову, Г. А. Моисееву, А. В. Никитину, Ю. Б. Овчинникову, Я. И. Пономареву, В. И. Романенко, М. М. Рязанцеву, О. Ф. Рязанцеву, Э. Г. Сингуринди, В. И. Скрыль, Т. И. Соколовой, В. А. Стеллиферовскому, Ю. В. Тюрину, Г. П. Фомину, М. В. Халтулари, Э. С. Цыганкову, И. Б. Шварцбургу, Л. М. Шугурову, Г. И. Шулику, С. Б. Шустикскому, В. А. Щавелеву, С. Б. Яковлеву, О. П. Яровому и др., которые консультировали автора и рецензировали от-

дельные статьи энциклопедии.

Сокращения и условные обозначения

Система сокращений и обозначений включает в основном часто повторяемые слова и выражения, характерные для области деятельности автоспорта и автомобилизма. Принятые в данной книге условные обозначения и сокращения не вызывают особых затруднений при чтении, так как построены на общепринятых принципах (аббревиатура, начальная часть слова и т.п.).

Тем не менее, имеется также ряд специфических особенностей. Так, обозначение времени при определении результатов состязаний – часы, минуты, секунды и ее доли, записываются двухзначными цифрами с указанными знаками препинания, например, 05:18; 12,2 или 01; 03, 432.

Слово «год» или «г.» после даты может опускаться, если это понятно по контексту или при записи вида 22.12.2003 или 09.08.04 (число, месяц, год). При перечислении лет (например, годы завоевания чемпионского звания) может быть запись вида 1954, 56-58, 61 (1954, период 1956–1958, 1961 годы).

Спортивная квалификация может иметь следующие обозначения: Ир, Пр, Шр или Юн., Пюн., Шюн. – первый, второй, третий разряды для взрослых или юношей.

Словарь специальных и устаревших терминов и определений

АББРЕВИАТУРА (итал. abbreviatura, от лат. brevis – краткий) – слово, образованное из начальных букв слов или из начальных элементов словосочетания. Широко используется в протоколах соревнований и в другой спортивно-судейской документации по автоспорту, а также в публикациях и разговорной речи. Например, сх – сход, нс – не стартовал, нз – не зачёт, КВ – контроль времени (судейский пункт ралли), РАФ – Российская автомобильная федерация и др.

БАРОН – дворянский титул, введенный в России Петром I. В Западной Европе в средние века – непосредственный вассал короля.

ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ – наследственный титул членов царской фамилии.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА: I – с 27 апреля по 9 июля 1906 г.; II – с 20 февраля по 2 июля 1907 г.; III – с 1 ноября 1907 г. по 9 июня 1912 г.; IV – с 15 ноября 1912 г. по 25 февраля 1917 г.

ГРАФ – наследственный или жалуемый дворянский титул.

ДВОРЯНИН – лицо, принадлежащее дворянству. Слово в русском языке известно с конца XII века и первоначально обозначало низшую прослойку феодального военно-служилого сословия при дворе князя или крупного боярина. С XIV в. за достойную службу дворяне «жаловались» землей и

становились владельцами поместья. Являясь опорой княжеской, а с XVI века царской власти, статус этого титула повышался, пока не достиг своей значительности и существенных привилегий, которые упразднены революцией 1917 г. в России. В современной России (после распада СССР в 1991 г.) потомки дворян стали возрождать этот титул, объединяясь в «дворянские собрания».

КНЯЗЬ – наследственный титул потомков предводителей войск или правителей областей в феодальной удельной Руси; этот почетный титул получали также в награду по указу царя. Княгиня – мать, жена и другие родственники князя по женской линии. Княжна – незамужняя дочь князя.

КОЛЛЕЖСКИЙ СОВЕТНИК – гражданский чин 6-го класса табеля о рангах (полковник).

КОЛЛАБОРАЦИОНИЗМ (фр. collaboration – сотрудничество) – в юридической трактовке международного права – осознанное, добровольное и умышленное сотрудничество с врагом, в его интересах и в ущерб своему государству. В более узком смысле – сотрудничество с оккупантами.

ЛОШАДИНАЯ СИЛА – традиционная (внесистемная) единица измерения мощности, широко используемая для обозначения мощности двигателей автомобилей и мотоциклов. Русское сокращение – л.с., международное – НР. 1 л.с. = 735,499 Вт или примерно 0,735 кВт. Понятие «лошадиная сила» ввёл английский изобретатель Д. Уатт, для сравнения мощности, созданной им универсальной паровой машины, и

лошади, хотя 735 ватт больше тягловой силы одной лошади.

МАРКИЗ – дворянский титул в некоторых странах Западной Европы.

МАРШРУТ (англ. course) – заранее намеченный или установленный путь следования, например, участников соревнований и автомотопробега, а также направление, по которому следуют участники.

МОССОВЕТ – Государственный орган в Москве в советский период. Здание Моссовета сооружено в 1782 г. основоположником русского классицизма архитектором М.Д. Казаковым (1738–1812).

ОБЕР-ГОФМЕЙСТЕР – придворный чин 2-го класса Табели о рангах в России (всего 14 классов), учрежденный Петром I в 1722 г.; заведовал придворным штатом и финансами Императорского двора.

ПОТОМСТВЕННЫЙ ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН – наследственный гражданский титул.

ПРОКУРАТОР (лат. procurator) – в Древнем Риме управляющий и поверенный в подведомственных делах, чиновник по сбору налогов.

ПУД – русская мера массы (веса), применявшаяся до принятия новой метрической системы декретом Совнаркома РСФСР от 14 сентября 1918 г., где единица массы – 1 килограмм. 1 пуд = 40 фунтам = 16,38 кг. Использовался в качестве технической характеристики автомобилей в конце XIX – начале XX веков.

СТАТУС (лат. status) – правовое положение или состояние в обществе.

СТАТУС-КВО (лат. status quo) – правовое положение или состояние в данный период времени.

СТАТУТ (лат. statutum) – устав, свод правил, положение о правах и обязанностях организаций и лиц; в США, Англии и некоторых странах – название закона.

ТИТУЛ (лат. titulus) – почетное родовое или пожалованное звание (князь, граф и т.п.).

ФЛИГЕЛЬ-АДЪЮТАНТ – почетное звание офицера в свите русского императора, чей чин был не выше VI класса Табели о рангах (до полковника включительно); при получении генеральского чина – это звание снималось.

ФУНТ (лат. pondus – вес, тяжесть) – единица массы, ранее применявшаяся в русской системе мер и используемая до сих пор в системе английских мер обозначается – lb. В системе русских мер 1 ф = 0,40951241 кг = 1/40 пуда = 32 лотам = 96 золотникам = 9216 долям. В английской системе используется торговый фунт, 1 lb = 0,45359237 кг, а также аптекарский и тройский или монетный фунт, 1 lb = 0,37324177 кг. В иностранной литературе для обозначения характеристик автомобиля и мотоцикла используется торговый фунт, например, масса японского солнцемобиля составляет 620 фунтов, т.е. 281,2 кг.

ФУТ (англ. foot – ступня) – единица длины, применявшая ранее в системе русских мер и широко используемая в систе-

ме английских мер. 1 фут (ft) = 1/7 сажени = 12 дюймам = 0,3048 м. Часто встречается при описании характеристик автомобиля в иностранной печати, например, японский солнцемобиль «Саузен кросс» имеет длину 20 футов, т.е. 6,096 м.

ШОФФЕР (фр. chauffeur) – до реформы русского языка в 1918 г. это слово имело при написании две буквы «ф». Ранее обозначало «истопник» или «кочегар» паровой машины или парового экипажа (омнибуса). Этим же словом в XIX веке называли разбойников во Франции, которые жгли подошвы попавшимся им людям, чтобы дознаться, где у них спрятаны деньги.

ШТАЛМЕЙСТЕР – придворный чин 3-го класса табеля о рангах (генерал-лейтенант).

Часть 1 – Слово

Буква А

АБСОЛЮТНЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА АВТОМОБИЛЕ – наивысшая средняя скорость движения автомобиля по поверхности Земли, вне зависимости от классификации автомобиля. Все рекорды устанавливались на дистанции 1 километр (км) или 1 миля (мл) со стартом с ходу. Первые абсолютные рекорды были установлены на автомобилях с электрическими двигателями. В основном борьба за скорость на трассе Апшер шла между французом де Г. Шасслу-Лоба, установившим 18.12.1898 первый рекорд – 63,149 км/ч, и бельгийцем К. Женатци, достигшим 29.04.1899 105,876 км/ч и поставившим заключительную точку в поединке на электромобилях.

После некоторого перерыва в борьбу за скорость вступили паровые автомобили. Француз Л. Серполле на паромобиле собственной конструкции 13.04.1902 достиг 120,771 км/ч на трассе в Ницце. Свою «лебединую песню» исполнил паромобиль 26.01.1906, когда Ф. Марриотт (США) достиг 205,38 км/ч на дистанции в 1 милю. Таким образом, первые рубежи скорости в 100 и 200 км/ч преодолели автомобили с электрическими и паровыми двигателями.

Затем длительное время рекорды устанавливались на автомобилях с поршневыми двигателями. Если до 1914 г. требовалось прохождение дистанции 1 км или 1 ми при старте с хода и лишь в одном направлении, то с 1914 г. – в двух направлениях с перерывом не более 1 часа. В этот период борьбы за скорость доминировали англичане на трассе Дейтон Бич: рубеж 300 км/ч 29.03.1927 первым преодолел Н. де Х. Г. Сигрев с результатом 327,981 км/ч; 400 км/ч 24.02.1932 – М. Кэмпбелл – 408,63 км/ч; 500 км/ч 19.11.1937 – Д. Эйстон – 502,43 км/ч; 600 км/ч – 16.09.1947 – Дж. Кобб – 634,26 км/ч. Единственный раз абсолютный рекорд был установлен с газотурбинным двигателем 16.07.1964, когда Д. Кэмпбелл прошел одну милю со средней скоростью 648,72 км/ч. Возможности ДВС были исчерпаны.

С 10.11.1964 г. Международная автомобильная федерация (ФИА) стала регистрировать абсолютный рекорд автомобилей, оснащённых реактивными и ракетными двигателями. Сразу же резко возросла абсолютная скорость: рубеж 800 км/ч 17.10.1964 первым преодолел А. Арфонс с результатом 863,73 км/ч; 900 км/ч 7.11.1965 – он же – 927,87 км/ч; 1000 км/ч 23.11.1970 – Г. Габелич – 1001,667 км/ч. Рекордные заезды проводились на высохшем соляном озере Бонневиль в штате Юта США.

На начало XXI века абсолютная скорость автомобиля превысила порог распространения скорости звука по земле и составляет 1229,78 км/ч, которую 15.10.1997 достиг быв-

ший летчик ВВС Великобритании Эндрю Грин на автомобиле «Траст-SSC».

АБСОЛЮТНЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА МОТОЦИКЛЕ – наивысшая средняя скорость движения мотоцикла по поверхности Земли вне зависимости от его классификации. Как и для автомобилей, все рекорды устанавливались на дистанции 1 км или 1 миля со стартом с ходу. Первый зарегистрированный рекорд скорости мотоцикла (трицикла) произошел в 1898 г., когда гонщик В. Ригаль показал среднюю скорость 49,0 км/ч, а на следующий год – 63,0 км/ч на трассе Апшер. На этой же трассе в 1901 г. на мотоцикле «Де Дион Бутон» гонщик Ж. Осмон достиг ровно 100 км/ч, но в этом же году В. Ригаль превзошел его, достигнув 108,4 км/ч на мотоцикле «Даррак Бюше».

С 1922 г. для регистрации рекорда необходимо пройти трассу дважды в обоих направлениях с перерывом не более 1 часа. В 1928 г. на трассе Арпажон О.М. Болдуин на мотоцикле «Зенит JAP» с рабочим объемом двигателя 1000 см³ превзошел 200-километровый рубеж показав 200,56 км/ч. На следующий год Г.Ле Вакк на этой же трассе и мотоцикле с таким же объемом двигателя марки «Браф Супериор JAP» достиг 207,53 км/ч.

300-километровый рубеж в 1956 г. первым преодолел В. Херц (Германия) с результатом 339,0 км/ч на мотоцикле «NSU» с рабочим объемом двигателя 500 см³ с компрессором (турбонаддув). Скорости 430,09 км/ч достиг в 1970 г.

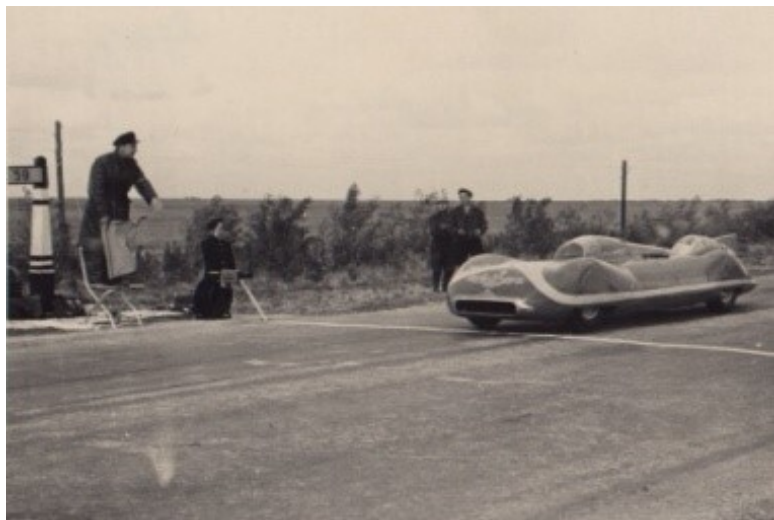
К. Рейборн (США) на «Харлей Дэвидсон», а 512,94 км/ч – Д. Веско (США) на мотоцикле «Лайтинг Болт» с двигателем 1015 см³ мощностью 300 л.с. В 1997 г. абсолютный рекорд скорости достиг 534,353 км/ч.

Первыми трассами рекордных заездов служили гоночные треки и шоссейные дороги. Однако с ростом скоростей трассы требовались всё более длинные и прямые, что в наибольшей степени удовлетворяла специальная трасса Солт Лейк, оборудованная на солончаке Бонневиль в США.

АБСОЛЮТНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (ЗАЧЁТ) (лат. absolutus – неограниченный, безусловный) – наивысший спортивно-технический результат, достигнутый при минимуме ограничений на технические и организационные условия соревнований (состязаний). Этот результат может учитываться в соревнованиях по видам автоспорта (ралли, рекордные заезды и пр.) независимо от спортивной классификации (категории, зачётной группы) автомобиля или мотоцикла. Например, в ралли, наряду с выведением результата в каждой зачётной группе, определяется абсолютный результат.

«**АВАНГАРД**» – рекордно-гоночный автомобиль 1952 г. харьковского гонщика И. Помогайбо из ДСО «Авангард». Представлял собой модификацию прежнего автомобиля «Дзержинец» с рабочим объемом двигателя до 2982 см³ («Авангард-1»). К 1955 г. уменьшил массу автомобиля в снаряженном состоянии до 1090 кг (модификации «Аван-

гарт-2» и «Авангарт-3»).



«Авангарт-3», 1956

АВАРИЯ (итал. *avaria*, от араб. авар – повреждение, ущерб) – неожиданный выход из строя автомобиля (мотоцикла) по технической причине, в результате ошибки в управлении, изменения условий дорожного движения или внезапно возникших внешних ситуаций. Соревнования по автоспорту проходят в экстремальных условиях вождения, порой на пределе физических и технических возмож-

ностей, что может привести к авариям. Однако за счет высокого уровня спортивного мастерства аварии во время соревнований встречаются гораздо реже, чем при сходных условиях в обычном дорожном движении. Кроме того, последствия аварии для участников сведены к минимуму за счёт организационно-технических мер, активной и пассивной безопасности.



Авария на трассе ралли, 1980-е

«АВСТРАЛИЙСКОЕ САФАРИ» – ралли-марафон на Австралийском континенте; входит этапом в Кубок мира для водителей по внедорожным рейдам.

АВТОБАЗА (фр. base от греч. basis – основа, основание чего-либо) – оборудованная техническими сооружениями территория и размещение на ней автомобильной техники для стоянки, хранения и обслуживания. Как и автопарк является наиболее благоприятным местом для базирования автоспортсменов.

АВТОБАН (нем. Autobahn) – широкая автомагистраль для массового скоростного движения автомобилей. Может использоваться для частичного пролегания трассы дорожных соревнований ралли.

АВТОГОНКИ ЖУРНАЛА «АВТОМОБИЛЬ» (24.05.1909) – одно из ключевых событий в отечественном автоспорте, когда на верстовых гонках, организованных редактором-издателем журнала «Автомобиль» А. Нагелем и его сотрудниками на Волхонском шоссе, присутствовали члены императорской фамилии, которые в дальнейшем способствовали развитию этой деятельности. Гонки состоялись между 4 и 5 верстами Волхонского шоссе (считая от станции Александровская) в 25 верстах от Санкт-Петербурга. Старт и финиш был соединен телефонной связью. Более 70 автомобилей со зрителями разместились на отведенной площадке. На автомобилях прибыли со свитой великий князь Ми-

хаил Александрович, великая княгиня Ольга Александровна и принц П. Ольденбургский. Среди важных особ –председатель Российского автомобильного общества граф В. Гудович, председатель Императорского Аэро-Клуба граф И. Стенбок-Фермор, князь П. Львов, генерал Пузырев, полицмейстер Сабуров и другие знатные лица.

Старт флагом давал П. Беляев – победитель первой в России «гонки моторов» 11 октября 1898 г. Известный петербургский фотограф К. Булла и два «кинематографа» фирмы А. Дранкова подготовились к съемке.

Гонки начали мотоциклисты, лучший результат которых составил 70,9 км/ч. Автомобилисты распределялись по категориям, в зависимости от мощности двигателя. Новый рекорд скорости на автомобиле в России установил граф А. Мордвинов, пройдя на «Опеле» 120 л.с. версту за 29,12 секунд, что составляло почти 125 верст в час или 131,8 км/час.

Что касается влияния на автотранспорт благосклонности «влиятельных особ», то Российское автомобильное общество с конца 1909 года стало именоваться «Императорским», получив аббревиатуру ИРАО с эмблемой атрибутов царской власти. Почетным президентом ИРАО стал родной брат царя Николая II великий князь Михаил Александрович, а его сын великий князь Сергей Михайлович в дальнейшем покровительствовал Санкт-Петербургскому Автомобиль-Клубу. Журнал «Автомобиль» стал официальным изданием многих автомобильных обществ и клубов России.

АВТОДОР (сокращение от слов автомобиль + дорога) – добровольное общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в СССР, существовавшее в период 1927-1935 гг. Инициатором создания такого общества стал Н. Осинский, обосновав его необходимость для решения проблем автомобилизации в статье «Американский автомобиль или российская телега?», которую опубликовала центральная газета «Правда» в июле 1927 г. Уже 13.09.1927 г. состоялось первое заседание инициативной группы, 5 октября утвержден устав, а 21 октября в Кремле состоялось собрание учредителей новой организации, председателем которой стал заместитель председателя Совнаркома и председатель Госплана РСФСР А. Лежава (1870-1937). На первом заседании президиума Центрального Совета 28.10.1927 были намечены основные направления деятельности: автомобильное, мотоциклетно-моторно-водное, дорожное, профтехобразования и др. Заработала государственная агитационно-пропагандистская машина, направленная на «энтузиазм масс», и к концу 1927 г. отделения Автодора были созданы во многих крупных городах. К первому всесоюзному съезду Автодора, проходившему 5.12.1932 в Центральном доме Красной армии в Москве, насчитывалось 1 млн 172 тыс. членов.

В начале деятельности Автодора разворачивались дискуссии на темы: что раньше строить – автомобили или дороги, создавать свои автозаводы или ввозить автомобили из-за ру-

бежа, какая целесообразная грузоподъемность грузовых автомобилей и т.п. В результате определились, что с иностранной помощью должно начаться развитие отечественной автопромышленности, которая в первую очередь должна изготавливать грузовики средней грузоподъемности в 1-1,5 тонн. Дороги в основном должны строить и содержать местные власти с помощью региональных отделений Автодора. Для привлечения средств в начале 1928 г. была организована лотерея, принесшая прибыль 700 тыс. руб.; затем состоялись еще четыре, причем последняя лотерея дала прибыль 8 млн руб. Средства направлялись на развернувшееся строительство автозавода в Нижнем Новгороде (будущий ГАЗ), расширение московского автозавода АМО, организацию профтехобразования по автомобильному и дорожному делу. К 1935 году Автодор подготовил около 70 тыс. водителей автомашин.

В рамках деятельности общества проводились испытательные, военизированные и агитационные автопробеги. Устраивались отдельные спортивные соревнования. На зиму 1936-1937 гг. планировалось проведение северного Трансатлантического пробега автомобилей-вездеходов на 5000 км через равнинную и гористую тундру, лесотундру и тайгу. Однако в стране все больше набирала мощь репрессивная компания борьбы с «врагами народа». Постановлением ЦИК СССР от 23.10.1935 «Автодор» был ликвидирован, а большинство из руководства и активных членов этого общества

оказались в лагерях ГУЛАГа или были расстреляны.

После разгона «Автодора» и репрессий многих его членов постановлением правительства управление автоспортом в стране передано Высшему Совету физкультуры при ЦИК СССР, который был преобразован во Всесоюзный комитет по делам физической культуры. Во многих городах добровольно-принудительным порядком стали создаваться автомотоклубы, автомотосекции и технические клубы, где было разрешено заниматься постройкой спортивных машин на базе агрегатов отечественных автомобилей, организацией и проведением соревнований.

АВТОДРОМ (фр. autodrome, греч. Autos – сам + греч. dromos – место для бега) – территория с инженерными сооружениями, включающая дороги с различным покрытием и профилем, здания и оборудование для проведения испытаний автомобиля, тренировок и соревнований, обучения вождению. Автодромы чаще всего создаются при крупных автомобильных заводах и фирмах или при автошколах. Один из первых автодромов для испытаний автомобилей и мотоциклов был построен в 1900 г. в Бельгии (г. Остенде); длина круга 2700 м, поворота – 600 м, покрытие травяное. Испытательный автодром, построенный американской фирмы «Студебекер» в штате Индиана в 1927 г., имел длину круга 4800 м с двумя прямыми участками по 1600 м и поворотами по 800 м; имелись также подъемы на 4, 6, 9, 12, 19 и 26 градусов и 32 км дорог с различными покрытиями. Ав-

тодром «Монтлери» во Франции (40 км от Парижа) имеет 20 км дорог с различным покрытием и скоростную замкнутую трассу 2500 км с железобетонными виражами, позволяющими развивать скорость до 300 км/ч. Крупнейшим в мире научно-техническим центром по испытаниям и доводке автототехники (НИЦИАМТ) является центральный автополигон в Дмитровском районе Московской области, который располагает 48 видами испытательных сооружений и 108 км характерных типов дорог. На части этих дорог проводились рекордные заезды и кольцевые гонки. В 1966 г. принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 349 о проектировании и строительстве Центрального автомотодрома международного класса в Москве, но оно реализовано не было.

АВТОМАГИСТРАЛЬ (греч. autos – сам + латин. magistralis – главный) – главная автомобильная дорога (автострада) в данном регионе (по отношению к другим автодорогам) для массового скоростного движения автотранспортных средств, не имеющая пересечений на одном уровне с другими транспортными путями. Иногда может использоваться как часть трассы дорожных соревнований ралли и автомотопробегов.

АВТОМОБИЛЬНОЕ МНОГОБОРЬЕ, АВТОМНО-ГОБОРЬЕ – вид автомобильного спорта, включающий комплексные соревнования, связанные с управлением автомобиля: скоростное маневрирование или фигурное вождение,

экономичное вождение, спринт, слалом, осторожное торможение, подъем на холм, разгон-торможение и другие виды.

В состав многоборья могут дополнительно входить неавтомобильные соревнования: стрельба, плавание, легкоатлетический кросс, гранатометание, конкурс ПДД, техническое обслуживание (смена колеса, поиск и устранение неисправности) и т.д.

Автомобильные соревнования проводятся обычно на единой для всех оборудованной площадке в один световой день на одном для всех автомобиле (легковом и грузовом). Общий спортивно-технический результат каждого участника многоборья складывается из суммы результатов по отдельным видам соревнований, приведенной к единой размерности (очки, занятое место и т.п.), соотношение которых выявляет общее занятое место.

Этот вид автоспорта был особенно распространен в период с начала 1960-х до начала 1990-х годов, по которому проводились соревнования различного масштаба, включая чемпионаты страны. Он относился к так называемым «массовым видам автоспорта», так как позволял, из-за сравнительной простоты организации и небольших материальных затратах, широко привлечь молодежь к автоспорту в системах ДОСААФ, ВДОАМ, ДСО и спортивных клубов ведомств.

Первый чемпионат страны по автомногоборью прошел в 1963 г. только на грузовом автомобиле, но последующие чемпионаты 1964-1983 гг. проходили на грузовых и легко-

вых автомобилях (с 1985 г. только легковые автомобили). Для проведения чемпионатов использовались наиболее широко распространенные марки легковых и грузовых автомобилей, предоставляемых организатором соревнований. Комплекс многоборья включал в свой состав в основном фигурное и экономичное вождение (1963-1967), к которым добавилась стрельба из мелкокалиберной винтовки (1968-1969, 1976-1978, 1980-1983). В 1970-1975, 1979 гг. экономичное вождение заменялось гранатометанием и стрельбой с одним автомобильным соревнованием – фигурным вождением (скоростным маневрированием).

В 1985-1986 гг. состав многоборья расширился, включая плавание и легкоатлетический кросс на 3 км, что вызвало недовольство участников. В результате в 1990 г. на финальных соревнованиях чемпионата России в Волгограде произошла забастовка участников, в результате которой бег и плавание были отменены. Однако к тому времени наметился распад СССР, после которого распалось и автомногоборье.

С конца 1990 годов в Санкт-Петербурге делались попытки возродить этот вид автоспорта и даже в РАФ был создан комитет по автомногоборью, который в период 2000-2002 гг. возглавлял В. Кирьянов, который с конца 2003 г. стал президентом РАФ. Большие усилия для возрождения автомногоборья предпринимал О. Румянцев, но дальнейшего развития автомногоборья не получило.

АВТОМОБИЛИ СОБСТВЕННОЙ КОНСТРУК-

ЦИИ (АСК) – автомобили, построенные энтузиастами автолюбителями для повседневных поездок или спортсменами для спортивных целей. При создании этих машин должны учитываться общие технические требования к автомобилям, допускаемым к эксплуатации по дорогам общего пользования, или специфическим особенностям автомобилей, их классификации и техническим требованиям для участия в различных видах автоспорта: гонках, кроссе, рекордных заездах и пр.

Первые специальные автомобили в нашей стране, называемые «специалы», стали строиться во второй половине 1930-х годов для установления рекордов скорости. Их создатели – Г. Цветков, А. Рымко, А. Герель, А. Лаврентьев и другие – использовали в основном узлы и агрегаты от того ограниченного ассортимента машин, которые выпускали отечественные автозаводы. При этом техническое их творчество проявлялось не только в создании оригинальных кузовов, а, прежде всего, в тщательной доводке двигателя и подгонке всех конструктивных элементов, которые в основном были от старых списанных автомобилей. Естественно, что и первые, официально регистрируемые, всесоюзные рекорды скорости были весьма скромными.

Особенно бурно развернулось самодельное строительство автомобилей для спорта в послевоенный период. Их конструкторами в основном были сами гонщики, которые присваивали своим машинам названия, например, ГА-22 В.

Шахвердова, «КВН» В. Косенкова, «Харьков» Э. Лорента, серия «ХАДИ» под руководством В.Никитина и др. Некоторые машины не имели собственного имени и назывались по имени конструктора или гонщика, например, автомобиль (точнее АСК) Л. Гивартовского. Были отдельные спортивные автомобили, которые создавали профессиональные конструкторы, как «Звезда» А. Пельцера.

АВТОМОБИЛИЗМ – широкий аспект человеческой деятельности в процессе создания автомобиля и мотоцикла, как нового наземного транспортного средства, и его использования (эксплуатация) в различных сферах применения, в том числе в автомобильном и мотоциклетном спорте, которые в целом оказали существенное влияние на развитие современного цивилизованного мира и жизненного уклада человечества.

«АВТОМОБИЛИСТ» – русское периодическое издание, выходящее в Москве в 1908–1918 гг. Редакторы-издатели: В.А. Алексеев, И.М. Тимонин, В.Г. Соколов. Изменения в подзаголовках: Двухнедельный иллюстрированный журнал, посвящённый вопросам автомобилизма и развития механического передвижения в России. В 1909 г. с № 1 – еженедельный иллюстрированный журнал; с № 20 – орган Московского автомобильного общества. 1910-1911 гг. – двухнедельный иллюстрированный журнал. 1912-1916 гг. – двухнедельный спортивно-технический иллюстрированный журнал. 1917-1918 гг. – ежемесячный спортивно-технический

иллюстрированный журнал. Выпуски: 1908 г.: № 1 (25 января) – № 23–24 (25 декабря); 1909 г.: № 1 (4 января) – № 50 (20 декабря); 1910 – 1916 гг. – по 24 номера в год; 1917 г.: № 1 (январь) – № 12 (декабрь); 1918 г.: № 1 (январь) – № 2 (февраль) – 11 год издания. Приложения: 1912 г. – Ежегодник автомобилиста на 1912–1913 гг.; 1913 г. – Ежегодник автомобилиста на 1913–1914 гг.



АВТОМОБИЛИСТЫ ИНОСТРАННЫЕ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ – участие граждан из разных стран в автомобилизации России и их участие в соревнова-

ниях по автотранспорту до революционных событий 1917 г. Уже в первой гонке моторов 1898 г. участвовали французы Луи Мазе и Альфонс Мерль. В верстовых гонках, гонках между Москвой и Санкт-Петербургом, а также в дальних автопробегах на императорские призы и других соревнованиях выступали: французы – А. Дюре, Ф. Донье, Деможо, А. Кегресс, В. Эмери; немец – В. Шолль; итальянец – Шампуазо, англичанин Холловель, швейцарец Ж. Поттера и др. Немецкий гонщик Ф. Хернер в 1913 г. установил на территории России автомобильный рекорд – 202 км/ч.

АВТОМОБИЛЬ (греч. autos – сам, лат. mobilis или фр. mobile – подвижный, способный к быстрому передвижению) – составленное аддитивно из сокращений латинского и греческого слов новое слово, которое ввел в 1769 г. французский инженер Н. Кюньо для своей паровой повозки. Уже тогда в понятие «автомобиль» закладывался ряд существенных признаков. Прежде всего, это сделанная человеком машина с индивидуальной (автономной) энергетической установкой для преобразования различных видов энергии в механическую работу, связанную с передвижением по поверхности земли. Для передвижения используется древнейшее изобретение человека – колесо (может быть и иной движитель). Движение, управляемое как по направлению, так и по скорости передвижения.

Исходя из указанных признаков, можно дать такую формулировку: «Автомобиль – это вид транспорта для людей и

грузов, имеющего возможность двигаться в любом направлении с помощью автономного двигателя с запасом топлива и опирающегося о поверхность земли (обычно твердую) с помощью разнесенных для устойчивости колес (обычно образующих две колеи), которые служат как движители для передвижения и как управляющий элемент для изменения направления движения. Есть и другие формулировки.

Пожалуй, основной критериальный отличительный признак автомобиля от мотоцикла заключается в том, что ездят в автомобиле и на мотоцикле, т.е. с одной стороны – аналог «езда» в карете, с другой – всадника на лошади (конечно, говорить и «поехал на автомобиле», но суть от этого не меняется).

Международный спортивный кодекс ФИА дает такое определение: «Автомобиль – наземное транспортное средство, перемещаемое собственными средствами, движущееся, по меньшей мере, на четырёх колесах, не расположенных на одной линии, и всегда находящихся в контакте с землёй, из которых, по меньшей мере, два колеса обеспечивают изменение направления и, как минимум два, обеспечивают перемещение». Новая редакция Международного спортивного кодекса, которая включена в Спортивный кодекс Российской автомобильной федерации (РАФ) уточняет: «Автомобиль – наземное транспортное средство, приводимое в движение расположенным (закрепленным) на нем источником энергии, передвигающееся не менее чем на четырех враща-

ющихся не расположенных на одной линии колесам, находящихся в постоянном контакте с земной поверхностью, из которых, по меньшей мере, два являются направляющими и как минимум два – ведущими». Большой энциклопедический словарь определяет автомобиль коротко – это «транспортная безрельсовая машина на колесном или полугусеничном ходу, приводимая в движение собственным двигателем».

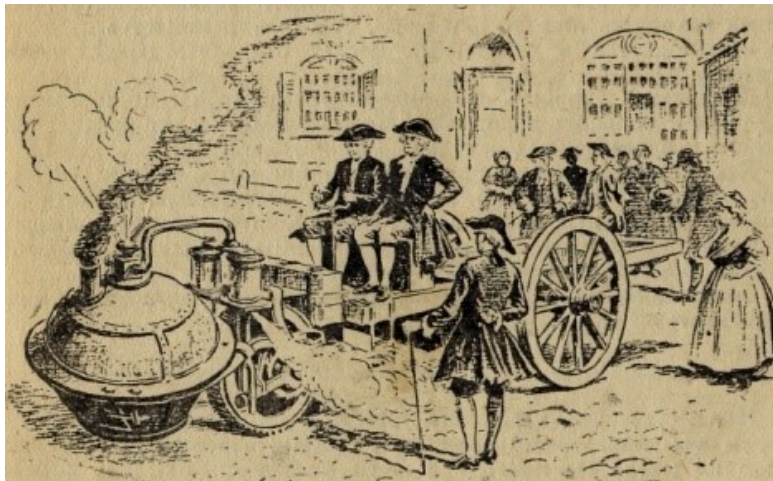
Автомобиль прошёл длинный путь как транспортного средства, в создании которого приняли участие сотни учёных и инженеров многих стран. Тем не менее, принято считать, что годом создания автомобиля является 1885 г., а его изобретателями немецкие инженеры Готлиб Даймлер и Карл Бенц. Автомобильная промышленность в мире создавалась во Франции и Германии в 1890 г. Первые автомобили в России, появились в начале 1890-х годов. Первые в мире автомобильные соревнования состоялись во Франции в 1894 г., а первая «гонка моторов» в России – в 1898 г.

Автомобиль – сложная машина, состоящая из совокупности деталей, составляющих агрегаты, механизмы, узлы и системы. На заре автомобилестроения «механическая повозка» (одно из названий автомобиля) состояла примерно из 1000 деталей, сейчас – 15-25 тысяч, причем некоторые из них изготавливаются с точностью до микрона. Конструктивно автомобиль состоит из трех основных частей: кузова, двигателя и шасси. Если отмечать главные части автомобиля, то

их семь: кузов, двигатель, трансмиссия, ходовая часть, система электрооборудования и система безопасности.

Конструкции автомобиля разнообразны, однако у большинства из них принципы устройства и действия основных механизмов одинаковы. Много общего имеет также компоновка автомобилей, зависящая от их назначения и взаимного расположения механизмов. Автомобили, используемые в автоспорте, классифицируются по различным критериям и признакам, которые регламентируются специальными приложениями к Международному спортивному кодексу и Спортивному кодексу РАФ; отечественное приложение называется: «Классификация и технические требования (КиТТ).

В основных видах автоспорта и формах проведения соревнований используются серийные, спортивные, гоночные и рекордные автомобили. Создаются также специальные кроссовые автомобили (багги), микроавтомобили (карты), дрегстеры и другие разновидности автомобилей для спорта. Серийные и спортивные автомобили подразделяются на легковые и грузовые. Широкое распространение автомобиля в мире во многом повлияло на развитие цивилизации XX века и определило облик современного мира.



АВТОМОБИЛЬ (МОТОЦИКЛ) ГОНОЧНЫЙ – автомобиль или мотоцикл, подготовленный в соответствии с определенными техническими требованиями и участвующий в скоростных спортивных мероприятиях, где решающим фактором является скорость (занятое место). По спортивной классификации эти понятия имеют вполне определённый и конкретный смысл.

АВТОМОБИЛЬ (МОТОЦИКЛ) СПОРТИВНЫЙ – в обобщённом (обиходном) смысле это любой автомобиль или мотоцикл, подготовленный и участвующий в спортивных мероприятиях. С точки зрения спортивной классификации и технических требований это понятие имеет вполне опре-

делённый и конкретный смысл.

«**АВТОМОБИЛЬ**» – первый в России специализированный иллюстрированный автомобильный журнал, выходивший в Санкт-Петербурге с 1902 по 1917 гг. Редактором-издателем в течение всего времени выхода журнала был известный русский автомобилист и спортсмен А.П. Нагель, в квартире которого располагалась редакция. Характерно, что подготовительный период создания журнала был очень коротким: в начале января 1902 г. А. Нагель подал прошение о создании журнала в Главное управление по делам печати, а в апреле этого года уже вышел первый номер. Журнал имел контору в Париже и собственного корреспондента Никифорова Б. в Америке, а также (после 1909 г.) редакционный автомобиль «Руссо-Балт» под номером 14. Журнал выходил раз в две недели тиражом 3500 экземпляров. Изменения в подзаголовках: С 1902 г. – единственный в России еженедельный иллюстрированный журнал, посвященный исключительно автомобилизму, его технике и применению механических двигателей для передвижения; с № 2 – без слова «исключительно». В 1910 г., № 2 – вместо слова «единственный» – «первый». В 1908 г., № 1 – технический журнал механического передвижения. В 1910 г., с № 15 – становится официальным органом Императорского Российского автомобильного общества (ИРАО). В 1910 г. в журнал добавлялось приложение: «Хроника аэро и автомобильной жизни». С 15 по 29 мая 1910 г., во время III международной ав-

томобильной выставки, добавлялось 10 выпусков приложений. В период 1913-1914 гг. добавлялся журнал – «Автомобильная жизнь». Указатели содержания: за 1911, 1914-1916 гг. – годовые указатели (1911, 1914 гг. – отдельные выпуски, 1915-1916 гг. – в последнем номере года). Редакция журнала неоднократно выступала инициатором, организатором и непосредственным участником крупных автомобильных соревнований в России и за рубежом.

Годъ третій.

1904.

Цѣна 25 к.

№

15

АВТОМОБИЛЬ

Выходитъ

одинъ

разъ въ

мѣсяцъ.

Дружелюбный иллюстрированный журналъ механического производства.

При журналѣ техническая контора для безплатныхъ справокъ.

— Редакция: СПб. Литерный 36-й №—



АВТОМОБИЛЬ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ –
специально оборудованный быстроходный автомобиль для

экстренной помощи при аварии на трассе кольцевых гонок. Автомобиль имеет эффективные средства пожаротушения, позволяющие потушить не менее 180 л разлитого бензина и предотвратить его повторное возгорание, а также приспособления (резаки, ножницы, быстродействующие домкраты-раздвигатели и т.п.) для быстрого извлечения пострадавшего гонщика из автомобиля любой конструкции. Экипаж обычно состоит из двух человек. Это водитель и врач, которые имеют специальную подготовку и навыки согласованных действий в экстремальных ситуациях, связанных со спасением пострадавших и ликвидацией или локализацией последствий аварий. Оба члена экипажа экипированы в специальную защитную одежду. Один из членов экипажа – водитель высокой квалификации – должен быстро прибыть на место происшествия, другой обязан оказать первую медицинскую и реанимационную помощь. Нормы времени на действия экипажа очень жёсткие, что требует хорошей его натренированности: не позже 30 секунд с момента аварии – прибытие и начало тушения пожара, не позже 90 с – оказание медицинской помощи в любом месте трассы. Обычно автомобиль быстрого реагирования стартует сразу за автомобилями, участвующими в гонке, и проходит вслед за ними первый круг, на котором наиболее вероятны аварии. При проведении кольцевых гонок на «Кубок Дружбы» соцстран службу безопасности обеспечивала специально созданная в Чехословакии организация «Нарекс» на подготовленных и

оборудованных автомобилях «Татра-613».

АВТОМОБИЛЬ СПОРТИВНО-КРОССОВЫЙ – легковой, грузовой или специальный (спортивный) кроссовый автомобиль – СКА, называемый также багги, подготовленный согласно техническим требованиям к участию в соревнованиях по автокроссу.

АВТОМОБИЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ – начальный период становления отечественной автомотопромышленности до революционных событий 1917 г., приведших к социализации политико-экономического уклада страны и упадку в развитии новой отрасли. Постройка первого русского автомобиля Яковлева и Фрезе в 1896 г. проходила в период формирования мировой автомобильной промышленности в странах Западной Европы и Америки (с 1890 г.). Начавшийся в 90-х годах XIX века промышленный подъём России к началу Первой мировой войны вывел страну на 1 место в мире по темпам роста промышленности и её концентрации, что создавало объективные предпосылки для производства отечественных автомобилей. Однако русские промышленники предпочитали производить небольшое число продукции, реализуя её по высоким ценам, и сужая, тем самым, рынок сбыта. Западные же предприниматели, наоборот, стремились получать прибыль с оборота, расширяя рынок за счёт доступных широкому потребителю цен и высокого качества продукции. Эта была одна из причин, что спрос на автомобили и мотоциклы

в России в основном удовлетворялся за счёт импорта. Так, в 1913 г. Россия ввезла 5350 автомобилей на общую сумму 17 128 470 руб., т.е. по средней стоимости 3201,6 руб. за один автомобиль. Неоднократные попытки многих отечественных предприятий организовать производство автомобилей и мотоциклов не увенчались успехом, так как порой они не имели достаточного оборотного капитала, неохотно субсидировались банками и боялись идти на риск при освоении новых производств. Слабо использовался автоспорт для отработки конструкций и рекламы отечественной автотехники. Иногда только один «Руссо-Балт» представлял все автомобильное производство России. Тем не менее, в этот период российские машиностроительные заводы, фабрики, фирмы и отдельные мастерские заложили основы развития отечественной автомобильной промышленности в будущем. Первая мировая война и революционные катаклизмы, начавшиеся с 1917 г., не позволили осуществить запланированное с 1915 г. строительство автомобильных заводов в Москве, подмосковных Мытищах, Ярославле, Рыбинске, Нахичевань-на-Дону (близ Ростова-на-Дону).

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ – один из технических видов спорта, в котором используется основное наземное транспортное средство автомобиль. Основными критериями автомобильного спорта являются уровень спортивного водительского мастерства и степень технического совершенства автотехники для достижения наилучших результатов в дан-

ном соревновании или превышение ранее достигнутых результатов (характерно для рекордных заездов).

Автоспорт объединяет многообразные виды и формы проведения соревнований. В соответствии с Всероссийским реестром видов спорта в составе этого вида спорта, имеющего код 1660005511Я, входят 97 спортивных дисциплин, среди которых основными являются: кольцевые, трековые, горные и ледовые гонки, кросс, ралли, картинг, многоборье, различные триалы, трофи-рейды и др. Соревнования проводятся на легковых, грузовых и специальных автомобилях, которые подразделяются на серийные, спортивные, гоночные и рекордные.

Управление автоспортом осуществляется Международной автомобильной федерацией – ФИА и Национальными федерациями каждой из стран, входящих в этот международный союз, в том числе и России, которая в 1904 г. была одной из стран-учредителей этой организации. В нашей стране функции управления автоспортом выполняли различные организации, а с начала 1990-х годов – Российская автомобильная федерация – РАФ.

Основными регламентирующими и нормативными документами в деятельности автоспорта являются: Международный и национальный (ФИА и РАФ) спортивные кодексы с приложениями к ним (ранее – Правила соревнований), регламенты проведения соревнований (ранее – Положения о соревнованиях), технические требования, а также соответ-

ствующие постановления и решения органов управления автоспортом.

Отчёт международной истории становления и развития автоспорта принято считать 1894 г., когда прошли первые состязания на автомобилях между Парижем и Руаном, отечественной – 1898 г., когда состоялась «гонка моторов» под Санкт-Петербургом. На первом этапе становления автоспорта в Западной Европе, 1895-1903 гг., в основном проводились гонки между городами. С ростом скоростей автомобиля и возросшей опасностью гонок на дорогах общего пользования, гонки стали проводиться на кольцевых трассах, из которых наиболее популярными с 1906 г. стали гонки Большого Приза и другие соревнования.

В России проводились верстовые гонки, гонки между Москвой и Петербургом и дальние автопробеги на Императорский приз, а также первые ралли, кольцевые гонки и другие соревнования. В основном соревнования проводились на автомобилях иностранного производства, которые в начавшейся Первой мировой войне 1914 г. были реквизированы у гражданского населения для военных нужд.

В Советский довоенный период автоспорт культивировался отдельными клубами и поддерживался благодаря энтузиазму спортсменов. Преобладали скоростные соревнования на короткие дистанции, а также испытательные автопробеги с целью технико-экономической оценки автомобилей, проверки состояния дорог и мостов. Эти мероприятия в основ-

ном проводились под эгидой деятельности Всевобуча, Автодора и ведомственных профсоюзных организаций. В то время как за рубежом бурно развивался автоспорт, привлекая большое число участников и зрителей, отечественный автоспорт оставался за «железным занавесом» и был делом одиноким.

Только во второй половине 1930-х годов был выдвинут лозунг «Молодежь на автомобиль!». Импульсом для массовой деятельности, послужило Постановление Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта (ВКФС) при СНК СССР «О развитии автотоспорта», вышедшее 15.03.1937 г. В этом же году были разработаны первые Правила по автоспорту. В 1937-1939 гг. начали строиться первые образцы отечественных спортивных и гоночных автомобилей. Проводились соревнования на экономию бензина, военизированные пробеги и соревнования, фигурное вождение и вождение в условиях городского движения, шоссейные автогонки и автокросс. В 1940 г. Всесоюзный комитет выпустил первые единые Правила по автотоспорту, а в 1941 г. вышла в свет первая отечественная книга по автоспорту. В первый день войны, 22 июня 1941 г., во многих городах страны был дан старт запланированным соревнованиям, но многие спортсмены «финишировали» в военкоматах, чтобы идти на фронт. Опыт спортивной борьбы с успехом был использован многими спортсменами для вооруженной борьбы с врагом.

После Великой Отечественной войны 1941-1945 г. возобновились соревнования по автоспорту на старой отечественной и трофейной технике. Осенью 1945 г. Горьковский автозавод выпустил «Победу», которая затем широко стала использоваться в автоспорте. На базе серийной автотехники стали создаваться самодельные спортивные, гоночные и рекордные автомобили. Автоспорт стал широко культивироваться Добровольными спортивными обществами – ДСО и ДОСААФ. С 1950 г. в Единую Всесоюзную спортивную классификацию – ЕВСК впервые был включен автоспорт, который в дальнейшем развивался в нашей стране согласно этому основному документу. В те годы практически не существовало специализации спортсменов по видам автоспорта; все участвовали в линейных и кольцевых автогонках, кроссе и трековых (ипподромных) гонках, заездах на установление рекордов и т.д. Началось регулярное ежегодное проведение чемпионатов страны по основным видам автоспорта: с 1950 г – автогонки, с 1951 г. – автокросс, с 1958 г. – ралли, с 1963 г. – автомногоборье и картинг, с 1966 г. – трековые автогонки. Расширилась география автоспорта; во многих городах и селениях страны стали проводиться региональные соревнования, которые часто становились традиционными.

Тем не менее, отечественный автоспорт в мировом масштабе занимал скромную долю участия. Так в спортивном календаре ФИА 1976 г. было зарегистрировано 708 международных соревнований, из которых только около 3% (21)

приходилось на долю соцстран. В международном автоспорте преобладали кольцевые автогонки, которых в календаре 1976 г. было 282, далее шло ралли – 177, горные гонки – 146, кроссы – 49 и ралли-кроссы – 37, слалом – 17.

Автомобильный спорт был и остаётся катализатором технического прогресса в автомобильной промышленности и многосторонней сферой деятельности людей, включая рекламу и бизнес.

АВТОМОДЕЛИЗМ – процесс создания уменьшенных моделей автомобилей и мотоциклов (слово «мотомоделизм» почти не используется) для детских игр, коллекционеров и проведения соревнований по автомоделльному спорту. Для привода моделей используются электродвигатели, микро-ДВС, резиномоторные и инерционные устройства и пр. В детских играх используются обычно стилизованные модели из пластмассы и металла различного размера и самых причудливых форм. Модели-копии имеют масштабированные размеры и с возможной тщательности копируют все внешние элементы формы настоящих машин. В автомоделльном спорте модели подразделяются по спортивным дисциплинам и могут быть кордовыми, радиоуправляемыми и трассовыми моделями. В нашей стране создана Федерация автомоделльного спорта, которая с 1973 г. входит в соответствующую Европейскую федерацию (ФЕМА). Ежегодно проводились чемпионаты; так, в 1976 г. в Таганроге прошел XIX чемпионат РСФСР, в котором участвовало 145 спортсменов.



АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ – спортивные состязания с моделями автомобилей, которые требуют их предвари-

тельного конструирования и изготовления, отладки при ходовых испытаниях и овладения навыками управления. В нашей стране этот вид спорта появился в конце 1954 г.; тогда по решению ЦК ДОСААФ в Устав этой организации был введен пункт о развитии автомоделизма. В Москве была создана Центральная лаборатория автомоделизма, которая в 1956 г. совместно с городским автомотоклубом (МГ-СТАМК) организовала выставку автомоделей. В этом же году в Швеции прошли международные соревнования на первенство Европы (начались с 1949 г.), в которых участвовало 43 спортсмена из Дании, Италии, Германии (ФРГ), Франции, Швейцарии и Швеции. Первые всесоюзные соревнования на первенство ДОСААФ СССР состоялись в августе 1957 г., в которых приняло участие 39 спортсменов, представивших более 50 моделей. В марте 1957 г. ЦК ДОСААФ СССР утвердил типовое положение по автомоделям для спорта. Для кордовых моделей диаметр круга составлял: 19,905 м – для моделей с ДВС и 6,4 м для моделей с электродвигателем. В ЦАМКе 10-14 марта 1976 г. был проведен учебно-методический сбор по автомоделному спорту, на который прибыли 57 человек из республик и регионов страны: тренеры-инструкторы, руководители детских и юношеских кружков, лабораторий и домов творчества, что способствовало развитию автомоделизма и спорта.

Скорости гоночных моделей автомобилей значительно возросли и сейчас сравнимы со скоростями больших гоноч-

ных автомобилей Формулы-1. Для установления и фиксации рекордов скорости разработаны исходные нормативы, которые были утверждены 31.08.1978 г. приказом Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР № 1068. Для установления нового рекорда необходимо было показать результат, превышающий исходный норматив или существующий рекорд не менее чем на один километр.

Так, в 1981 г. при проведении соревнований по автотельному спорту в Ужгороде (17-21 мая, гл. судья Г. Драгунов), в Харькове (11-16 июля, гл. судья Р. Агавелов) и в Баку (9-13 октября, гл. судья К. Турбабо) были установлены рекорды по всем основным классам моделей.

В 1979 г. была основана Всемирная организация автотельного спорта (ВМСР), которая в начале 1990-х годов объединяла 11 стран. С 1980 г. стали проводиться чемпионаты мира. В нашей стране проводились соревнования также на моделях аэросаней с воздушным винтом.



Соревнования автомобилистов

АВТОМОТОГОНКИ МЕЖДУ ГОРОДАМИ – основной вид автомобильных и мотоциклетных соревнований периода зарождения автоспорта, начиная с первых автомобильных соревнований в мире в 1894 г. и первых автотонок в 1895 г. Центром автоспорта в конце XIX века была Франция, поэтому старт наиболее значительным гонкам давался в Париже, а финишем были различные города Западной Европы. Такого рода гонки в основном закончились в 1903 г. из-за большой опасности, вызванной значительно возросшей скоростью передвижения (свыше 100 км/

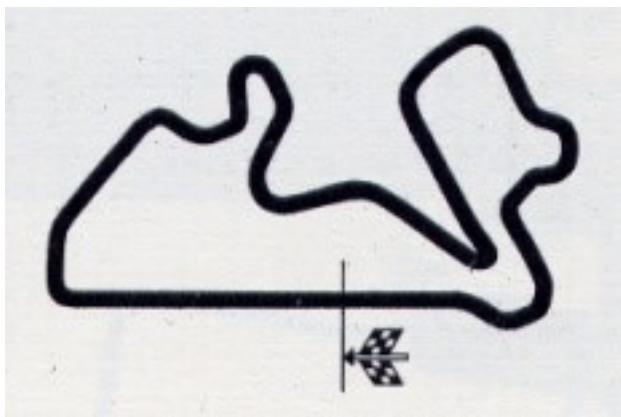
ч), приводящей ко многим жертвам. С тех пор гонки стали проводиться по замкнутым трассам, ограниченной длины.

В России первые гонки между столицами Санкт-Петербургом и Москвой прошли в период 1899-1901 гг. Большие международные автогонки по этому маршруту прошли в 1907 и 1908 годах. Были отдельные автогонки в форме автопробегов между городами в 1920-30-х годах, но они не получили развития из-за опасности при их проведении. Такие безостановочные автопробеги по маршруту Москва – Ленинград – Москва проходили в марте 1936 и 1937 гг. Абсолютное лучшее время, 20 часов 23 мин, показал экипаж Б. Удольский – Н. Макаров, пройдя в 1937 г. дистанцию со средней скоростью 63,326 км/ч, что явилось новым рекордом. Последние автогонки между городами в нашей стране состоялись в 1956 г. между Москвой и Минском.

АВТОМОТОПРОБЕГ – организованное мероприятие на автомобилях или мотоциклах (возможно также участие тех и других) со спортивными, испытательными, туристскими, агитационными или иными целями. Дистанция их может быть от нескольких километров (например, автопробег по городу перед соревнованиями) до нескольких тысяч километров. В конце XIX начале XX вв. автомотопробеги были одним из основных способов признания автомобилей и мотоциклов, как новых и перспективных средств транспорта. Особое значение для автомобилизации России и развития отечественного автотранспорта послужили крупные между-

народные пробегі на Императорский приз 1910-х годов, которые имели соревновательный принцип типа современных ралли.

«**АВТОПОЛИС**» (**Autopolis**) – кольцевая трасса в Японии с длиной круга 4674 м, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту.



АВТОСАЛОН (фр. salon) – периодическая выставка автомобильной техники. Здесь слово «салон», обычно обозначающее парадную гостиную или комнату для приёма гостей, подчёркивает значительность и престижность выставки, часто посвящённой юбилейной дате, например, 100-летию пер-

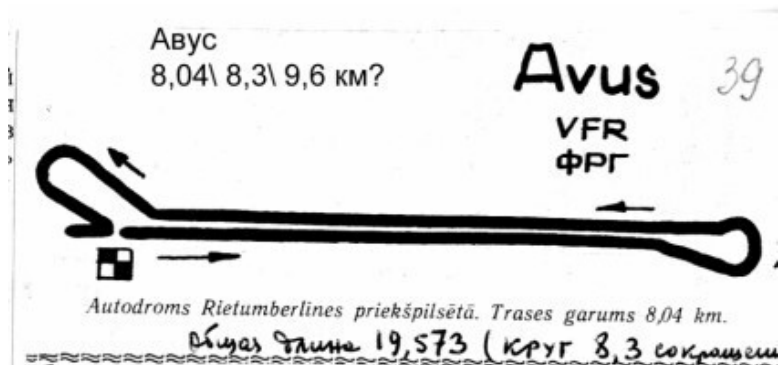
вого русского автомобиля на автосалонах 1996 г. в Москве и в Санкт-Петербурге. В дореволюционной России прошли четыре автосалона (La Salon Russe): 1907, 1908, 1910 и в 1913 гг. В настоящее время это слово также используется для обозначения выставки, а также для магазинов по продаже автомобилей.

АВТОТРАНС (сокр. – автомобильный транспорт) – организационные транспортные структуры, осуществляющие управление и использование автотранспортных средств. Организации автотранса служили базовой основой в создании ведомственных спортивно-технических клубов (СТК) для занятий автотоспортом и организации проведения соревнований.

АВТОФЕСТИВАЛЬ (фр. festival) – широкий общественный и праздничный смотр достижений в автомобилестроении. В нашей стране такие фестивали проходили в Москве в 1980-х годах, на которых демонстрировалась разнообразная автотехника, проводились смотры-конкурсы и соревнования по автотоспорту.

«**АВУС**» (Avus – Automobilverkehr und Sport, Автотранспорт и спорт) – трасса для гонок (автодром) в Германии близ Берлина, для испытаний скоростных качеств автомобилей и проведения соревнования по автотоспорту. У трассы две параллельные прямые по 9,6 км (по 6 миль), соединяющие в северной части профилированным поворотом с большим закруглением на одном конце и с южной – плоским поворо-

том. Общая длина всей трассы автодрома 19,573 км, укороченной ее части для кольцевых автогонок – 8,3 км. Трасса высокоскоростная, требующая резкого торможения на поворотах. На этой трассе 21.09.1958 г. проводились автогонки на «Большой приз Берлина», где средняя скорость победителя на 40 кругах (332 км) составила 205,63 км/ч. В XXI гонке на «Большой приз ФРГ» 2.08.1959 г. средняя скорость победителя на 30 кругах (249 км) достигла 205,63 км/ч. Рекорд трассы – 240 км/ч (1959).



АГИТПРОБЕГИ – агитационные пробеги, широко используемые «Автодором» в 1920-30-х годах для привлечения общественности к автотранспорту и как мера борьбы с «разгильдяйством и бездорожьем», о чём ярко описано в по-

пулярной книге Ильфа и Петрова «Золотой телёнок». В послевоенные годы автопробеги по городу проводились в пропагандистских целях, а также привлечения внимания к предстоящим торжествам или спортивным мероприятиям.



АГНЕЛИ ДЖОВАНИ, Agnelli Giovanni (1866–1945) – выдающийся итальянский предприниматель, основатель гигантской автомобильной компании ФИАТ. Увлечение автомобилем было положено в 1892 г., когда Д. Агнели, тогда лейтенант кавалерии, вместе со своим другом и компаньоном графом Джулио Гропелло, впервые увидел в г. Падуе 3-колёсный экипаж с бензиновым двигателем. Базовой осно-

вой производства автомобилей ФИАТ стал небольшой велосипедный завод Серано в г. Турине, который Агнели купил в 1899 г. за 800 000 лир, при поддержке группы финансистов и известного банкира Деслекса.

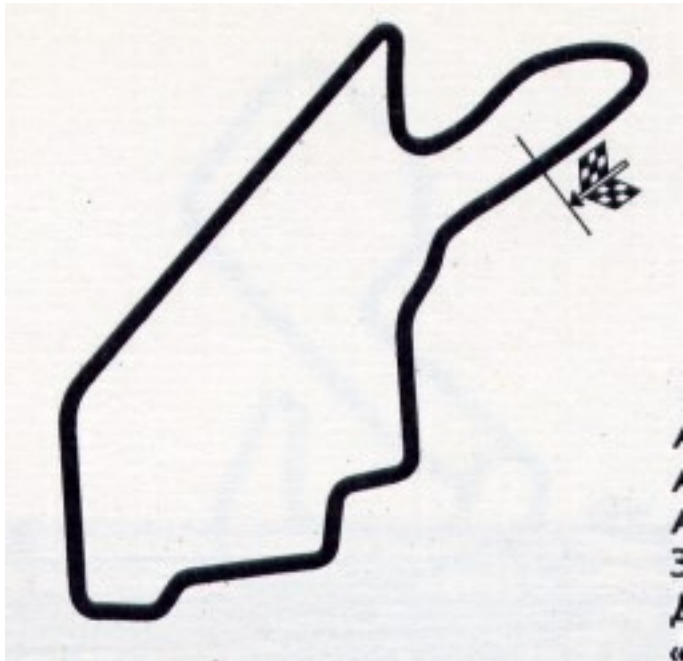
Большое значение Агнели придавал автоспорту, в котором видел превосходное средство для проверки новых технических решений и завоевания потенциальных покупателей своей продукции. Для этого была создана профессиональная команда гонщиков под руководством Винченцо Ланча, которая, активно участвуя во многих соревнованиях, принесла широкую известность фирме ФИАТ. Агнели уделял большое внимание не только развитию автомобильной индустрии, но и социальному развитию общества, выступая сенатором в парламенте Италии. Как и Генри Форд в Америке, он стремился делать автомобили более доступными для широких слоёв населения. Умер он в декабре 1945 г. среди послевоенных руин своего города и завода, которые были восстановлены его благодарными последователями. ФИАТ вновь стал крупнейшей автомобильной компанией мира, оказавшей большое влияние на развитие отечественной автомобильной промышленности, прежде всего на создание и развитие Волжского автозавода в Тольятти.



АГРЕГАТ (лат. *aggregatus* – присоединённый) – совокупность деталей, узлов и механизмов, объединённых определённым функциональным назначением и имеющим обычно

возможность взаимозаменяемости, например, двигатель или коробка передач в автомобиле. Автомотоспорт служит своеобразным натурным испытанием различных агрегатов, которые быстро выявляют их работоспособность и надёжность в экстремальных условиях соревнований.

«АДЕЛАИДА» (Adelaide) – кольцевая трасса для гонок в Австралии, проложена по аллеям Альберт-парка г. Мельбурн. В 1985 г. на ней впервые прошел этап чемпионата мира Формулы-1, являющейся одновременно Гран-при континента. Непосредственно к проведению каждого этапа чемпионата мира Формулы-1 гоночное полотно почти ежегодно перестилается, так как из-за жаркой погоды оно растрескивается. Длина круга в зависимости от реконструкции немного меняется и может составлять 3778 м без перепадов высот. Рекорд трассы – 180,523 км/ч (1993), установленный Д. Хиллом на «Уильямсе».



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ (ПРОВЕРКА) – регистрация участников и водителей перед началом соревнований и документальная проверка их полномочий в соответствии с Регламентом (Положением), в котором указывается точное место и время его проведения. Как ранее на мандатной комиссии, административный контроль осуществляют обычно члены секретариата соревнований. При

прохождении контроля организатор назначает участникам стартовые номера их водителей на тренировки (отборочные заезды). Участники, не прошедшие своевременно и в полном объёме контроля, к соревнованиям не допускаются.

АДОЯН Виктор Арамович (1931–2002) – почетный мастер спорта СССР (1967) и заслуженный тренер РСФСР из Рязани, многократный чемпион и призер РСФСР и СССР по мотокроссу и мотомногоборью (эндуро). Начал заниматься мотоспортом в послевоенный период. В 1949 г. стал чемпионом Рязанской области в абсолютном зачёте по мотокроссу, в 1950 г. – бронзовый призер на 2-м всесоюзном мотокроссе в Москве. Более 20 лет входил в состав сборной команды СССР, представляя страну в мировом мотоспорте, сначала в качестве спортсмена, а затем тренера. Он единственный из советских и российских спортсменов, завоевавший в личных зачетах в составе сборной команды страны 5 золотых медалей в 6 дневных гонках (эндуро) ФИМ.

Развитие всех моторно-технических видов спорта Рязани, так или иначе, связано с его именем. Весной 1963 года, по его инициативе был проведен мотокросс, посвящённый памяти земляка Героя Советского Союза, Национального героя Италии – Федора Полетаева, который стал традиционным. На протяжении многих лет Адоян был инициатором, организатором, участником, победителем, а затем руководителем и главным судьёй этого мотокросса. После 7-летнего перерыва, в апреле 2004 года, в окрестностях Рязани на трас-

се «Шумашь» состоялся 38-й традиционный всероссийский мотокросс памяти Федора Полетаева и Виктора Адояна.



АИАКР (AIACR) – Международная ассоциация признанных автомобильных клубов (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) или Международный со-

юз главных автомобильных клубов (Association internationale des automobiles clubs reconnus) – первая международная организационная структура, объединяющая национальные автоклубы. Создана 20 июня 1904 г., сразу же после финиша предпоследней автогонки «Кубок Гордон-Беннета» на встрече представителей национальных автоклубов и обществ в немецком городе Гамбург. Первым председателем этой организации со времени основания и до 1913 г. был барон Ван-Зюйлен де Ниевельт-Хаар, который одновременно являлся основателем и бессменным председателем Автомобильного клуба Франции – АКФ (Automobile Club de France). На базе этой организации после Второй мировой войны в 1946 г. создана Международная автомобильная федерация (ФИА).

«АИН-ДИАБ» – кольцевая трасса для гонок в Марокко, на которой проходят национальные и международные соревнования по автоспорту. В 1958 г. здесь проходил этап чемпионата мира по автогонкам Формулы-1.

«АЙ-ПЕТРИ» – горная трасса на вершину Главной гряды Крымских гор. Высота над уровнем моря в районе г. Алушка составляет 1233 м. Использовалась как для проведения горных гонок в начале 1990-х годов, так и в качестве одного из основных спецучастков (ДОПов) ралли «Ялта-90» и др.

АККУМУЛЯТОР (лат. accumulator – собиратель, накопитель) – электрохимический источник энергии на автомобиле, преобразующий накопленную химическую энергию

в электрическую для запуска двигателя и питания различных потребителей при неработающем двигателе. Наибольшее распространение получили свинцовые (кислотные) аккумуляторные батареи, состоящие из нескольких последовательно соединённых аккумуляторов. Достоинства их в том, что, имея небольшое внутреннее сопротивление, они способны за несколько секунд отдавать ток в сотни ампер, который необходим для питания стартера при пуске двигателя. Конструктивно кислотный аккумулятор состоит из сосуда с двумя электродами в виде пластин, один из которых изготовлен из губчатого свинца Pb , а второй из двуокиси свинца PbO_2 , залитыми электролитом из раствора чистой серной кислоты в дистиллированной воде. Процесс заряда и разряда аккумулятора связан с обратимым преобразованием химического состава пластин и электролита в электрическую энергию. Среднее напряжение аккумулятора 2 вольта, поэтому для питания 12-вольтового электрооборудования автомобиля требуется батарея из 6 аккумуляторов, а для дизеля – 12 аккумуляторов (24 в).

Важной характеристикой аккумулятора является его ёмкость, т.е. количество электрической энергии, которую он способен отдать потребителям. Ёмкость характеризуется произведением силы разрядного тока на продолжительность разряда (от полностью заряженного состояния до предельно допустимого разряженного) и измеряется в ампер-часах. По плотности электролита можно определить степень заряжен-

ности аккумулятора; так, плотность электролита полностью заряженной батареи при 15° С составляет 1,270, разряженной на 25% – 1,230 и разряженной на 50% – 1,190. В маркировке аккумуляторной батареи указывается: число последовательно соединённых аккумуляторов, назначение батареи (например, СТ – стартерная), ёмкость батареи в ампер-часах, а также конструкционные материалы (Э – эбонит, Т – термопласт, С – стекловолокно и т.д.).

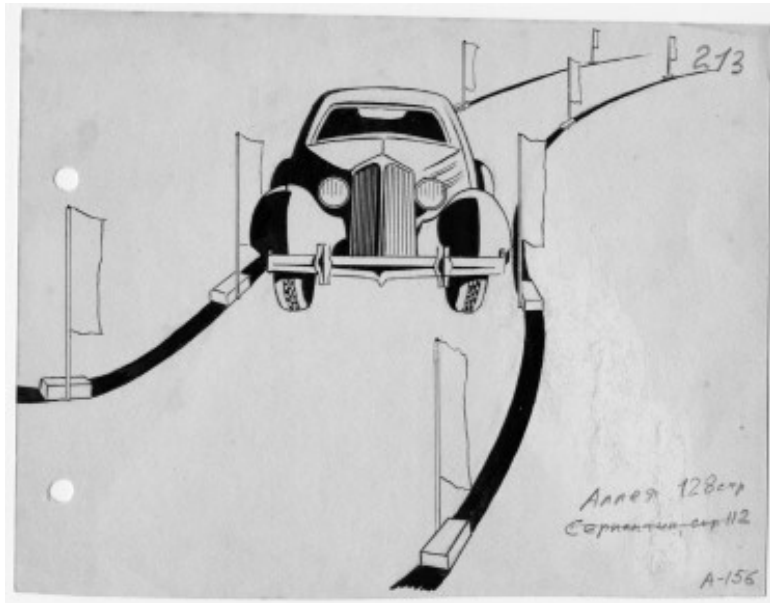
АКСЕЛЕРАТОР (лат. *accelero* – ускорять) – педаль управления подачей горючей смеси, поступающей из карбюратора в цилиндры ДВС или дизельного топлива из насоса, для изменения частоты вращения коленчатого вала двигателя и, соответственно, скорости движения автомобиля.

АКТ ПРИНЯТИЯ И ИЗМЕРЕНИЯ ТРАССЫ – основной документ, составляемый перед началом соревнований и свидетельствующий о размерах и пригодности трассы к проведению соревнований. До середины 1990-х годов этот документ составлялся в соответствии с Правилами соревнований по автомобильному и мотоциклетному спорту. В настоящее время предусматривается типовая форма этого документа, которая публикуется в соответствующих официальных изданиях Федераций, например, в ежегоднике РАФ.

АКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – способность автомобиля снижать вероятность и последствия возникновения дорожно-транспортных происшествий. Определяется его устойчивостью и управляемостью, надёжностью и эф-

фективностью рулевого управления и тормозных систем, обзорностью и другими факторами.

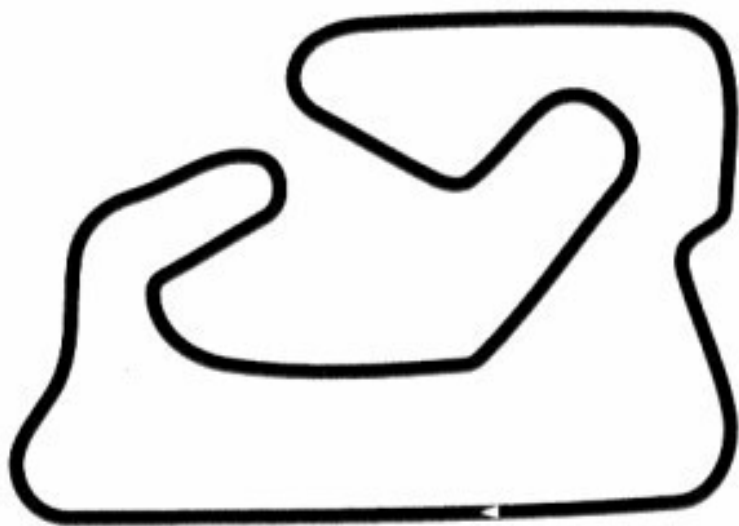
«АЛЛЕЯ» – двенадцатое упражнение (из 20) по фигурному вождению автомобиля в Правилах соревнований 1937 г. Нужно было проехать по извилистой дорожке, обозначенной пятью рядами ограничителей в виде стоек с флажками длиной 1 м и диаметром 1,5-2,0 см, расставленных попарно на расстоянии двух метров друг от друга. Место установки ограничителей отмечается, чтобы в случае его задевания и падения (смещения) можно было бы точно восстановить исходное положение. Ширина «аллеи» устанавливается для каждого типа и марки автомобилей, например, для ГАЗ-А – 1,8 м, для ЗИС-5 – 2,35 м. Пенализация – 5 штрафных очков за каждый сбитый ограничитель. Упражнение на фигуре считается невыполненным, если водитель сбил автомобилем три ограничителя подряд, с одной стороны.



АЛЬТЕРНАТИВА (лат. alter – один и двух) – необходимость выбора между взаимоисключающими возможностями. В автоспорте, например, проявляется при выборе одной группы и класса автомобиля (мотоцикла), если Положением запрещено участие в нескольких классах на одном соревновании со стартами, разнесенными по времени.

«АЛЬБАСЕТЕ» (Albacete) – кольцевая трасса в Испании, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту. Здесь проводятся этапы

чемпионата мира по мотогонкам и чемпионата Европы по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях (1995). Находится рядом с г. Альбасете, в 240 км к юго-востоку от Мадрида, 175 км к юго-западу от Валенсии и 160 км западнее г. Аликанте на побережье Средиземного моря.

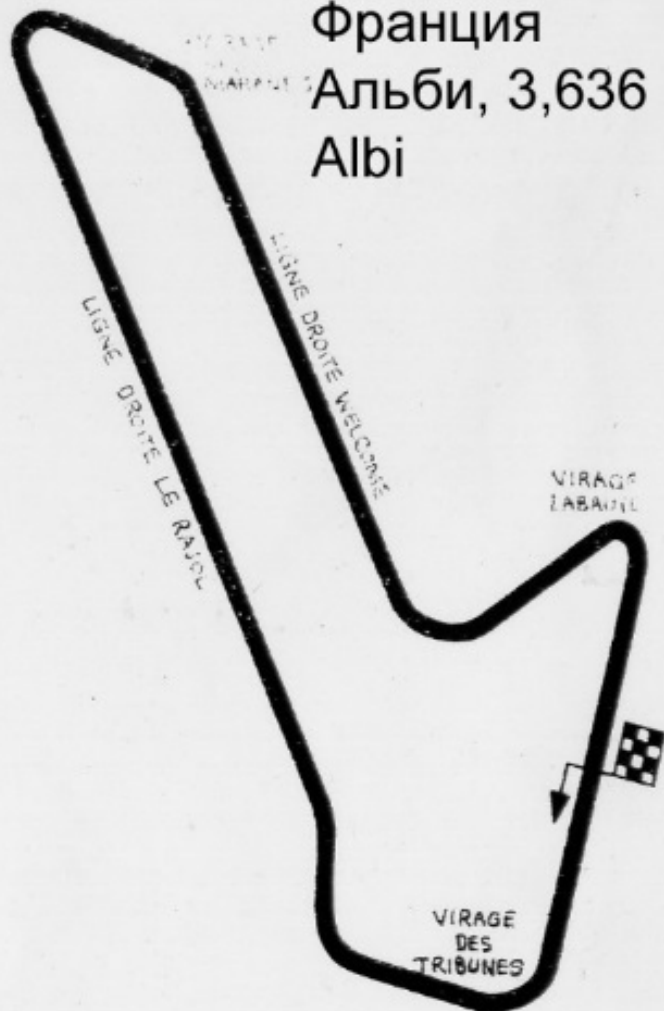


«АЛЬБИ» (Albi) – кольцевая трасса для гонок во Франции, на которой проходят национальные и международные соревнования по автоспорту. Находится близ г. Альби на юге Франции в 76 км к северо-востоку от Тулузы. Вначале эта трасса, называемая «Французское шоссейное кольцо Альби», представляла собой треугольник из примыкающих автодорог с длиной круга 8,9 км, две стороны которого являлись прямолинейными отрезками по 2,5 км, а третья сторона имела ряд пологих кривых, не влияющих на скорость. Дистанция для мотогонок класса до 250 обычно задавалась 15 кругов (133,5 км), для класса до 350 – 17 кругов (151,33 км) и для более высоких классов – 23 круга (204,72 км). Называлась трасса – «Французское шоссейное кольцо Альби». В дальнейшем трасса была реконструирована, конфигурация полностью изменилась, и длина круга составила 3636 м с минимальной шириной гоночного полотна 7,0 м. Рекорд трассы составил 187,99 км/ч (1973).

Франция

Альби, 3,636 км

Albi



АЛЬПИЙСКИЕ ГОНКИ – соревнования по шоссейным автогонкам на дистанцию 3324 км (1950-е годы); старт в Марселе, финиш – в Каннах. Являются интернациональными, так как проходят по территории Франции, Италии, Германии и Швейцарии. Фактически эти гонки являются ралли; по трассе гонок установлены контрольные пункты (КП), на которые участники должны прибывать в строго назначенное время. Качество дорожного покрытия в 1950-х годах было весьма различно, с гравийными участками и тоннелями. В некоторых местах ширина проезжей части доходила до 2 м.



АЛЯСОВ Сергей Евгеньевич (12.12.1955 г.р.) – мастер спорта международного класса по автоспорту из г. Тольятти. Родился в селе Кинель-Черкассы Куйбышевской области и в 1971 г. переехал в г. Тольятти. Занимался велосипедным спортом и на службу в армию уходил кандидатом в мастера спорта. После армии поступил механиком в спортивную автосекцию при «АвтоВАЗтехобслуживании», где тренером был А.В. Борский. В ноябре 1978 г. впервые участвовал штурманом экипажа в ралли, а затем выступал в

качестве пилота. Первые успешные выступления в 1982 г. на традиционных ралли «Жигули» в Тольятти и «Такси» в Риге. В 1984 г. стал чемпионом России, а на следующий год – чемпионом СССР по ралли. Всего завоевано девять медалей: 4 золотых (1985, 1987, 1989 и 1990), 3 серебряных и 2 бронзовых медали. Неоднократно выступал на международных ралли в составе команды «Газпром ралли Тим» на Кубке Европы (3-е место в 1996 г.): «Виньу да Мадейра» в Португалии, «Дойчланд» в Германии, «Манкс» в Англии, «Кипрус» в Италии, «Антиб» Франции, а также «Арктик ралли» в Финляндии и др. По результатам опроса журналистов, пишущих и рассказывающих об автоспорте в средствах массовой информации, первым получил почетное звание «Лучший автогонщик России 1996 г.».



АМЕРИКАНСКАЯ ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ (АРС) –
кольцевые автомобильные гонки в Северной Америке, ини-

циатором которых в 1986 г. стал американец Пат Патрик – владелец гоночной команды формулы КАРТ. Особенность соревнований – все гонщики участвуют на автомобилях «Марч-86-уилдкэт» (6-цилиндровый двигатель «Бьюик», рабочий объём 4200 см^3 , мощность 305 кВт), которые на прямых участках трассы могут развивать скорость до 300 км/ч. В АРС участвуют не только североамериканцы, но и европейские гонщики; в них стартовали такие известные пилоты как итальянец Ф. Барбацца, ирландец Т. Бурн, бельгиец Д. Тис и др. Эти гонки рассматриваются как своеобразный этап для желающих зарекомендовать себя и попасть в «высшую лигу» американского автоспорта.

АМОРТИЗАТОР (фр. amortir – ослаблять, смягчать) – устройство системы подвески автомобиля (мотоцикла), гасящее колебания кузова и колёс при наезде на неровности дороги, за счёт преобразования механической энергии в тепло и последующего её рассеяния. Имеют исключительное значение в спорте, особенно в кольцевых гонках, ралли, кроссе и других внедорожных соревнованиях. Наиболее широко распространены гидравлические амортизаторы одностороннего и двухстороннего действия, состоящие из корпуса в виде цилиндра (прикрепляется к балке моста) и поршня со штоком (прикрепляется к раме или кузову автомобиля). Гашение колебаний в них осуществляется в результате жидкостного трения при перетекании амортизаторной жидкости из полости над поршнем в полость под поршень

(и обратно) в результате его поступательно-возвратного движения под действием колебаний. Амортизатор одностороннего действия обеспечивает гашение колебаний только при ходе отдачи (колесо уходит от кузова), а двухстороннего – при ходах отдачи и сжатия (колесо и кузов сближаются), при этом для уменьшения ударов на кузов сопротивление при ходе сжатия в 2-5 раз меньше, чем при ходе отдачи. По конструкции гидравлические амортизаторы могут быть телескопическими и рычажными. Обычно в легковых автомобилях используются телескопические гидравлические амортизаторы двойного действия, которые устанавливаются в подвеске вертикально или с наклоном, иногда внутри витых пружин рессор.

АНАТОМИЧЕСКОЕ СИДЕНЬЕ – автомобильное сиденье преимущественно для спортсменов, посадочное место которого выполнено по фигуре водителя и других членов экипажа. Такое сиденье надёжно фиксирует человека в поперечном направлении и совместно с ремнями безопасности препятствует перемещению в продольном. Это способствует лучшей устойчивости тела спортсмена на поворотах, уменьшает утомляемость, создаёт комфорт и является одним из средств повышения пассивной безопасности. Конструкция такого типа сиденья зависит от типа автомобиля и вида соревнований. Так, для кольцевых гонок и картинга, где вертикальные нагрузки сравнительно невелики и необходимо очень чётко фиксировать спортсмена от боковых пе-

ремещений, применяются жёсткие пластмассовые сиденья, очень плотно прилегающие к фигуре (часто они изготавливаются индивидуально). В ралли и кроссе применяются сиденья с амортизирующими прокладками. Замена обычных сидений на анатомические допускаются техническими требованиями даже для серийных автомобилей, где объём разрешённых изменений и усовершенствований минимален.

«АНДЕРСТОП» (Anderstorp) – кольцевая трасса для гонок в Швеции, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту. Длина круга 4018 (4025) м, минимальная ширина 10,0 м; рекорд трассы 165,785 км/ч (1974), 171,055 км/ч (1978). Находится в 6 км восточнее г. Gislaved, 15 км северо-западнее г. Bredaryd и 160 км юго-восточнее г. Гётеборг.

АНДРЕЕВ Юрий Николаевич (18.03.1931) – один из ведущих московских спортсменов и тренеров по кольцевым автогонкам, мастер спорта международного класса, заслуженный тренер страны. В 1949 г. 18-летним юношей пришел работать в 6-й таксомоторный парк Москвы, где главный инженер предприятия Игорь Самуилович Изаксон организовал автосекцию. Вначале в качестве механика готовил машины для спортсменов команды, а затем, как и многие другие гонщики, стал конструировать свои спортивные автомобили. В 1963 г. пересел на «формулы», внося свои конструктивные усовершенствования в немецкие «Мелькус-Вартбург», итальянские «Де Санктис», отечественные «Эстонии» (в ос-

новном 9-й и 16-й моделей). Выступал капитаном сборной команды страны по кольцевым автогонкам, неоднократный призер отечественных чемпионатов, первенств и традиционных соревнований, а также международных автогонок. Трехкратный чемпион страны (1963, 1970, 1973). На «Кубке Дружбы» соцстран в 1969 г. по сумме очков занял 4-е место, в 1970 г. – 2-е место. На рижской трассе «Бикерниеки» в 1973 г. сумел за ночь перед финальными заездами отремонтировать разбитый в аварии двигатель и успешно выступить (4-е место), что позволило по сумме заездов завоевать чемпионское звание. После ухода из большого спорта, работал в ЦАМKe (1974-1991) главным тренером сборной команды СССР по кольцевым автогонкам. Среди его учеников прославленные спортсмены тех лет: Тойво Асмер, Томас Напа, Виталий Богатырев, Владислав Барковский, Алексей Григорьев, Александр Кучеренко и др. Под его руководством сборная команда страны на «Кубке Дружбы» шесть раз побеждала в классе легковых автомобилей (1978, 1981, 1983, 1987-89) и три раза в классе гоночных (1987-89).



АНДРЕТТИ Марио, ANDRETTI Mario (28.02.1940) – чемпион мира Формулы-1 (1978 г.). Родился в Италии, после Второй мировой войны семья эмигрировала в США. В

1964 г. – победитель чемпионата США по спринтерским автогонкам. С 1965 г. неоднократно побеждал на чемпионатах Индианаполиса («Инди» – Indy). В конце 1968 г. дебютировал в гонках Формулы-1 в составе команды «Лотус» (Lotus), а через 10 лет, после 6 побед на этапах – чемпион мира. До 2000 г. одержал 12 побед на этапах Формулы-1. Выступает на различных крупных автогонках США и Европы.

Андриянов Валентин Васильевич (21.07.1927 – 16.09.2010) – авторитетный деятель отечественного автоспорта, мастер спорта СССР, организатор соревнований, судья всесоюзной категории, многократный главный судья по различным видам спорта: автомобильный и мотоциклетные кроссы, трековые автогонки, картинг и др. Входил в состав бюро президиума ФАС СССР, являлся председателем комитета по развитию автоспорта в РСФСР, почетный член РАФа.



АФРЕМОВ Григорий Моисеевич (1908–1980) – судья ВК, почетный судья по спорту (1974). В 1960-1962 гг. член президиума Всесоюзной коллегии судей (ВКС) ФАМС, а затем – заместитель председателя и председатель ВКС ФМС (с 1975). Редактор сборника ЦАМКа «Автомотоспорт» (№ 1-29) и член редколлегии журнала «За рулем». Являлся авторитетным специалистом в области автотоспорта и пользовался большим уважением среди окружающих.

«АЭРМАККИ» – марка мотоциклов, выпускаемых после Второй мировой войны итальянской фирмой, которая ранее производила только самолёты. К 1960 г. фирма пришла в упадок, и 60% её акций были скуплены мощной американской фирмой «Харли-Дэвидсон», которая окончательно её поглотила в 1972 г. В 1965-1972 гг. мотоциклы «Аэрмакки» с 4-тактными двигателями с рабочим объёмом 350 см³ появились на гоночных трассах. В седле их выступали сильнейшие мотогонщики мира: Р. Пазолини, А. Пагани, К. Каррадерс, Дж. Милани, Дж. Доддс. Всего на этих мотоциклах было одержано 4 победы в мотогонках «Гран-при».

АЭРОМОБИЛЬ (греч. aer – воздух, лат. mobilis или фр. mobile – подвижный, способный к быстрому передвижению) – наземное транспортное средство на колёсах, в котором двигателем для создания тягового усилия является воздушный винт. Согласно современной классификации этот вид относится к специальным транспортным средствам. Один из таких аэромобилей был построен в 1910-х годах Юшковым. В основном воздушный винт для наземных транспортных средств используется на аэросанях с лыжами для движения по снегу. Принцип аэромобиля используется в автотомельном спорте, где к моделям-копиям, относится группа «автосани» – модели с воздушным винтом. Так, в Тюмени 4-8 января 1976 г. состоялись 7-е всесоюзные и всероссийские соревнования юношей, в которых участвовало 19 команд в классах 1,5 и 2,5 см³ гоночных моделей и моделей-копий.

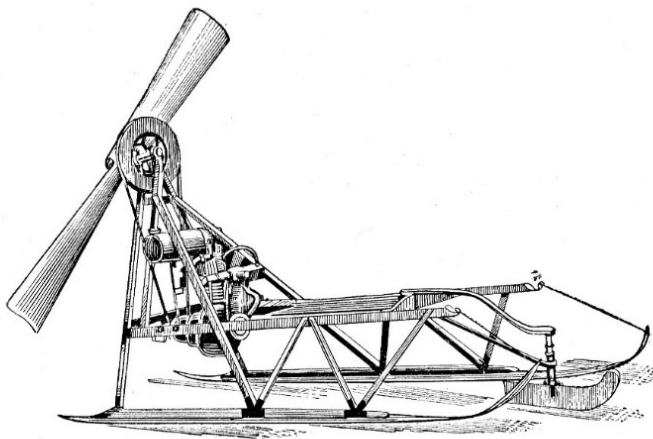


Африка, Сахара, 1911. Испытания аэромобиля

АЭРОСАНИ – транспортное средство на полозьях в виде лыж, предназначенное для передвижения по снегу с помощью аэродинамического движителя – воздушного винта, вращаемого ДВС. Создавались еще в начале XX века в России и некоторых других северных странах с продолжительным зимним периодом. В 1904 г. инженер С.С. Неждановский впервые создал «сани с воздушным винтом для передвижения по снегу». В 1907 г. на московской фабрике «Дукс» был построен и испытан «лыжный автомобиль» Ю.А. Меллера и А.Д. Докучаева. С середины 1915 г. во «Всероссийском земском союзе» (ВЗС), ведавшем снабжением армии, руководителем автомобильного отдела профессором Н.Р. Бриллиным и инженерами А.С. Кузиным и А.А. Архангельским была построена партия из 24 аэросаней для

военных нужд. Постройкой аэросаней занимались и в советское время, к созданию которых подключили институты НАМИ, ЦАГИ и другие организации. Применялись они главным образом для связи, в экспедициях, перевозки больных, в военном деле. Серийно выпускались аэросани марки «НКЛ», «ЦАГИ-АНТ», «Ка-30», «КМ-4» и другие. В феврале 1935 г. успешно прошел испытательный автопробег 4-х вездеходов и 7 аэросаней на дистанции 5000 км по маршруту: Москва – Архангельск – Ленинград – Смоленск – Москва.

В настоящее время этот вид транспорта с воздушным винтом, представляющий опасность для окружающих и создающий большой шум при работе, заменен более совершенным видом – «снегоходами». Тем не менее, на моделях аэросаней с воздушным винтом проводятся соревнования по автомоделному спорту. Так 3 и 7 января 1979 г. в Архангельске, состоялось первенство России и СССР, где скорость отдельных моделей с ДВС 1,5 см³ превышала 140 км/ч, а с ДВС 2,5 см³ – более 175 км/ч.



Первые аэросани с мотоциклетным двигателем



Аэросани «Дукс», СПб., 1910-е

Буква Б

БАГАЖНЫЙ ОТСЕК – любое внутренне пространство автомобиля, кроме кабины (салона) и моторного отсека. Эти пространства, в соответствии с Приложением J Международного спортивного кодекса 1992 г., ограничиваются по длине неподвижными конструкциями, установленными производителем (заводом-изготовителем), и (или) задними поверхностями сидений при наклоне их назад, если возможно, на угол до 150. Багажный отсек ограничен по высоте также неподвижными конструкциями и (или) съёмными перегородками, предусмотренными производителем, или же при их отсутствии – горизонтальной плоскостью, проходящей через нижнюю точку ветрового стекла. В багажном отсеке может размещаться дополнительный бензобак, запасные колёса, балласт и другое оборудование, разрешённое Регламентом (Правилами) соревнований.

БЮЛЛЕТЕНИ ФИА и ФИМ – ежегодники, выпускаемые ФИА и ФИМ, в которых содержатся все основные сведения в международном автоспорте, включая уточнённый и обновлённый состав национальных федераций и клубов – членов федераций с адресами и фамилиями руководителей (президент, члены Совета и т.п.), спортивный календарь чемпионатов мира и других международных соревнований, трассы соревнований, изменения и дополнения к тех-

ническим требованиям и др.

БАГГИ (англ. buggy – тележка, вездеход, жучок, клопик) – специальные кроссовые автомобили (СКА), предназначенные исключительно для внедорожных соревнований, прежде всего – автокросса. Начало этому виду автомобилей было положено в 1964 г., когда американец Брюс Мейер из Калифорнии построил сравнительно открытую 2-местную машину на базе агрегатов «Фольксвагена» для развлекательных прогулок. Это был простой и дешевый автомобиль для самостоятельного изготовления, и когда их стало появляться все больше, то между их владельцами стали устраиваться соревнования. Как автомобили для развлечений в Европу «багги» стали экспортироваться из США в 1968-69 гг., где быстро завоевали популярность как спортивная автотехника для гонок по бездорожью.

С конца 1960-х годов производство «багги» стало развиваться во Франции, Германии (ФРГ), Бельгии, Австрии, а затем в Голландии, Италии, Англии, Бразилии и других странах. Все больше стало проводиться соревнований различного масштаба. Так спортивный календарь ФИА 1973 г. включал 33 соревнования по кроссу на багги, в которых участвовали спортсмены Франции, Германии (ФРГ), Австрии, Бельгии и других стран. Чемпионат Европы, разыгрывается ежегодно в 10-12 этапах на трассах разных стран. В США популярным стал автокросс «Минт-400». Одно из самых крупных международных соревнований «Байя-1000»

в Мексике считается неофициальным чемпионатом мира по автокроссу. В нашей стране первый чемпионат с участием багги прошел в 1977 г. Один из этапов «Кубка Дружбы» соц-стран по багги в классе 1600 традиционно проводился в нашей стране.

В СССР одна из первых машин типа «багги» на базе ГАЗ-69 с двигателем ГАЗ-21 (затем ГАЗ-24) построена весной 1972 г. в лаборатории скоростных автомобилей МАДИ. Горячо взялись за постройку багги в Прибалтике, особенно в г. Цесис (Латвия), на Украине в Запорожье, в Свердловске (ныне Екатеринбург) и в других местах. Ленинградский завод ДОСААФ «Патриот» и завод ДОСААФ в г. Абовяне (Ереван) стали изготавливать «фирменные багги». Первые отечественные багги, на которых впервые выступали за рубежом в августе 1983 г. в Болгарии, были конструкции Владимира Губы из Тольятти. В связи с запретом в СССР кросса на грузовых автомобилях в 1980-х годах стали изготавливаться «багги-мастадонты» на базе шасси и агрегатов ГАЗ-51, ГАЗ-53 и т.д.

Спортивные багги имеют одноместную конструкцию с мощным каркасом безопасности, органически связанным с несущей пространственной рамой. Кузова нет, на каркас навешиваются лёгкие панели. У большинства багги ведущие колёса задние. Для лучшей развесовки (максимальной загрузки ведущих колёс) двигатель иногда смещают за ось задних колёс. Развитые крылья и брызговики защищают спортс-

мена от грязи и пыли. Мощные отбойники, в том числе боковые, предохраняют от столкновений. Особое значение уделяется качеству подвески и её большому ходу, а также подбору шин, так как гоночное полотно трасс автокросса различные, от ровной поверхности (характерно для трасс Западной Европы) до крутых подъёмов и спусков с выбоинами (например, трасса «Арское» в Ульяновске).

Как и все автомобили, багги имеет свою спортивную классификацию, которая на начальном этапе развития кросса на баггах сравнительно часто менялась, т.к. нужно было предоставить наиболее широкое поле деятельности конструкторам и в то же время обеспечить соревновательный процесс при равных технических условиях. Так на Чемпионате и Кубке СССР 1988 г. устанавливалось 7 зачетных групп. В настоящее время, в соответствии с Всероссийским реестром видов спорта, автокросс входит в состав автомобильного спорта в виде четырнадцати спортивных дисциплин, среди которых соревнования на багги.



Багги ВАЗ-Спринт, 1985



Багги ГАЗ-Б3901, 1994

БАГГИ-СПИДВЕЙ – нетрадиционный вид соревнования по автоспорту, проводимый для багги на коротких 400-метровых кольцевых трассах (стадионах) с гаревым покрытием, по системе заездов, принятых в спидвее. Впервые с успехом прошли 20-21 октября 1990 г. в лично-командной гонке в г. Балакове на стадионе «Труд» при инициативе директора СТК «Синяя птица» объединения «Транссельхозтехника» ветерана автотоспорта Б.Е. Цехановича.

БАЗА АВТОМОБИЛЯ (МОТОЦИКЛА) – расстояние между осями передних и задних колёс 2-осного автомобиля или мотоцикла или между передней осью и центром двух-

осной тележки 3-осного автомобиля. База влияет на устойчивость и управляемость транспортных средств. Конструкции с большой базой имеют повышенную устойчивость при прямолинейном движении, поэтому используются в рекордно-гоночных машинах, требующих «хорошо держать дорогу». При движении на извилистых трассах предпочтительнее машины с малой базой. Абсолютные размеры базы обычно не регламентируются техническими требованиями, кроме карта, у которого традиционно устанавливается база в пределах 1010-1270 мм. Если у мотоцикла общая его компоновка слабо связана с базой – двигатель всегда расположен «в базе» – то у автомобилей для спорта имеет место большое разнообразие конструкций по отношению к базе. Так для некоторых типов автомобилей (дрегстеры, багги) двигатель может быть расположен «вне базы» за задними ведущими колёсами, что обеспечивает большую их загрузку и сцепление с дорожным полотном. База является также одним из признаков финиша, а также служит для расчета размеров фигур для скоростного маневрирования (фигурного вождения) автомобиля.

«БАЗАР» – еженедельный журнал разных сведений, справок и объявлений, выходивший в Санкт-Петербурге в 1894 г. В нем упоминалось о «самобеглых колясках». Издательница и редактор Н.В. Сарычева.

БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ – основная модель автомобиля (мотоцикла) из семейства подобных по конструктивному во-

площению и внешнему облику, собираемых на заводе-изготовителе в основном из одинаковых узлов и агрегатов.

БАК ТОПЛИВНЫЙ (БЕНЗОБАК) – любая ёмкость, предназначенная для содержания топлива, которое будет подаваться каким-либо способом в главный топливный бак или в двигатель. В соответствии с международными техническими требованиями по безопасности на соревнованиях может использоваться только безопасный топливный бак, который должен приобретаться у производителя этой продукции, имеющего сертификат ФИА (ранее – ФИСА). Для получения согласия на омологацию ФИА (спецификация FT3), производитель должен подтвердить стабильность качества своей продукции и её соответствие утвержденным техническим требованиям, а также принять обязательства поставлять своим покупателям исключительно баки, соответствующие утвержденным нормам.

На каждый бак должно наноситься наименование производителя, модель, дата производства и серийный номер, точные технические требования, согласно которым был изготовлен бак. На некоторых автомобилях допускается оборудование топливного бака электробензонасосом и внутренним фильтром, имеющим соответствующую защиту; при этом заправочные горловины не должны располагаться в оконных проёмах.

При соревнованиях, проходящих в особых географических условиях (пустыня, тропики), национальным федера-

циям, по согласованию с ФИА, может быть разрешено использование безопасных топливных баков увеличенной ёмкости. В этом случае количество баков не ограничено и топливный бак должен располагаться внутри багажного отделения, прежде всего на предусмотренном для этого месте. Допускается также объединение различных омологированных баков и баков FT3 (включая стандартный бак), но чтобы их ёмкость не превышала, указанных в таблице ограничений.

Изменение положения стандартного топливного бака допускается только на тех автомобилях, где он размещается производителем внутри салона и вблизи от находящихся там людей. В этом случае может быть установлено защитное приспособление между баком и людьми или топливный бак перемещается в багажное отделение с соответствующим переоборудованием заправочного отверстия, топливного насоса, перепускной трубы и т.д. При этом допускается размещение заправочных горловин в оконных проёмах. Отверстия, оставшиеся после перемещения топливного бака, могут быть закрыты панелью. В любом случае, изменение положения топливных баков не должно давать облегчений и усилений конструкции автомобиля. Старение топливных баков происходит примерно через 5 лет, что влечёт за собой ухудшение характеристик прочности. Поэтому все топливные баки должны быть заменены на новые, не позднее, чем через 5 лет после даты их производства.

БАЛАКАН Виктор Фёдорович (27.07.1960) – мастер

спорта международного класса по автоспорту (1991) из Санкт-Петербурга. Родился в Германии (ГДР) в семье военнослужащего, которая в 1972 г. переехала в Ленинград. Автоспортом начал заниматься с 1986 г. Неоднократный призер этапов чемпионата СССР по ралли, где в 1990 г. получил звание мастера спорта. На следующий год стал серебряным призером чемпионата Европы по ралли в Турции. С 1992 г. был победителем и неоднократным призером этапов чемпионата России по ралли. С 1995 г. работает директором Санкт-Петербургского спортивно-технического центра «РОСТО-Мототрек», где организует и проводит трековые гонки.

«БАЛАХОВСКИЙ» – фирма русского инженера Д.М. Балаховского, которая организована им вместе с компаниями во Франции в 1912 г. под названием «Балаховский-Кэр» для постройки грузовых автомобилей. Эти автомобили с колёсной формулой 4x2 и 4x4 имели электрическую трансмиссию и поставлялись французской армии. Ещё в 1904 г. сообщалось (журнал «Всемирное техническое обозрение», № 2 и № 6), что Д.М. Балаховский изобрёл автомобиль с электрической передачей, у которой электромоторы помещаются в колёсах автомобиля. Такая система «мотор-колесо» реализована в наши дни на карьерных самосвалах БелАЗ грузоподъёмностью 180 тонн.

БАЛАШОВ Александр (25.05.1967) – мастер спорта международного класса. Начал заниматься мотокроссом в

Лениногорске Восточно-Казахстанской области в 1983 г. у тренера В. Дальчанина. Серебряный призёр чемпионата СНГ 1992 г. Победитель командного чемпионата СССР и СНГ в составе сборной команды Москвы 1990, 1991 и 1992 гг. Чемпион мира в мотогонках на льду 1994 г., серебряный призёр 1993 г. Победитель командных чемпионатов мира 1992, 1993, 1994 г. в мотогонках на льду. В апреле 1994 г. впервые выступил в первом этапе Кубка Европы в Англии на кольцевых гонках грузовых автомобилях, заменив основного нашего пилота А. Маркина, однако скользкая трасса Брэндс-Хэтча после 5 круга вывела его ЗИЛ за пределы в отбойники (сход).



БАЛЛ (фр. balle – шар) – условная безразмерная единица, которая заранее задается в числовом выражении по определённому признаку для подсчёта спортивно-техниче-

ских результатов соревнований по автоспорту, а также достигнутого уровня для присвоения очередного спортивного разряда.

БАЛЛАСТ (голл. ballast – груз) – увеличение загрузки ведущих колёс автомобиля дополнительным грузом не конструкционного характера для улучшения сцепления колёс с дорогой, повышающих устойчивость и проходимость. Может применяться для зимних трековых автогонок и кросса на грузовых автомобилях. В соответствии с Приложением J Международного спортивного кодекса ФИА (1992 г., категория 1, группы N, A и B) разрешается дополнять вес автомобиля балластом в виде одного или нескольких блоков, при условии, что они представляют собой прочные и единые блоки, неподвижно закреплённые на полу кабины водителя. Балласт должен быть визуально видимым и иметь возможность пломбировки членами судейской коллегии. Для соревнований грузовых автомобилей (автопробеги, кроссы) балласт может выполнять функции коммерческого груза, перевозимого в обычных условиях.



Балласт в кроссе на грузовиках, 1960-е

БАЛЛОН (фр. ballon – полый шар) – газонепроницаемая оболочка из стали, резины, ткани или другого материала; старое название автомобильной шины или камеры, употребляемое раньше часто в обиходе, а иногда и в настоящее время.

БАЛТИЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ И АЭРО-КЛУБ – основан в 1910 году. Президент клуба – князь Н.Д. Кропоткин, почетный президент – великий князь Кирилл Владимирович. Членами комитета были: барон фон А.Ш. Ашераден, фон Э. Грюневальд, Г. Шак-Штеффенгаген, В.М. Фейтель-

бег (председатель технической комиссии). Находился в Риге на Елизаветинской улице в доме № 14 (1913), затем на улице Школьная в доме № 3 (1914).



**БАЛТИЙСКИЙ КЛУБ АВТОМОБИЛИСТОВ В РИ-
ГЕ** – основан в 1009году. Председатель – В. Керковиус

(1913-1914). В почетные члены клуба входили: Лифляндский губернатор Н.А. Звегинцов, Эстляндский губернатор И.В. Коростовец, Рижский городской голова фон Б.Р. Бульмеринк, вице-президент ИРАО В.В. Свечин. Члены комитета: граф Э. Берг, В. Гельмеинг, В. Гейземан, П. Гофман, И. Лашков, В. Меслин, Э. Пенеген, Ч. Престон. В состав спортивной комиссии входили: В. Гольмеинг, И. Лашков, К. Ульман, В. Гейне, К. Калт. Штаб-квартира клуба располагалась вначале в гостинице «Рим» города Риги (1913 г.), а затем на Николаевской улице в доме № 23. Вступительный взнос составлял 10 руб., членский – 50 руб. в год. Заседание комитета клуба проходило обычно по средам в 19-20 часов, после которого проводился клубный вечер.



«БАЛТИКА» – мастерская Иоганна Кронберга, основанная в 1883 г. в г. Бауска и в 1894 г. переведенная в г. Ригу, занимавшаяся сборкой швейных машин, велосипедов, а с начала 1900-х годов – мотоциклов. В шоссейной гонке мотоциклов на 30 вёрст осенью 1902 г. в окрестностях Риги

участвовали два мотоциклиста: Т. Мейбаум на «Лейтнере» и Р. Кронберг, на «Балтике», который сошёл с дистанции из-за неисправности системы зажигания от батареи или аккумулятора. Поэтому весной 1903 г. в рекламе фирмы «Балтика» отмечалось: «Двухколёсные моторы “Балтика” с электромагнитным зажиганием (без аккумулятора и батареи), работающие аккуратно и надёжно».

«БАЛТИЯ» – мастерская по постройке велосипедов владельца Дж. Берзинь в Риге (Гертрудинская улица, 54) с 1910 г. занималась сборкой велосипедов из иностранных деталей, а также продавала английские мотоциклы «Триумф» и «Дуглас», на которых проводились мотогонки. Производила также сборку собственных лёгких мотоциклов, носящих надпись «Балтия», с V-образным 2-цилиндровым двигателем рабочим объёмом 0,348 л и мощностью 2,75 л.с.

«БАЛУЕВ» – мастерская А.Н. Балугева в Твери, где он разработал свой бесклапанный двигатель, на который в конце 1906 г. получил привилегию (патент) из департамента торговли и мануфактур. Такой двигатель американца Ч. Найта стоял на автомобиле английской фирмы «Даймлер», участвующего в июне 1910 г. в Киевском автопробеге.

БАМПЕР – защитно-декоративный конструктивный элемент, ограждающий переднюю и заднюю части кузова автомобиля. На некоторых спортивных соревнованиях, проводимых на закрытых трассах (кросс, кольцевые и трековые гонки), разрешается снятие бамперов. Наличие бамперов в со-

состязаниях на дорогах общего пользования (ралли) обязательно; разрешается заменять бамперы, имеющие хрупкие пластмассовые детали на более прочные, но обязательно от автомобилей той же марки. Если бамперы составляют неотъемлемую часть кузова, то разрешается их изготовление в первоначальной форме и размерах, но из других материалов.

БАРАНОВ Павел Петрович (1913–1987) – заслуженный мастер спорта по мотоциклетному и автомобильному спорту. Впервые участвовал в соревнованиях на мотоцикле с коляской (колясочником) в 1931 г. Участвовал во многих соревнованиях по мотоспорту, в том числе в мотокроссе на подмосковной станции «Планерная» 22 июня 1941 г. (начало Великой Отечественной войны с Германией). Был направлен в Ташкентское пограничное училище. Здесь в столице Узбекистана в 1943 г. участвовал в мотоциклетных соревнованиях на местном ипподроме, которые организовал окружной Дом офицеров. После войны, вместе с женой Ириной Озолиной, продолжал участвовать в мотоспорте, став многократным чемпионом и рекордсменом страны. Работал в Московском автодорожном институте (МАДИ).

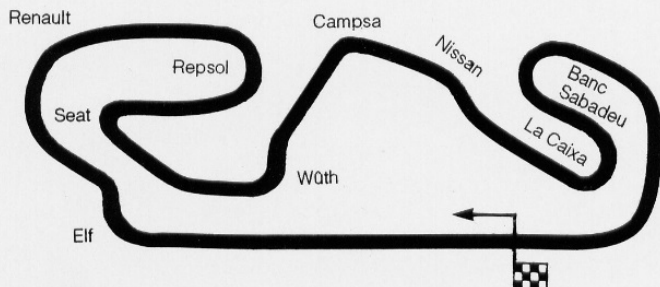


БАРКОВСКИЙ Владислав Викторович (1944–2012)

– мастер спорта международного класса по автоспорту, первым получивший это звание с момента его введения ЕВСК 1965-1968 гг. Для получения этого звания необходимо было занять одно из призовых мест на соревнованиях уровня чемпионата (первенства) мира или Европы. Начал заниматься автоспортом с 1966 г. Выступал на автогонках за ДСО «Спартак». Сконструировал и построил гоночный автомобиль. Двукратный чемпион СССР по кольцевым гонкам, 1974 и 1976. С 1970 г. стал работать каскадёром в кино; снялся в 180 фильмах. Более 50 раз выступал на стадионах в каскадёрских шоу.

«БАРСЕЛОНА» – кольцевая трасса в Испании с длиной круга 2937 м, на которой проходят национальные и международные соревнования, включая этапы чемпионата мира Формулы-1 и кольцевых мотогонок (1993). Известна также как «Испанское шоссейное кольцо».

Spanish Grand Prix Barcelona June 2



Circuit length: 2.937m 4.727km

«**БАСКУНЧАК**» – трасса для рекордных заездов на скорость, проводимых в 1960-х годах. Расположена на озере Баскунчак, находящегося в 10 км от железнодорожной станции Верхний Баскунчак и 45 км от райцентра села Владимировки Астраханской области. Озеро представляет собой соляной пласт толщиной до 280 м, покрытый соляным раствором на 0,5-10,0 см. Полностью испаряющаяся в летние месяцы влага оставляет прочную и гладкую поверхность. Для

рекогносцировки трассы в августе-сентябре 1959 г. в районе озера Баскунчак работала специальная группа в составе заслуженного мастера спорта А.А. Новикова и инструктора ЦАМКа А.Н. Клопкова.

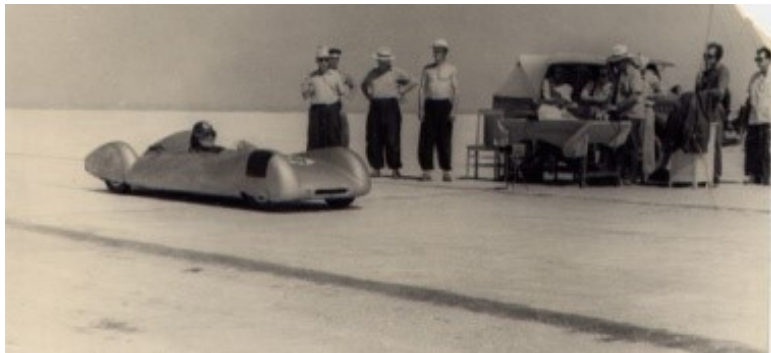
Выбор трассы для рекордных заездов ограничивался неоднородностью соляного пласта в различных участках озера и расположением соляных разработок, ведущихся солепромыслом «Бассоль». Длина пригодного участка для трассы, находящейся в южной части озера, 8,5 км, т.е. возможны заезды на дистанцию 1 км, 1 миля и 5 км со стартом с хода; возможно и на 10 км вдоль восточного берега озера, но требует значительно больших работ по подготовке трассы из-за худшей структуры соляного пласта на этом участке.

Оптимальными месяцами проведения рекордных заездов являются июль-август, так как в другое время частые дожди не позволяют просохнуть трассе. Доставка техники и грузов может осуществляться по железной дороге, а также на автомобиле через Волгоград по грунтовым дорогам, вполне удовлетворительными в сухое время года, но труднопроходимыми в дождь. В начале 1960-х на трассе «Баскунчак» были установлены многие рекорды по автоспорту. В 1962 г. на этой трассе впервые начали испытания рекордный автомобиль «ХАДИ-3», а в 1963 г. – «ХАДИ-4», закончившиеся трагически. В последующие годы обильные дожди не позволяли за летний период просохнуть трассе и использовать ее для рекордных заездов, что вынудило использовать в 1966

г. Чугуевскую трассу под Харьковом. Беспорядочное ведение соляных разработок на озере Баскунчак привело к утрате этой уникальной трассы, которых природа создала всего три: соляные озера в штате Юта (США), на озере Эйр (Австралия) и у нас, в заволжских степях.



Трасса озера Баскунчак



Старт Харьков-Л2 Э.Лорента

БАХА – разновидность ралли-рейда продолжительностью 1-2 дня, трасса которого проходит в основном по бездорожью на дистанцию 800-1200 км. Популярными за рубежом стали традиционные «Баха-1000» в Мексике, «Баха Никола» в Португалии, «Баха Испания». На традиционной «Итальянской Бахе» (Italian Baja), которая в марте 2003 г. проходила в 11-й раз и являлась первым этапом Кубка Европы и Кубка мира, среди 86 экипажей участвовали два российских экипажа в категориях T1 и T2. На территории России одними из первых были «Баха Селигер» в 1998 и 1999 годах. В 2003 г. на чемпионате России по ралли-рейдам 4-м этапом в пос. Каменка проходила Баха «Серебряный шлем».

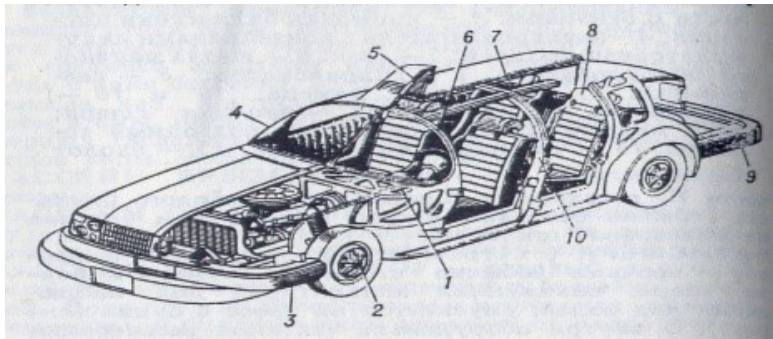
БЕЗОБРАЗОВ Владимир Михайлович (11.01.1857–

17.09.1932) – первый председатель Российского автомобильного общества (РАО), генерал майор, приближенный царя Николая II, входил в состав С.Е.И.В. (с 1905). Относился к древнему дворянскому роду. Закончил Пажеский корпус в Санкт-Петербурге (1877) и направлен в 8-й Уланский Вознесенский полк с прикомандированием к лейб-гвардии Гусарскому Е.И.В. полку. Участвовал в русско-турецкой войне (1877-1878 гг.). Был назначен командиром 9-го Уланского Бугского полка (с 8.09.1896), а затем командиром Кавалергардского Императрицы Марии Федоровны полка (с 30.05.1900). Содействовал развитию автомобилизма в России и при официальном учреждении РАО в 1904 г. был избран его председателем (до 1905 г.). Оставался постоянным и действительным членом РАО, а затем ИРАО (с декабря 1909 г.). Продолжал военную службу: командир 1-й бригады 1-й гвардейской кавалерийской дивизии (с 6.04.1904), начальник Офицерской кавалерийской школы (с 6.11.1906), начальник 2-й гвардейской кавалерийской дивизии (с 5.01.1909), командующий гвардейским корпусом (с 29.01.1912), командующий войсками гвардии (с 2.06.1916). Имел лимузин «Руссо-Балт (№ 674) и «Форд» с кузовом дубль-фаэтон (№ 675). После Октябрьской революции 1917 г. эмигрировал во Францию.



БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ (МОТОЦИКЛА) – комплекс мероприятий, связанных с конструирова-

нием машины и условиями ее эксплуатации, обеспечивающих предотвращение или минимизацию дорожно-транспортных происшествий, а также снижение травматизма водителя, пассажиров и пешеходов. Для этого автомобиль (мотоцикл) должен иметь безотказную работу всех агрегатов, узлов и систем, повышенную устойчивость и эффективность тормозов, надежную управляемость и хорошую обзорность, и другие факторы, обеспечивающие активную и пассивную безопасность. В понятие «безопасный автомобиль» может включаться (рис.): 1 – двойная противопожарная переборка; 2 – колесо из магниевого сплава, без колпака; 3 – выдвижной бампер; 4 – ветровое стекло без искажений; 5 – перископ зеркала заднего обзора; 6 – передняя арочная стойка кузова; 7 – мягкая внутренняя обшивка крыши; 8 – регулируемый подголовник, 9 – задний бампер; 10 – средняя арочная стойка кузова; а также подушки безопасности, травмобезопасные элементы салона, включая руль, рычаги и др.



БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОМОТОСПОРТЕ – организационно-технические мероприятия, направленные на предотвращение или сведения к минимуму последствий аварий на трассе соревнований по автоспорту для гонщиков, зрителей, судей и обслуживающего персонала. Для обеспечения безопасности трасса соревнования загромождается защитным барьером, имеются зоны безопасного «вылета с трассы», на трассе используются специально оборудованные автомобили, которые в случае аварии быстро высвобождают водителя из автомобиля и т.д.

БЕЗОПАСНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЙ – комплекс мероприятий для исключения или снижения последствий для спортсменов, обслуживающего персонала и зрителей, связанных с авариями автомобилей (мотоциклов) на трассе соревнований. В соответствии с этим приняты три степени без-

опасности, причем наивысшая – для людей, не связанных непосредственно с соревнованиями и зрителями.

БЕКЕЛЬ Павел Яковлевич и сыновья: Александр и Павел – деятели автомобилизма из СПб, способствующие его становлению и развитию в России в начале 1900-х годов. Основную роль в этом играл коллежский советник Павел Павлович, который с начала 1900-х годов активно участвовал в соревнованиях «моторов». В Михайловском манеже СПб 13.03.1902 на автомобиле «Гоброн-Брилье» получил приз, участвуя в конкурсе на мастерство вождения. Был одним из учредителей Санкт-Петербургского автоклуба (СПАК) и активно вел организационную работу по созданию РАО, ставший одним из его основателей 15.05.1903. Являлся первым секретарем этой организации, а в дальнейшем – член технической комиссии. Организатор и участник многих соревнований по автоспорту. Участвовал в военных маневрах 10-13.08.1910 близ Красного Села, способствуя использованию автомобилей в армии. Павел Яковлевич – коммерческий советник, СПб (Тучкова наб.,3 (1910), Конногвардейский бульвар,17) и Александр Павлович – потомственный почетный гражданин СПб (В.О., Кадетская линия,9) были действительными членами РАО (1908).



БЕКМАН Вильгельм Вильгельмович (1910-1980) – видный деятель советского автоспорта. Автор первых отечественных фундаментальных трудов по спортивной автотехнике – «Гоночные автомобили» (1941 г.) и «Гоночные мотоциклы» (1961 г.), – неоднократно переиздан-

ные. С 1926 г. являлся членом Ленинградского автотоклуба; избирался в правление и совет клуба. В 30-х годах активно занимался мотоциклетным спортом, впервые выступая среди гонщиков на мотоцикле Л-300 отечественного производства. Семь раз был победителем в шоссейных мотогонках, два результата зарегистрированы в качестве рекордов. В 1933 г. выиграл первенство Ленинграда в классе мотоциклов 350 см³. Окончив в 1931 г. Ленинградский политехнический институт, начал работать конструктором на первом в стране мотоциклетном заводе «Красный Октябрь» (бывший «Промет» и «Старлей»).

Под его руководством в 1934 г. был спроектирован и построен первый советский спортивный мотоцикл Л-500. С начала войны до 1954 г. репрессирован, как немец по происхождению, и выслан под г. Новосибирск, где преподавал в автошколе. Впоследствии работал конструктором на Ирбитском мотоциклетном заводе. Участвовал в проектировании спортивных мотоциклов М-75, М-72К, М-77. Затем работал в научно-исследовательских институтах г. Ленинграда – автомобильного транспорта (ВНИИАТ) и топливной аппаратуры (ЦНИИТА), а также в Политехническом институте, где руководил дипломным проектированием студентов по спортивным мотоциклам. Продолжал активно участвовать в организации и судействе автомобильных и мотоциклетных соревнований.

В 1947 г. ему присвоено звание судьи Республиканской

категории, в 1957 г. – судьи Всесоюзной категории, в 1964 г. – Почётного судьи по спорту. С 1957 г. работал в автомобильной секции Комитета физической культуры и спорта в качестве председателя. Награжден почетным знаком «25 лет» судейской работы (1964). Со дня основания ФАС СССР (1962) был членом её президиума, а затем (1972) членом президиума ФМС СССР. Являлся также председателем технической комиссии. Большой опыт научно-производственной, преподавательской и общественно-спортивной деятельности нашёл своё отражение в многочисленных публикациях. Всего в период 1935-1976 гг. им написано 10 книг, 3 брошюры и 125 статей, большинство которых посвящены вопросам конструирования и расчёту автомобилей и мотоциклов спортивного типа. Разработал методику тягового расчёта и предельной динамики гоночных автомобилей и мотоциклов. Книга «Динамика мотоциклов скоростного типа», в которой изложена эта методика, в 1957 г. переведена в Японии. Его по праву можно считать ведущим теоретиком и практиком отечественного автоспорта, становлению и развитию которого он посвятил свою жизнь.

БЕЛАЯ ЛИНИЯ – ограничительная белая полоса, наносимая на внутренней кромке трека, пересечение которой во время гонок, в соответствии с правилами или регламентом, может пенализироваться. На заседании президиума ФАС СССР 8.06.1983 было решено полностью отменить пенализацию за заезд белой линии любым числом колес, что соот-

ветствует международной практике.

БЕЛКИН Анатолий Дмитриевич – неоднократно победитель международных соревнований по мотокроссу и на гравийной дорожке, более 10 лет был членом сборной команды СССР, дважды чемпион СССР в командных соревнованиях, чемпион Ленинграда. Заниматься спортом начал с 16 лет. В армии купил «Яву», которую совершенствовал и ездил на ней летом и зимой. Позднее переделал 500-кубовый кроссовый «ЭСО» в дорожный мотоцикл, который долго служил «верой и правдой» в повседневной жизни. Тогда стали появляться «Жигули», но перегнать его мотоцикл не могли. Его спортивную жизнь продолжил сын Виктор, который в 17 лет стал чемпионом Ленинграда в классе 125.

БЕЛОЛИПСКАЯ Людмила Александровна (25.08.1955) – автоспортсменка из Санкт-Петербурга (Ленинграда), мастер спорта по автоспорту, участница и неоднократно победительница многих соревнований по ралли и трековым гонкам, автокроссу и кольцевым гонкам. В 1974 году окончила Ленинградский машиностроительный техникум по специальности техник-механик. Победы и призовые места на многих картинговых трассах: открытый чемпионат Латвии «Золотой шлем», 1978 г. – 1-е место, норматив КМС.; чемпионат Москвы, 1979 г. – 2-е место, норматив МС. Впервые участвовала в ралли «Псков» на «Жигулях» в 1980 году и заняла 1-е место, выполнив норматив КМС. С 1985 года – пилот женского экипажа (штурман–Елена Ро-

зенблит). Призовые места во многих всесоюзных и Российских ралли. В составе сборной СССР в 90 годы многократно участвовала в Чемпионатах Европы и Кубках Социалистических стран – Болгария, Югославия, Польша, Финляндия.



БЕЛЫЙ ФЛАГ – сигнальный флаг, входящий в комплекс флагов по автоспорту. Используется судьями, если на трассе находится медленно движущийся автомобиль (возможно неисправный или служебный), что может представлять опасность для других гонщиков на быстро двига-

ный гражданин СПб, один из пионеров автомобильного, мотоциклетного и водномоторного видов спорта в России. На Волхонском шоссе под СПб 11.10.1898, стартуя на трицикле «Клеман», стал победителем первой «гонки моторов» в России. Впоследствии (с 1904 г.), учредил Кубок своего имени для награждения победителей на этой трассе в 40 верст между железнодорожными станциями Александровская и Стрельна. Один из основателей в 1902 г. Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба (СПАК), ставший в 1905-1912 его председателем и затем почетным членом. С 1904 г. действительный член Российского автомобильного общества – РАО, ИРАО.

Организовывал, судил и участвовал в соревнованиях по автмотоспорту, а также на моторных лодках (в 1907 г. стал победителем и завоевал приз великого князя Александра Михайловича и Морского Министерства). Один из основных организаторов первых автомобильных выставок в России (1907, 1908, 1910 и 1913), международных гонок между столицами (СПб, Москва) и автопробегов по типу ралли на Императорский приз (1909–1914). По данным на 13.08.1912 имел автомобили (в скобках – номерной знак): «Фиат» (27), «P.L.» (28), «Бразье» (1001).



«**БЕНЕЛЛИ**» – фирма по производству мотоциклов в Италии, образованная шестью братьями Бенелли в 1911 г. Гоночные мотоциклы этой фирмы класса 250 см³ стали выходить на трассы чемпионата мира после Второй мировой

войны и в 1950 г. стали победителем среди марок. Всего на «Бенелли» с известными гонщиками Д. Амброзини, Р. Пазолини, К. Каррузерс и другими выиграно 13 «Больших Призов». В 1971 г. фирма вошла в состав британо-итальянского промышленного объединения.

БЕНЗИН (фр. benzine) – основное горючее (окислитель – атмосферный воздух) для большинства карбюраторных автомобильных и мотоциклетных двигателей внутреннего сгорания (ДВС). Представляет собой смесь лёгких углеводородов, получаемой главным образом перегонкой или крекингом (расщеплением) нефти. Впервые был получен в 1857 г., за 2 года до первого ДВС Э. Ленуара. Чистый бензин – бесцветная жидкость, легко испаряемая и в соединении с кислородом воздуха мгновенно воспламеняются, хотя в жидком агрегатном состоянии бензин негорюч. Плотность 0,70-078 г/см³, температура кипения 30-2000С. Используется также как экстрагент и растворитель для жиров, смол и каучуков.

На заре автомобилизма, в конце XIX века, бензин продавался в аптеках, как медицинское средство от кожных заболеваний. Именно в аптеке Берта Бенц заправляла свой автомобиль во время первой поездки в мире на бензиновом автомобиле. При распространении бензиновых автомобилей бензин стал продаваться в 10-литровых канистрах (заправка через воронку), а к 1920-м годам через заправочные станции с механическими насосами (вначале – ручными) с прибором контроля подачи. На соревнованиях по автоспорту

используется в основном товарный бензин, т.е. находящийся в широкой продаже. В России до революции 1917 г. основным поставщиком бензина было товарищество «Братья Нобель», бензиновые станции которого были во многих местах. В соответствии с соглашением между товариществом и Императорским Российским автомобильным обществом (ИРАО) все члены автомобильных обществ и клубов России, входящие в Союз ИРАО, могли, предъявив специальный значок, получить на складах «Братья Нобель» бензин, масло, а также запчасти и стоянку для автомобилей. Удельный вес 1-го сорта бензина Нобеля при 150С составлял 0,710, а грозненского 0,712-0,730 г/см³. В соответствии с техническими требованиями Мотоциклетной федерации России (МФР), начиная с 1997 г. во всех видах мотоспорта, кроме трековых гонок, должен использоваться только неэтилированный бензин.

БЕНЗИНОВЫЕ АВТОМОБИЛИ — автомобили, использующие в качестве основного тип топлива (точнее — горючего, окислитель — атмосферный воздух) бензин. Именно этот вид топлива в первых автомобилях Г. Даймлера и К. Бенца, а также успехи бензиновых автомобилей на первом в мире автомобильном соревновании и последующих, способствовало развитию автомобильной промышленности, нефтеперегонной отрасли и строительству сети бензозаправочных станций во всём мире.

БЕНЦ Карл Фридрих, Benz Carl (26.11.1844—4.04.1929)

– выдающийся немецкий изобретатель, конструктор автомобильной техники и организатор автомобилестроения. Как и Даймлер Г., официально признан создателем первого в мире автомобиля с бензиновым двигателем внутреннего сгорания (ДВС).

Родился в Германии в городке Ладенбург близ г. Мангейма. Отец – потомственный кузнец, ставший машинистом паровоза, после жёсткой простуды умер, когда Карлу было 2 года. Окончил гимназию, затем Высшую политехническую школу в г. Карлсруэ. После её окончания поступил на завод слесарем. Работал фотографом, часовщиком, чертежником, конструктором. В 1867 г. впервые увидел велосипед и соорудил себе такую же машину.

В 1871 г. открывает небольшую мастерскую, которая специализировалась на строительстве газовых двигателей системы Отто Н. и исследовании возможности применения их на колёсных экипажах. В 1880 г. создаёт компактный двухтактный газовый двигатель собственной конструкции. Привлекает финансистов к делу и создаёт акционерное общество, выпускающее его двигатели, спрос на которые стал возрастать. Однако намерения Бенца – продолжать совершенствование двигателей для создания безлошадного экипажа, а финансистов – получать быструю прибыль от реализации двигателей, не совпадают и в 1882 г. Бенц выходит из акционерного общества. Найдя новых инвесторов, Бенц в 1883 г. основывает в Мангейме «Рейнский завод газовых двигателей

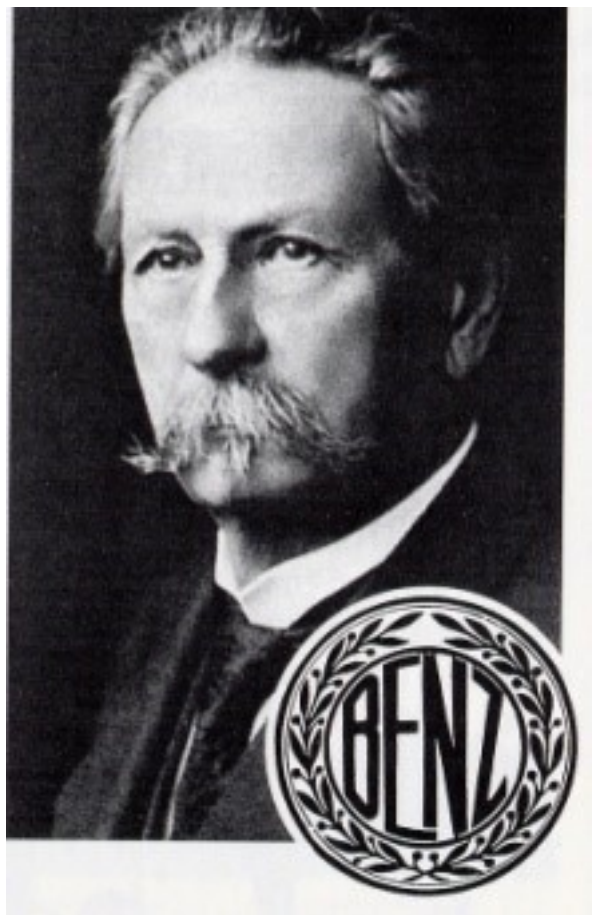
Бенц и К0». В 1885 г. закончил создание 3-колесного экипажа с одноцилиндровым ДВС. На своевременно оформленную и поданную заявку на изобретение 26.01.1886 получает патент № 37435 на первый в мире автомобиль.

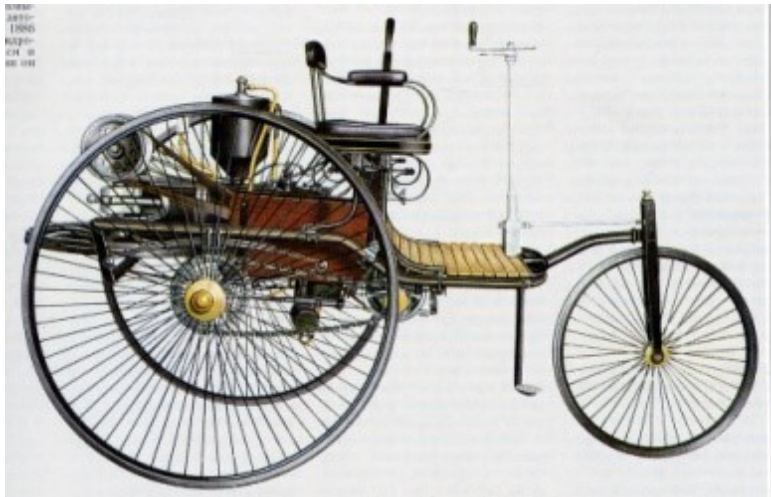
Первые поездки Бенца по улицам Мангейма в августе 1886 г. вызвали переполох среди жителей, и автомобиль Бенца был арестован полицией. Только в 1888 г. Бенц получил право поездки на автомобиле в городе и его окрестностях (по существу это было первое официальное удостоверение на право управления автомобилем), чему способствовало поездка его жены Берты с сыновьями. На Мюнхенской промышленной выставке 1888 г. Бенц получил за свой трехколесный «Патент Моторваген» золотую медаль.

Бенц создаёт в Германии собственную компанию «Бенц и К0», которая в 1889 г. преобразовано в акционерное общество. В эти же годы Бенц и Даймлер были избраны членами совета Ассоциации строителей автомобилей, на котором они могли встречаться и вместе работать. В 1893 г. появился 4-колесный «Бенц-Виктория», а следующий «Бенц-Вело» 1894 г. стал первой серийной маркой автомобиля. Французские деловые люди быстрее немецких соориентировались в промышленном значении нового транспортного средства и уже с начала 1890-х годов стали развивать новую отрасль промышленности – автомобильную. Участие первых бензиновых автомобилей, изготовленных по патентам Бенца, в первой в мире автогонке Париж-Руан 1894 г. значительно

способствовали коммерческому успеху. Автомобиль Бенца мог послужить основой создания первого русского автомобиля Яковлева и Фрезе.

В 1903 г. вместе с сыном Ойгеном основал в Ладенбурге новую компанию «Carl Benz & Sohne» (букву «K» своего имени заменил на «C»). Бенц, как и Даймлер, быстро поняли значение автоспорта для рекламы своей продукции и активно участвовали в различных соревнованиях. В 1926 г. фирма Карла Бенца объединяется с фирмой «Даймлер» и создаётся новое акционерное общество «Мерседес-Бенц», успешно действующее до настоящего времени на мировом автомобильном рынке.





БИБЛИОГРАФИЯ

АВТОМОТОСПОРТА

(греч.biblion – книга + греч.grapho – пишу) – список печатных источников информации по фактам и событиям мирового и отечественного автомобильного и мотоциклетного спорта. Периодические издания (газеты и журналы) и отдельные книги, а также архивные документы, позволяют находить, систематизировать и обобщать информацию об этом виде человеческой деятельности, что нашло свое отражение в настоящей энциклопедии. Уникальные фонды крупнейших национальных библиотек нашей страны, прежде всего Российской государственной библиотеки в Москве и Рос-

сийской национальной библиотеки в Санкт-Петербурге, содержат почти все газеты, журналы и книги за все годы их выхода в свет у нас и многие, выходящие за рубежом.

Для поиска информации по тематике автотранспорта могут быть использованы следующие библиографические справочники и указатели: Библиография русской периодической печати 1703-1900 гг. (Материалы по истории русской журналистики). Составил и издал Н.М. Лисовский. – Петроград: 1915 г.; Библиография периодических изданий России 1901-1916 гг. ГПБ им. Салтыкова-Щедрина. Составители: Л.Н. Беляева, М.К. Зиновьева, М.М. Никифоров. Под общей редакцией В.М. Барашенкова, О.Д. Голубевой и Н.Я. Морачевского. Т. 1, 2, 3, 4. – Л.: 1958, 1959, 1960, 1961; Дюперон Г.А. Библиография спорта. – Петроград: 1915; Летописи газетных и журнальных статей; Каталог книг, изданных журналом «Автомобильное дело» и типографией «Самокат». – СПб, 1907 г.; Автомобильный транспорт. Рекомендованный библиографический указатель. (Министерство автомобильного транспорта РСФСР, ЦБНТИ). – М.: 1988. В последнее время для поиска информации широко используется Интернет.

БИГФУТ-РЕЙСИНГ – соревнование на автомобилях повышенной проходимости с колесами увеличенного диаметра для преодоления крупных препятствий. Является развитием автомобильных соревнований по трайелу. Во Всероссийский реестр видов спорта бигфут-рейсинг включен в

автомобильный вид спорта как спортивная дисциплина.

«**БИКЕРНИЕКИ**» (латв. Bikernieku) – комплексная спортивная база в Бикерниекском парке г. Риги, включающая: кольцевую трассу для автомотогонки, картодром, спидвейный стадион с мотобольным полем. Кольцевая трасса имеет три варианта различной дистанции и трудности прохождения, которые можно выбрать в зависимости от уровня соревнований и мастерства его участников. Автогонки проводятся обычно на «скоростном кольце» длиной 3,66 км, а мотогонки – на «трассе мастерства» длиной 3,58 км. Наиболее активно использовалось Бикерниекское кольцо в 1970-1980-х годах; на нём ежегодно проводились около 500 мероприятий, включая соревнования по автомотогонкам от клубного до международного масштаба, учебно-тренировочные сборы, занятия и тренировки с юными спортсменами и т.д. Много сделал для совершенствования трассы её директор Эдуард Петрович Киопе.



Значок



Вымпел

«БИОМОТОР» – общее условное наименование транспортных средств, передвижение которых осуществляется за счёт мускульной силы животных или человека. Мышечная ткань способна превращать химическую энергию в механическую, т.е. сокращаясь выполнять работу. Наиболее широко в качестве «биомоторов» выступают лошади, особенно, с коими является хорошее приспособление конечностей для быстрого бега по твердому грунту и большая сила тяги. Коневодство (разведение и использование лошадей) возникло в Европе и Азии около 4000 лет до н.э., в Африку проникли из Малой Азии около 2000 лет до н.э., в Америку завезены в XVI веке н.э., а в Австралию в XVII веке. Основные три типа – верховая, упряжная и тяжеловозная, в которых свыше 200 пород и породных групп.

Средняя сила тяги при работе в упряжи составляет 14-15% живой массы, рекордная на коротком расстоянии – 927,5 кг (тяжеловоз латвийской породы); масса выюка 30-35% массы лошади, в горах 25-30%. Рекордная резвость под седлом на 1000 м – 54,6 с (66 км/ч); суточный пробег – 311,6 км. На стандартной дистанции круга ипподрома – 1609 м, рекордная резвость рысака – 1 мин 54,4 с (50,6 км/ч), иноходца – 1;49,0 (53,1 км/ч).

Наибольшее поголовье лошадей в мире, около 120 млн, было в 1930-х годах, но тогда уже стремительно наращивался мировой автомобильный парк. С ростом механизации количество лошадей стало стремительно снижаться, оставаясь

вспомогательным энергетическим резервом на транспортных работах. В 1985 г. мире насчитывалось около 64 млн лошадей, в Китае – 11 млн, в США – свыше 10 млн. В России в 1916 г. было 38,2 млн лошадей, в 1985 г. – около 5,8 млн лошадей, в основном сосредоточенных в колхозах, совхозах, на конных заводах и в государственных заводских конюшнях. Высококласные лошади используются для спорта и туризма, и их стоимость может значительно превышать стоимость автомобиля.

Всего насчитывается более 50 старинных и устаревших, порой забытых в первоначальном значении, названий (терминов) «биомоторов», многие из которых впоследствии перешли в автомобильное, мотоциклетное и двигателестроение. Основные названия «биомоторов» следующие: арба, веломобиль, возок, дилижанс, дровни, дроги, кабриолет, катафалк, кибитка, колымага, коляска, конка, ландо, повозка, пролетка, рыдван, тарантас, таратайка, тачка, фаэтон, фура, экипаж.



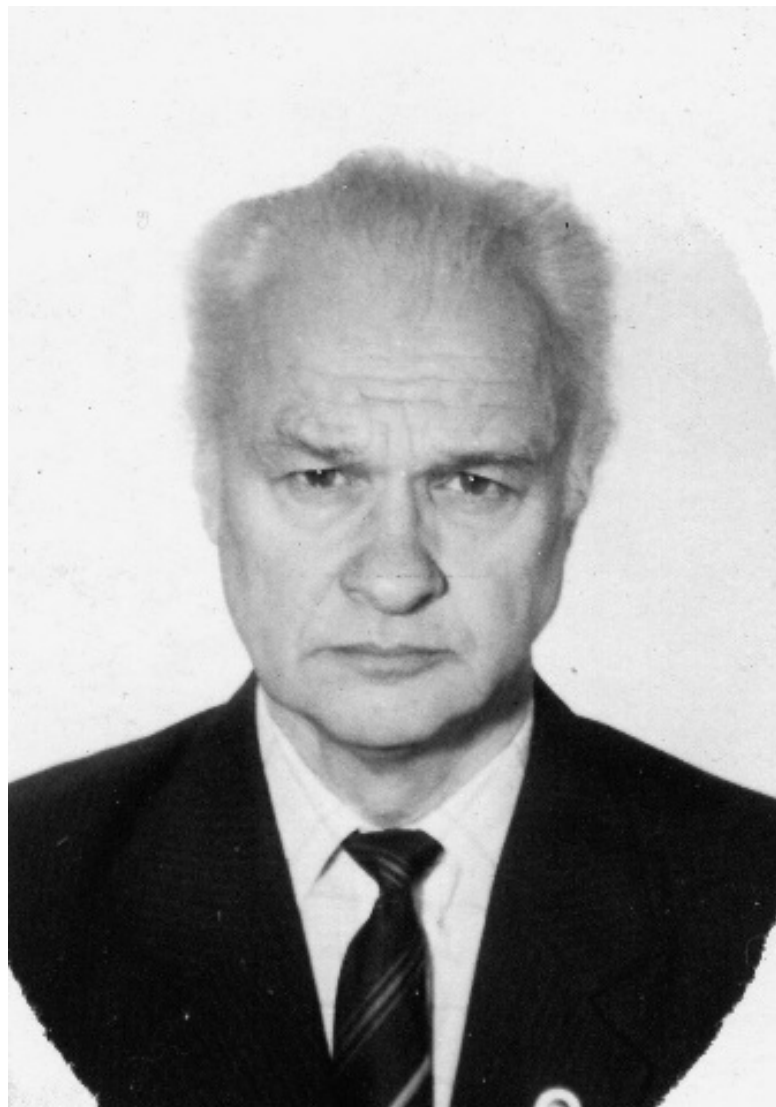
Биомоторы конца XVIII века (гравюра Набгольца)

БЛОХИН Борис Дмитриевич (7.05.1936) – один из активных организаторов и судей в области автоспорта, судья всесоюзной категории (1982), почётный судья по спорту (1995), заслуженный деятель физкультуры и спорта России. Родился в г. Плавске Тульской области, учился в Рязани, где окончил радиотехнический институт (1960). В период 1953-1961 гг. занимался мотоспортом, тренер В.А. Адоян. Был чемпионом Рязанской области по многодневке в классе

мотоциклов 175 см³. На 1-й Спартакиаде народов РСФСР в Казани выполнил норматив мастера спорта по мотоспорту. Увлекался мототуризмом, где также достиг уровня мастера спорта. В 1961-1964 гг. работал инженером на космодроме «Байконур» в Казахстане. В 1964 г. переехал в г. Калининград Московской области (ныне г. Королев), где продолжил работу в области космической техники в Центральном НИИ машиностроения (ЦНИИМАШ). С 1968 г. стал заниматься автоспортом. Участвовал в ралли «Москвич» в качестве водителя и штурмана, а затем всё чаще в качестве спортивного судьи.

В период 1976-83 гг. был бессменным заместителем главного судьи на ралли «Русская зима», обеспечивая комплектование и руководство судейскими бригадами (участвовало до 200 судей на 70 автомобилях личного пользования). В годовщину запуска первого в мире советского искусственного спутника Земли организовал 4.10.1977 г. ралли «Спутник», в которых впервые приняли участие многие автолюбители, в том числе и автор данной книги. Активно участвовал в организации и судействе ралли «Энергия», «Подмосковье», «Гуково», «Мороз» и др. С 1979 г. член Всесоюзной коллегии судей (ВКС) Федерации автоспорта (ФАС) СССР. На протяжении 4-х лет работал над составлением новых Правил по автоспорту, которые были введены в действие с 1.01.1988 г. и явились основным регламентирующим документом в этой области спортивной деятельности в нашей стране до приня-

тия Спортивного кодекса России. С созданием Российской автомобильной федерации активно принимает участие в ее деятельности, являясь одним из вице-президентов и членом Совета РАФ.



«БЛЮБЕРД» – рекордный автомобиль «Синяя птица», на котором знаменитые английские гонщики – отец и сын М. и Д. Кэмпбелл – установили ряд международных абсолютных рекордов скорости автомобиля.

«БМВ» (BMW – Bayerische Motorenwerke) – фирма и марка автомобилей и мотоциклов в Германии, а также испытательный полигон (автодром) во Франции. С 1923 г. фирма начала выпускать мотоциклы, а с 1928 г. – легковые автомобили. В 1946 г. на базе трофейных мотоциклов БМВ Н.Н. Шумилкин создал рекордный мотоцикл «Комета-2». В 1980-х годах мотоциклы изготавливались с 2, 3 и 4-цилиндровыми 4-тактными двигателями с рабочим объемом 0,6-1,0 л, мощностью 20-66 кВт (27-90 л.с.), максимальной скоростью 145-220 км/ч. Легковые автомобили относились к среднему классу и имели повышенные динамические качества. Рабочий объем двигателей автомобилей лежал в диапазоне 1,8-3,5 л, мощность 90-290 л.с. (66-210 кВт), скорость до 160-255 км/ч.

БОГДАНОВ Олег Андреевич (28.12.1948) – автоспортсмен, спортивный журналист и писатель. Родился в Ленинграде, где окончил среднюю школу (1966), политехнический институт (1973) и стал заниматься автоспортом. В 1975 г. переехал в Москву и до 1979 г. работал на ЗИЛе водителем-испытателем, закончив ещё ВТУЗ при заводе (в даль-

нейшем автомобильно-строительный институт). В составе заводской команды выступал на грузовых и легковых автомобилях в ралли «Невские огни», «Белые ночи», «Руденс» и др. В период 1979-90 гг. работал в журнале «За рулём», вначале редактором отдела эксплуатации и испытаний, потом редактором отдела спорта, одновременно продолжая выступать на соревнованиях по автоспорту. Летом 1988 г. на ВАЗ-2108 установил своеобразный рекорд, пройдя от Москвы до Лиссабона 4811 км за 45 часов. В мае – июне 1989 г. организовал и совершил марафонский автопробег на трёх «Нивах» по глухим местам Африки (Алжир, Мали, Того, Бенин, Нигерия и др.), где когда-то впервые на «Руссо-Балте» в 1913 г. побывал русский автомобилист и журналист А.П. Нагель. В 1992 г. создал организацию «Триконт». В своих журнальных статьях и книгах увлекательно описывает события и факты по автоспорту, в которых был непосредственным участником.



О. БОГДАНОВ Э. ЦЫГАНКОВ

ОСНОВЫ МАСТЕРСТВА

АЗБУКА
НАЧИНАЮЩЕГО
АВТОСПОРТСМЕНА



БОДРИ де СОНЬЕ Шарль Луи (1865–1938) – фран-

цузский журналист и один из первых в мире популяризаторов автомобилизма, образный и живой язык которого позволял сравнительно легко овладевать новым видом транспорта. В 1897 г. издал свою первую книгу «L'Automobile theorique et pratique» (Теория и практика использования автомобиля). С 1901 г. стал издавать журнал «La Locomotion» (Средства передвижения), который вскоре изменил название на «La Vie Automobile» (Автомобильная жизнь). С 1906 г. редактировал журнал «Omnia» (Омниа). В 1907 г. выпустил одну из популярных своих книг «L'Art de bien conduire une Automobile» (Искусство управления автомобилем).

Многие его книги были хорошо известны русским автомобилистам, для которых в то время французский язык не представлял особой проблемы, а также благодаря переводу и публикации его книг в России. Еще в 1902 г. в Санкт-Петербурге в приложении к журналу «Спорт» редактора-издателя А.П. Нагеля, стали выходить переводы статей Бодри де Соны в выпусках под общим названием «Основные понятия об автомобилизме». Его книга на русском языке под названием «Искусство пользоваться автомобилем» вышла уже в 1918 г. в революционном Петрограде. Можно отметить, что первое поколение русских автомобилистов было обязано своим знанием этому подвижнику автомобилизма.

«**БОКС**» – название фигуры и упражнения по скоростному маневрированию (фигурному вождению) автомобиля. Представляет собой прямоугольник, ограниченный с трех

сторон стойками, расположенными на расстоянии около 1 м, и открытой узкой стороны. Через узкую сторону участник должен въехать в фигуру задним или передним ходом так, чтобы не задеть ограничителей, и чтобы ни одна деталь автомобиля не выходила за пределы фигуры, т.е. проекция автомобиля должна быть внутри проекции фигуры. Контроль осуществляется обычно двумя судьями, из которых один следит за задней стороной фигуры, другой – за въездными стойками. Фигура и упражнение на ней входят в состав комплекса автомногоборья.

«БОКСБЕРГ ГОТА» (Boxberg Gotha) – кольцевая трасса для гонок в Германии (бывшем ГДР), на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту. Находится рядом с автобаном между городами Айзенах и Гота.

сант» (L'Obeissante – «Послушный») массой 4,5 тонны на 12 пассажиров. Двухцилиндровый двигатель развивал мощность 25 л.с. и передавал её через коробку передач на задние колёса с помощью цепной передачи. 9 октября 1875 г. Болле впервые публично продемонстрировал этот экипаж на улицах Парижа, где он вызвал большой интерес. В 1878 г. создал паровой экипаж «Болле-Мансель» меньших размеров и оригинальной конструкции, который имел характерные черты будущих автомобилей: переднее расположение двигателя с приводом на задние колёса посредством продольного ведущего вала, довольно точная независимая система рулевого управления. Эти экипажи могли развивать скорость до 40 км/ч и получили широкое распространение в Австрии и Германии; один из них демонстрировался на Нантовской выставке 1879 г. В этом же году Болле построил для французской армии большой локомотив «Марианна» массой 20 тонн.

В 1880 г. паровой омнибус Болле «Нувель» мощностью двигателя 30 л.с. и массой 3 тонны развивал скорость 45 км/ч, а построенный им в 1882 г. паровой дилижанс «Рapid» – около 50 км/ч. В автогонке Париж–Бордо–Париж 1895 г. на дистанции 1175 км «Нувель» был единственным паровым автомобилем, достигшим финиша. Сам Болле любил быструю езду и свыше 70 раз платил штрафы за превышение скорости, которые тогда во Франции ограничивались 20 км/ч. Паровые экипажи Болле пользовались большим успехом, и

он получал много заказов. В 1895 г. им построен паровой омнибус «Авант-Курьер» на 40 пассажиров, и паровая почтовая карета для маркиза де Брока.



Амадей младший, Amede Jr. (1867–1926) – его сын, который вначале также конструировал и выпускал паровые автомобили, дело отца продолжил. С 1896 г. начал выпускать автомобили с 2-цилиндровыми ДВС в 6 л.с. и ременным приводом колес. Гоночный вариант его автомобиля с обтекаемым кузовом занял 3-е место в гонке Париж – Амстердам 1898 г. С 1904 г. его автомобили снабжались 4-цилиндровыми двигателями мощностью 20 л.с. Объем выпуска составлял порядка 30-40 автомобилей в год для аристократической клиентуры.



Леон, Leon (1870–1913) – второй сын Амадея старшего, который также занимался изобретением, конструированием и продажей автомобилей. В 1895 г. предложил идею трехколесной вуатюретки с тандемным (друг за другом) расположением сидения и одним задним колесом, а через год реализовал ее. Эта машина считалась первой среди серийных автомобилей с пневматическими шинами, в качестве которых использовалась продукция фирмы «Мишлен». С 1903 г. разрабатывал в основном легкие и малогабаритные автомобили, пользующиеся успехом у покупателей.



БОЛЬШОЕ МИНСКОЕ КОЛЬЦО – кольцевая трасса для автотогонок длиной около 40 км, представляющая собой примыкающие друг к другу шоссе с асфальтовым покрытием. Это была одна из первых трасс, на которой проводились в 1950-1960-е годы кольцевые автомо-

тогонки, включая чемпионаты страны.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ АКФ, Grand Prix de L'ACF – старейшие международные автогонки классического типа, проводимые во Франции с 1906 г. Пришли на смену автогонок на «Кубок Гордон Беннета», проводимых в период 1900-1905 гг. До Первой мировой войны проводились в периоды 1906-1908 и 1912-1914 гг.(18); до Второй мировой войны – ежегодно в период 1921-1939 гг. С 1950 г. до настоящего времени являются наиболее престижными соревнованиями по кольцевым автогонкам, которые входят этапом чемпионата мира Формулы-1.

Основной организатор гонок – Французский автомобильный клуб (АКФ), стремился использовать автоспорт, как экспериментальную базу для автопромышленности, поэтому эти гонки явились мощным катализатором технического прогресса в автомобилестроении. Для этого АКФ занимался разработкой технических требований к автомобилям, необходимых для их участия в очередных гонках. Совокупность этих технических требований принято называть «гоночной формулой». Очередная гоночная формула объявлялась за год-полтора до введения, что стимулировало постройку новых совершенных машин для достижения результатов в Большом Призе АКФ и на других автогонках.

«БОЛЬШОЙ ПРИЗ ГЕРМАНИИ» – престижные международные кольцевые автогонки, периодически проводимые в Германии до Первой мировой войны (Приз Генриха

Прусского) и регулярно в период 1926-1939 гг., т.е. до Второй мировой войны, развязанной Германией. В 1926 г. местом гонок была трасса Авус, на которой победил Р. Караччиола на «Мерседес-Бенце» (2,0 л, 145 л.с.), пройдя дистанцию 391,46 км со средней скоростью 135,1 км/ч. Этот же знаменитый немецкий гонщик завоевывал Призы в 1928, 1931, 1932, 1937 и 1939 гг. Место проведения гонок – Нюрбургское кольцо, дистанция составляла 501-570 км. Средние скорости на этой трассе не превышали показанную Караччиолой в 1926 г., хотя мощность двигателей гоночных автомобилей достигала 600 л.с. Такого рода гонки ярко описаны Эрих Мария Ремарком в знаменитом романе «Три товарища».

«БОЛЬШОЙ ПРИЗ ЕВРОПЫ», 1950 – название первых кольцевых гонок Формулы-1, которые состоялись в Англии на трассе «Сильверстоун» 13.05.1950. Это был первый этап многоэтапных гонок чемпионата мира, которые наиболее популярны до настоящего времени и считаются «королевским» видом спорта. Первым победителем стал итальянский гонщик Д. Фарина на «Альфа-Ромео».

«БОЛЬШОЙ ПРИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА», 1913 – первые в России международные автомобильные кольцевые гонки, проведённые 26.05.1913 Санкт-Петербургским Автомобиль-Клубом. Хотя организаторы вначале не решились официально назвать гонку «Большой Приз», но по составу участников, организации соревнований и успешному проведению, ей присвоили указанное название. Трасса проходи-

ла по примыкающим друг к другу загородным дорогам: Волхонское шоссе (направление от Стрельны к Царскому Селу), поворот на шоссе Пулковое – Гатчина до пересечения с шоссе Царское Село – Красное Село, далее Красное Село – Лигово до пересечения с Волхонским шоссе и поворот на это шоссе (Волхонку). Длина круга 28,6 вёрст (30,5 км). Общая дистанция – 7 кругов, что составляет 200,2 версты (213,6 км). Экипаж каждого автомобиля два «ездока» – водитель («управляющий») и механик («напарник»). Распределение стартовых номеров и, соответственно, порядок стартов определялся по мощности двигателей автомобилей. Спортивно-техническими параметрами гонки являлись: абсолютная скорость прохождения заданной дистанции (время или место прихода на финиш), регулярность движения и отдача двигателя.

Записался на гонку 21 участник, стартовало – 18, закончили соревнование и получили зачёт 9 спортсменов, такое же количество сошло во время гонок. Участвовали спортсмены из Франции – Дюре, Донье и из Англии – Холловель. Эти автогонки были хорошо подготовлены и организованы. Все примыкающие к трассе дороги загорожены шлагбаумами («рогатками»), на поворотах насыпаны валы песка, неровности на трассе отмечены флагами, участок дороги от поворота с Пулковского шоссе и построенными трибунами отгорожен деревянным забором, предусмотрено место для стоянки автомобилей участников и зрителей, специально построен буфет. На всех поворотах стояли «карыеты ско-

рой помощи» с медицинским персоналом. Оцепление всей трассы осуществляли солдаты и «стражники», не допускающие к трассе зрителей ближе, чем на 10 саженей (более 20 м). Через 1,5 км по трассе стояли офицеры-контролёры с красными флагами, которые обязаны были следить за тем, чтобы гонщики уступали друг другу дорогу и при опасности могли остановить гонщика, если дорога оказывалась загрождённой. Связь обеспечивала группа мотоциклистов – членов «Всероссийского Общества Мотоциклистов». Для медленного проезда Красного Села предусматривалась 10-минутная нейтрализация времени (на въезде экипажу выдавался включённый секундомер, который на выезде передавался контролёру, и по истечении 10 мин гонка возобновлялась).

Все автомобили накануне были взвешены в Первой учебной автомобильной роте. Перед стартом у всех участников проверены документы на право управления автомобилем и осмотрены «сигнальные аппараты». В напряжённой и драматической борьбе победителем стал русский гонщик Г.М. Суворин на автомобиле «Бенц»; только досадное недоразумение с судьями отодвинуло на второе место другого русского гонщика И.И. Иванова на «Руссо-Балте», который показал среднюю скорость прохождения 30-километрового круга 126,3 км/ч.

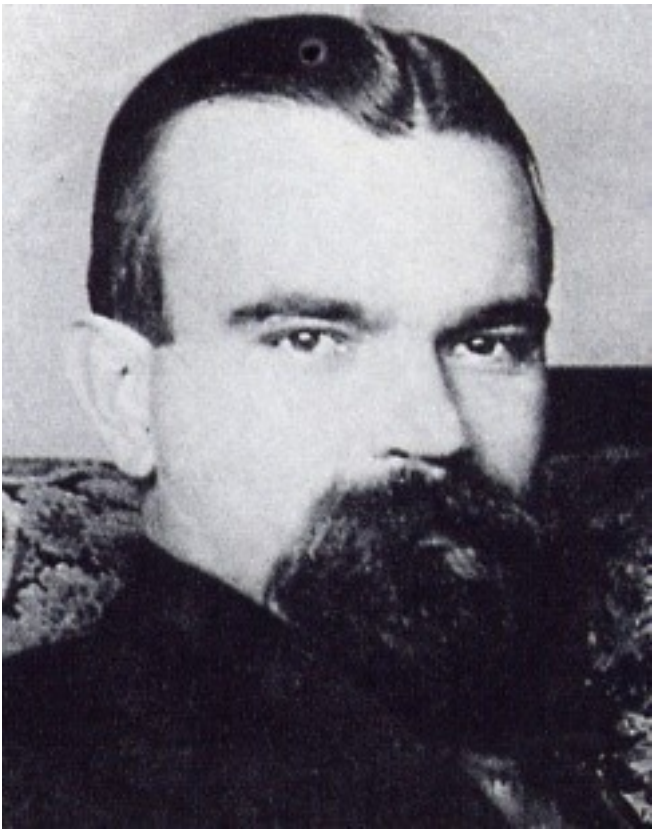
«БОЛЬШОЙ ПРИЗ» (фр. *prix* – награда, *prise* – добыча) – наиболее престижные автомобильные и мотоциклетные гонки страны-организатора соревнований (именуются также

«Гран-при» – Gran Prix). Автогонки с таким наименованием начались во Франции с 1906 г. – «Большой Приз АКФ» (Автомобильного клуба Франции) и быстро распространились по другим странам, включая и Россию, где в 1913 и 1914 гг. прошли первые кольцевые автогонки типа «Большого приза». В период 1925 – 1930 гг. основными соперниками на автогонках «Большой приз» были: «Бугатти», «Делаж», «Альфа Ромео» и другие машины, которые иногда именовали «автомобили Гран-при». С 1950 г. эстафету популярности соревнований «Большого приза» в автоспорте продолжила «Формула-1». Соревнования «Большого приза» могут быть не только для кольцевых гонок, но и по другим видам автоспорта, подчеркивая их значимость.

БОНДАРЕВ Дмитрий Дмитриевич (1878–1937) – инженер, конструктор, организатор производства в период становления и развития отечественной автопромышленности. Родился в станице Раздорской на Дону в семье состоятельного казака. В 1898 г. после гимназии поступил в Харьковский технологический институт, который закончил. Поступил работать конструктором в автомобильный отдел РБВЗ в Риге и вскоре стал заведующим этим отделом и помощником директора завода. После эвакуации РБВЗ, в связи с военными действиями в годы Первой мировой войны, по назначению директора завода М.В. Шидловского был представителем в эскадре самолетов «Илья Муромец» в Яблони под Варшавой. В конце 1915 г. занял пост директора трубочного

завода «Промет» в Петрограде и получил предложение возглавить проектирование и строительство автозавода АМО в Москве, а затем вошел в состав его правления.

Из-за нехватки средств и рабочих волнений в 1917 г. был вынужден оставить пост директора, поступил на службу к атаману казачества Каледину, возглавлявшего «белое движение» на Дону. В 1918 г. был первый раз репрессирован, но вскоре амнистирован. Работал в Москве на ответственных инженерных должностях (Главметалл, ГУГАП). Проектировал и строил в Ростове-на-Дону «Ростсельмаш», введенный в строй в 1930 г. Работал далее в институте металлов, главным инженером Главного автотракторного управления, стал кандидатом технических наук. По предложению директора ЗИСа И.А. Лихачева в 1935 г. возглавил на заводе проектное бюро (УРЗИС), по реконструкции предприятия и увеличению выпуска до 180-200 тысяч автомобилей. В 1937 г. снова был репрессирован и расстрелян (реабилитирован в 1955 г.).



«**БОЧКА**» – фигура для упражнения на мотоцикле в цикле: «Езда через искусственные препятствия», рекомендованная для выполнения в конце 1930-х годов с целью массово-

го привлечения советских мотоциклистов в мотоспорт. В виде фигуры используется цилиндрический предмет диаметром 50 см и длиной 1 м (может использоваться обычная бочка), которую надо прокатить передним колесом мотоцикла на расстояние 20-30 м. В современных соревнованиях в автмотоспорте типа слалома «бочкой» называют низкий (высотой порядка 50 см) ограничитель трассы.

«**БОЧКИ**» – третье упражнение (из 20) по фигурному вождению автомобиля в Правилах соревнований 1937 г. Нужно проехать между тремя бочками, расставленным по углам равнобедренного треугольника, как это показано на схеме. В зависимости от габаритов автомобиля размеры сторон треугольника колеблются: основание треугольника 5,5 м и равные стороны 3,25 м для легкового автомобиля ГАЗ-А и, соответственно, 8,0 м и 4,5 м для грузового автомобиля ЗИС-5. Бочки по осевой линии устанавливаются на цилиндрические подставки (отрезки бревна), а сверху на них по центру на перекладину с отверстием диаметром 3 см (для фиксации) кладется мяч типа волейбольного. Диаметр бочек – не менее 50 см, высота – не выше 80 см; диаметр подставок – 15 см; высота – 20 см. Для лучшей видимости на бочку надевается чехол из пестрой материи. Бочки на подставке должны быть устойчивы, но в то же время достаточно чувствительны к малейшим толчкам, которые более заметны при падении с бочки мяча. Место каждой бочки отмечают краской, чтобы в случае падения можно было бы точно восстановить перво-

начальное расположение. Пенализация – 5 очков за прикосновение к бочке и падение мяча, а также дополнительно 5 очков за падение бочки. Упражнение на фигуре считается не выполненным, если водитель уронил две бочки.

БОЧКОВ Анатолий Викторович (24.01.1952–23.10.2010) – мастер спорта международного класса (1973) из Ленинграда. В период 1969-1986 гг. был одним из сильнейших мотокроссменов страны, 10 раз был призером страны по мотокроссу. Мотоспортом начал заниматься с 1966 г. во Дворце пионеров и школьников у К.А. Демянского, а с начала 1970-х годов – в сборной команде страны и спортивного клуба Ленинградского военного округа под руководством тренеров С.М. Сергеева, В.И. Соколова, Ю.И. Трофимца, А.А. Дежинова. Двукратный бронзовый призер чемпионата мира 1973-74 гг. в командных соревнованиях «Кросса наций» в Швеции и Швейцарии. Многократный призер чемпионатов страны по мотокроссу в классах 125 см³ и 500 см³ в 1977-78 гг. Чемпион Спартакиады армий Варшавского договора соцстран и победитель Кубка Прибалтики. В 1979 г. закончил школу тренеров при Военном институте физической культуры, а в 1984 г. – курсы повышения квалификации. Работал тренером-преподавателем.



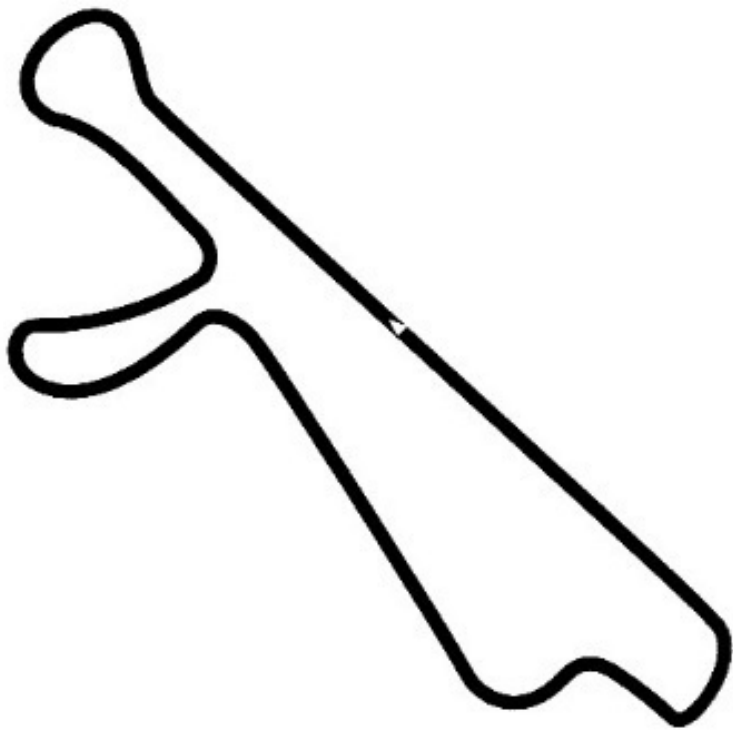
БОШ Роберт, Bosch Robert (1861–1942) – немецкий механик, изобретатель и предприниматель, основатель электротехнической фирмы своего имени по производству магнето для системы зажигания автомобилей и мотоциклов. Родился в многодетной сельской семье (был 11-м ребенком из 12). Учился в реальном училище в небольшом городке Ульме недалеко от Нюрнберга. Осваивал точную механику, в качестве вольного слушателя посещал лекции в Техническом институте Штутгарта. В 1884 г. уехал в Северную Америку, где некоторое время работал на фирме «Эдисон Мэшин Уоркс» (Edison Machine Works). Вернувшись в Германию 15.11.1886 открывает в Штутгарте небольшую мастерскую, которая ремонтирует и выпускает электрические приборы, в том числе начал выпуск усовершенствованных им магнето низкого напряжения. После заключения контракта с Даймлером выпуск магнето стал увеличиваться, особенно с расширением автомобильного производства. С 1902 г. фирма начала выпускать магнето высокого напряжения (изобретатель Г. Хонольд, работающий у Боша). Филиалы фирмы «Bosch» открылись в Англии, Франции, США. Увеличивающиеся доходы фирмы позволили с 1906 г. ввести 8-часовой рабочий день и улучшать условия труда. Впоследствии фирма прославилась производством высококачественного автомобильного электрооборудования, а имя основателя увековечено в «Зале автомобильной славы» Детройта.



«БОШЕ» – мотоциклетная фирма во Франции, основан-

ная в конце XIX века. На трицикле этой фирмы «Даррак Боше» с 2-цилиндровым двигателем и с рабочим объёмом около 4 л. в 1901 г. гонщик Ригаль В. на трассе Апшер установил абсолютный рекорд скорости – 108,4 км/ч.

«БРАГА» (Braga) – кольцевая трасса в Португалии, на которой проходят национальные и международные мотогонки, включая этапы чемпионата мира. Находится в северной части страны, рядом с г. Бра́га, административным центром провинции Минью (аэропорт в г. Порто).



БРАСЛЕТ СПОРТСМЕНА – металлическая пластинка с цепочкой, носимая наподобие наручных часов на правой руке с целью оперативной идентификации спортсмена в случае потери сознания при аварии и медицинского вмешательства. С этой целью на пластинке, размером не менее 35x20

мм, выгравировываются: фамилия, инициалы (может быть полное имя и отчество), год рождения (может указываться дата), группа крови и резус фактор. В автоспорте внедрён с 1 мая 1969 г. согласно постановлению ФАС СССР (протокол № 13/1, пункт 9а, от 8.01.1969) по рекомендации ФИА для участия в автогонках (кольцевых и трековых), ралли, кроссе, картинге и рекордных заездах. Аналогично и в мотоспорте.

«БРЕВНО» – название фигуры и упражнения на ней при проведении соревнований мотоциклистов по фигурному вождению, которое имитирует проезд по лесной дороге с выступающими корнями или поваленными деревьями. Для этого используют бревно толщиной 25-30 см и длиной до 2 м, через которое водитель должен перебраться с мотоциклом. Для этого, подъехав к бревну на первой передаче, водитель сходит с него, приподнимает переднюю часть мотоцикла так, чтобы положить его на бревно, затем, держась левой рукой за руль, а правой за багажник, приподнять мотоцикл и толкнуть его вперед, перенеся через бревно заднее колесо, садится и продолжает движение. Если двигатель заглох, то начисляется, например, 20 штрафных очков.

БРЕГАМ (Brougham, синоним Coupede Ville) – тип кузова автомобиля с открывающейся частью крыши с люком над передним рядом сидений водителя и пассажира.

«БРЕМГАРТЕН» (Bremgarten) – кольцевая трасса в лесу Бремгартен окрестностей Берна в Швейцарии, на которой проводятся международные автомотогонки, включая этапы

чемпионатов мира Формулы-1. Длина круга 6840 м, рекорд трассы 163,992 км/ч (1954). Известно также как «Швейцарское шоссейное кольцо».

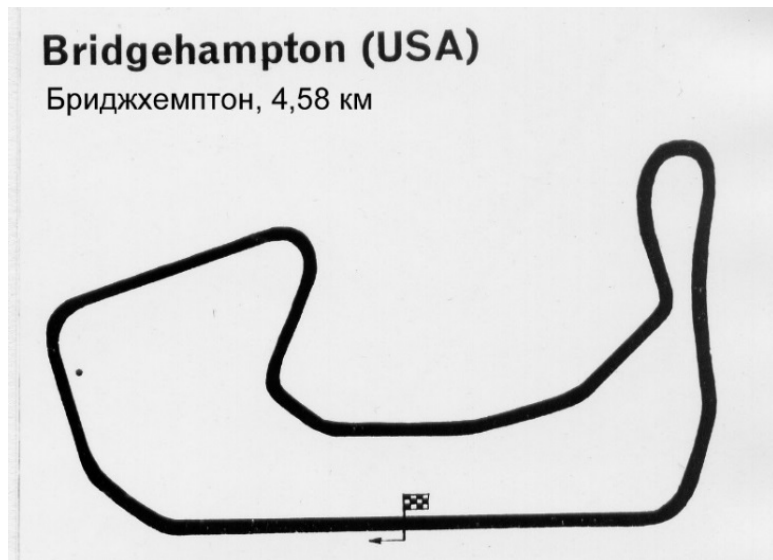
«**БРЕНДЗ ХАТЧ**» (Brands Hatch) – трасса кольцевых гонок близ местечка Брендз-Хетч в Англии, в 32 км к юго-востоку от Лондона, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту. Эта трасса вначале имела длину круга 2570 м, но в результате реконструкции, длина круга изменялась: 1996 м, 4221 м и 4265 м при минимальной ширине 9,14 м. Рекорды трассы: 164,394 км/ч (1975), 217,569 км/ч (1986). Начиная с 1964 г. до начала 1980-х годов, трасса через год включалась в этапы чемпионата мира по автогонкам Формулы-1, затем в период 1982-86 гг. ежегодно и после этого трасса была исключена из этих этапов. Зато на этой трассе ежегодно проводятся этапы чемпионата мира по мотогонкам.

В 1974 г. на этой трассе и в школе пилотов побывали пять самых опытных советских гонщиков: Ю. Андреев, М. Балезин, С. Брундза, Л. Потапчик и В. Щавелев, но это был единственный случай. В апреле 1992-1994 гг. на этой трассе проходили первые этапы гонки грузовиков на Кубок ФИА и чемпионата Европы (с 1994 г.), в которых участвовали российские спортсмены А. Маркин, А. Балашов и др. В гонках 1994 г. вместо Маркина впервые выступал на «ЗИЛе» его одноclubник – мотогощик Балашов, выигравший зимой этого года две золотые медали на личном и командном чемпиона-

тах мира в мотогонках на льду. Балашов благополучно прошёл 5 кругов, но на 6-м круге не смог удержать на трассе 5-тонный седельный тягач и врезался в ограждение. Англичанин Р. Уокер, выступая на «ЗИЛ-4421С» в этих соревнованиях, занял 3-е место. На этой трассе проходят также чемпионаты Европы по ралли-кроссу.



«**БРИДЖХЕМПТОН**» (Bridgehampton) – кольцевая трасса для гонок в США, на которой проходят национальные и международные соревнования по автоспорту. Длина круга – 4580 м, минимальная ширина – 9,14 м, рекорд трассы – 191,42 км/ч (1969). Находится в 160 км от Нью-Йорка.



БРИЛИНГ Николай Романович (1876 – 1961) – крупный ученый в области автомобилестроения, один из первых советских двигателюв, доктор технических наук, профес-

сор, член-корреспондент Академии наук СССР. Закончил Императорское московское техническое училище (ИМТУ, потом МВТУ). В 1918 г. приглашен на должность заместителя председателя Центральной автомобильной секции ВСНХ РСФСР. Один из создателей Научного автотранспортного института (НАМИ) и его первый директор. В 1923 г. входил в состав редколлегии журнала «Мотор». В Особом конструкторском бюро при экономическом управлении ОГПУ разработал и в 1933 г. построил первый советский автомобильный дизель, названный «Коджу» от Коба Джугашвили. Занимался научной деятельностью в области теории тепловых процессов и динамики ДВС, разрабатывал методики расчета при конструировании автомобильных дизелей; автор ряда книг и учебников в этой области. В 1945 г. возглавлял работы по созданию семейства 4-, 6- и 8-цилиндровых дизелей, которые позже устанавливали на ряд специальных транспортных средств.



БРИТАНСКАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЛИГА

(фр. *ligue* от латин. *ligare* – связывать) – сформированное из клубных команд по спидвею в 1929 г. спортивное объединение в Англии, ставшее наиболее авторитетным в мире по этому виду мотоспорта. В её организационную структуру входят не только английские мотогонщики, но и лучшие спидвеисты мира. Соревнования, организуемые этой лигой, по составу участников не уступают любому этапу чемпионата мира по спидвею.

БРИФИНГ (англ. *brifing*, *brif* – короткий) – инструктаж участников и водителей, который проводит перед началом соревнований руководитель гонки или его заместитель, а также встреча официальных лиц соревнований с представителями средств массовой информации для краткого изложения сути ожидаемых или прошедших событий и ответов на интересующие вопросы.

«БРУКЛЕНДЗ» («Brooklands»), БРУКЛИНСКИЙ ТРЕК – первая в мире кольцевая трасса, построенная в 1907-1909 гг. в Англии близ Лондона специально для проведения автомотогонок. Длина круга – 4500 м с наклонными виражами, что позволяло развивать скорости свыше 200 км/ч. На этой трассе неоднократно устанавливались абсолютные рекорды скорости автомобилей и мотоциклов, проводились рекордные заезды на длинные дистанции, автогонки на «Большой Приз Великобритании» и другие соревнования. Благодаря этой трассе центр автомотоспорта в Западной Ев-

ропе после Первой мировой войны переместился из Франции в Англию. С началом Второй мировой войны территория трассы в 1939 г. была отдана для производства самолётов. Во время войны трасса пострадала от немецких бомбардировок и её впоследствии не стали восстанавливать для автотогонок.

БРУМ Анатолий Георгиевич (1945) – мастер спорта международного класса по автоспорту из г. Москва (Зеленоград), заслуженный тренер России. Родился на Сахалине, учился в школе г. Костромы, окончил технологический институт в г. Ярославле, специалист по двигателям внутреннего сгорания. Стал работать на Ижевском машиностроительном заводе в бюро дорожных испытаний, где в конце 1960-х годов под руководством заместителя главного конструктора Владимира Абрамяна началось мелкосерийное производство серийных машин. Для разработки и испытания новой техники вместе с Брумом были приглашены эстонцы Гуннар Хольм и Тойво Сепп, литовцы Стасис Брундза и Каститис Гирдаускас, латыш Витолтс Спруктс, одессит Сергей Вукович и др. Брум вначале исполнял функции механика в создаваемой на заводе команде раллистов, а затем стал одним из ведущих штурманов в экипажах ралли, прежде всего с С. Брундзой, в совершенстве освоив стенограмму прохождения скоростных участков ралли. Дважды вместе с Брундзой он становился чемпионом СССР по ралли. С успехом самостоятельно выступал в зимних трековых гонках. В 1981 г. при-

глашен в Москву на тренерскую работу в ЦАМК со сборной командой страны.



БРУНДЗА Стасис Казис (22.02.1947) – выдающийся советский и литовский спортсмен, заслуженный мастер спорта (1979) по автомобильному спорту из Вильнюса. В автогонках дебютировал в 1963 году в возрасте 16 лет на Приз Вильнюсского радиозавода. В 1970-80-е годы был 10-кратным чемпионом СССР по ралли. Неоднократный призер на международных ралли: 3-е место на «Рейде Польском» (1972), 2-е на «Русской зиме» (1973), 1-е место на «Туре Европы» (1974) и др. Лучшее достижение в чемпионатах мира – 6-е место на ралли Акрополис (1976). В 1977 г. награжден орденом «Знак Почета». С 1996 г. – президент Литовского автомобильного клуба (ныне – почетный). С 2000 г. – президент Литовского Ролл-Ройс клуба.



БРЭБХЭМ Джек, BRABHAM Jack (2.04.1926–19.05.2014) – чемпион мира Формулы-1 1959, 1960 и 1966 гг. Родился в Австралии. С 1948 начинает выступать в автогонках, собирая для этого машины собственной конструкции. В 1953 г становится чемпионом Австралии в горных гонках. В 1955 г. переезжает в Европу и дебютирует в гонках Формулы-1. А с 1959 г. в Формуле-1 дважды становится чемпионом мира. В 1962 г. создает собственную команду и в 1966 первым завоевывает звание чемпиона мира на машине собственного имени. В 1970 г. оканчивает спортивную карьеру, руководит своей командой, которую позже продает Б. Экклстоуну.

БУБНОВ Владимир Сергеевич (1935) – талантливый и разносторонний московский спортсмен по автоспорту, награжден почетным знаком «Мастер спорта СССР» (1969), заслуженный мастер спорта (1974). Работал на АЗЛК. В период 1964-1974 гг. семь раз был чемпионом СССР по трем видам автоспорта: по линейным и кольцевым гонкам – 1964 и 1966 годы, по трековым гонкам – 1966, 1967 гг. и по ралли – 1970, 1973 и 1974 гг. Участник крупнейшего ралли-марафона «Лондон-Мехико» и «Тур Европы». В составе сборной команды СССР по ралли неоднократно выступал на международных ралли.

БУГАТТИ Этторе, Bugatti Ettore (1881–1947) – спортс-

мен, конструктор и предприниматель, основатель фирмы своего имени (1907). Родился в Италии, где в 1899 г. завоевал ряд первых мест в гонках на трициклах. В 1901 г. на выставке в Милане, построенный им автомобиль был признан лучшим среди итальянских моделей, и он был награжден медалью Французского автоклуба. Работал на разных автофирмах. В 1904-06 гг. построил еще две модели автомобилей. На его предприятии в эльзасском г. Мольсхайм недалеко от Страсбурга с 1907 г. стали выходить автомобили «Бугатти», на которой в 1911 г. было завоевано 2-е место в «Большом призе Франции», что принесло ему и фирме всемирную славу. Всего за свою жизнь построил около 75 моделей автомобилей, многие из которых украшают автомобильные музеи мира.



«**БУГАТТИ**» (Bugatti) – марка автомобилей и трассы во Франции, названного по имени основателя автомобильной фирмы Этторе Бугатти. Трасса с длиной круга 4422 м представляет собой ответвление от трассы «Ле-Ман» и получила название «Ле-Ман – Кольцо Бугатти» (Le Mans-Bugatti). Рекорд трассы 164,631 км/ч (1967).



«БУГОР И КАНАВА» – упражнение по фигурному вождению мотоцикла, имитирующее движение по бездорожью с неровностями типа бугры, кочки, ямы, канавы, которые могут быть глубокими и мелкими, с крутыми или отлогими краями. Данное упражнение способствует выработке навыков и изменению посадки водителя во время преодоления препятствия. Так при преодолении канавы с отлогими краями водитель приподнимается с седла, перенеся вес тела на подножки, при этом при входе в канаву тело отклоняется назад, в середине канавы выпрямляется, а при выходе из канавы наклоняется вперед. При организации соревнования делают земляные бугры высотой 40-60 см и шириной у основания 1,2-1,6 м. В 10-15 м от бугра делают канаву глубиной 40-50 см и шириной 1,2-1,6 м. Водитель должен проехать че-

рез бугор, не опуская ног с подножки, без остановки и прыжка, а через канаву – без остановки и падения. За не точное выполнение упражнения начисляется, например, 20 штрафных очка.

БУЛЛА Карл, Александр, Виктор – династия русских фотографов, фотолетописцев истории России. Родоначальник династии Карл Карлович Булла (1853-1929) создал в Санкт-Петербурге свою фотостудию (существует и поныне на Невском, 54), где вместе с сыновьями Александром и Виктором запечатлел на фотографиях многих выдающихся людей своего времени (Максима Горького, Федора Шаляпина, Илью Репина и др.), в том числе первых русских автомобилистов: А.П. Нагеля, А.А. Мордвинова и др. Виктор Карлович Булла был в составе экипажа А. Нагеля во время его автопробега в 1910 г. по маршруту Петербург – Рим – Петербург с посещением многих стран Западной Европы. Еще в 1909 г. Виктор основал товарищество «Апполон» для производства хроникальных и видовых кинофильмов, поэтому по материалам автопробега он вместе с братом Александром и оператором Вериги-Даровским Ф. в 1910-11 г. сделал кинофильм на эту тему. Хроникальные фотографии Буллы отражают многие события и факты общественной жизни, являясь документальным свидетельством этого периода истории страны.

«БУРЕВЕСТНИК» – всесоюзное ДСО профсоюзов, объединяющее студентов, профессорско-преподаватель-

ский состав и сотрудников высших учебных заведений и членов их семей. Создано в 1957 г. на базе многочисленных ДСО 1938 г. Объединяло 43 местных организаций и 623 спортивных клубов. На начало 1960 г. 1876 членов общества стали мастерами спорта, в том числе и по автоспорту. Общество входит в Международную федерацию университетского спорта и принимает участие в Универсиадах – всемирных студенческих спортивных играх.

БУТОН (Bouton) Жорж (1847 – 1938) – известный французский предприниматель и конструктор паровых и бензиновых автомобилей, один из основателей в 1881 г. фирмы «Де Дион–Бутон». Вместе со своим сводным братом Шарлем Трепарду (Trepardoux) имел небольшое предприятие в Париже по изготовлению игрушечных паровых машин. Одна из игрушек попала в руки графа (позднее маркиза) Альберта де Диона, который и предложил организовать фирму по изготовлению двигателей и автомобилей. Произошло эффективное сочетание творческого таланта и финансового обеспечения. Бутон, Трепарду и Дион разрабатывали и строили небольшие и экономичные паровые котлы, что позволяло им создавать новые лёгкие паровые автомобили.

В 1883 г. Бутон сконструировал открытый 4-колёсный паровой экипаж для двух человек массой 470 кг с колёсами велосипедного типа (проволочные спицы и сплошные резиновые шины), на котором достигалась скорости до 40 км/ч. Большой паровой тягач «Де Дион-Бутон и Трепарду» с при-

цепом участвовал в первых в мире автомобильных соревнованиях в 1894 г. по маршруту Париж – Руан и первый пришёл к финишу. Однако поражение паровых автомобилей на вторых автомобильных гонках в 1895 г. по маршруту Париж – Бордо – Париж, заставили фирму «Де Дион-Бутон» сосредоточить основное внимание на производстве бензиновых двигателей внутреннего сгорания (ДВС) и автомобилей с двигателями этого типа.



Бутон Ж. (слева) с Дионом

БУЧИН Александр Николаевич (1917 – 2009) – мастер спорта по мотогонкам, которыми начал заниматься с 1937 г. вместе с братом Сергеем. Чемпион Москвы, рекордсмен СССР в классе мотоциклов до 750 см³, неоднократный призёр чемпионатов страны. В период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. был личным шофёром маршала Г.К. Жукова, проехав с ним по дорогам войны до Берлина, о чем изложил в книге «170 000 километров с Г.К.Жуковым: Беседы шофера полковника с историком Н.Н. Яковлевым». В 1949 г. стал чемпионом Москвы. Выступал в соревнованиях до 1950 года.



БУШЛАНОВ Пётр Александрович (1957) – мастер спорта международного класса по автоспорту, один из сильнейших картингистов страны. Родился на Урале в г. Магнитогорске. В 1969 г. начал заниматься картингом в Доме юных техников под руководством Аркадия Васильевича Трифонова. В 1974 г. пришел первый успех – второе место на юношеском первенстве страны в Мадонне (Латвия). В 1975 г. выиграл золотую медаль Спартакиады народов СССР в Курске и стал чемпионом страны в классе карта 175 см³. Своей «мыслящей ездой» обратил внимание тренера сборной страны Ю.Е. Ставровского и с тех пор много лет является членом сборной команды страны. Учился в МАДИ, где тщательно изучал и совершенствовал ДВС для картинга, создав «бушлановскую серию двигателей». Неоднократно завоевывал звания чемпиона и призера страны, успешно представлял отечественный картинг на международной арене. Лучшее место в чемпионате Европы – 9(1984 г.), чемпион и призер «Кубка Дружбы» соцстран с 1976 г.



«**БЬЮИК**» (Buick) – американские легковые автомобили, выпускаемые в 1902–1908 гг. фирмой «Бьюик», а затем концерном «Дженерал моторс» (General Motors). В 1980-х годах изготавливались автомобили среднего и большого классов с рабочим объемом двигателя 1,8-5,0 л и мощностью 63-110 кВт (85-150 л.с.), что позволяло развивать максимальную скорость 160-190 км/ч.

БЮЛЕР Игорь Владимирович (8.11.1922–5.09.2012) – мастер спорта СССР (1958), судья Всесоюзной категории (1960), профессиональный и активный деятель автоспорта. Родился в Ленинграде.

Отец – Владимир Христианович Бюлер был одним из активных автомобилистов в дореволюционной России (до 1917 г.), главой фирмы «Бюлер В.Х. и К0» по продаже американских автомобилей в Санкт-Петербурге. Имел автомобиль «Бетфорд» – фаэтон, 11 л.с., на котором участвовал в автомобильных соревнованиях. В традиционной гонке на 1 версту, организованной 6(19). 05.1912 Санкт-Петербургским Автомобиль-Клубом на Волхонском шоссе получил Памятный жетон в своей 7-й категории автомобилей (0,6 – 0,7 л), пройдя дистанцию со средней скоростью 63,2 км/ч. Участвовал также в Варшавском автопробеге (в140) 17.06-3.07.1912. В конце 1917 г. уехал с женой в Финляндию отдыхать, но обратно вернуться не удалось, так как 18(31). 12.1917 бывшая территория Российской империи была признана неза-

висимым государством, и в Советскую Россию въезд был закрыт. Только 6-летнего сына Игоря, родившегося в Финляндии, удалось отправить в Ленинград.

В 1939 г. Игорь Бюлер получил права водителя мотоцикла и стал преподавать мотодело, одновременно работая вместе со своим другом Сигизмундом Дичбалисом на Ленинградском мотоциклетном заводе «Промет» обкатчиком мотоциклов Л-8. Впервые участвовал в мотокроссе 22 июня 1941 г. (Парголово, налево до подъема дороги, в районе деревни Каменка), а на другой день добровольцем ушёл на войну. Водителем мотоцикла и автомобиля участвовал во всех крупных военных операциях осаждённого Ленинграда (900 дней блокады). В 1945-1953 г., находясь на службе в Военно-транспортной академии, создал и возглавил мотосекцию, преподавал вождение автомобиля, окончил курсы тренеров, участвовал в судействе соревнований. После демобилизации из армии в 1953 г. начал работать в ДСО «Спартак» и Ленинградском автомотоклубе. Активно исполнял спортивно-организаторскую, тренерскую и судейскую работу. Его наставниками в спорте были: М.И. Кедров, П.П. Воротилкин, Г.М. Афремов, Б.Н. Иванов. Организатор, командор и главный судья первых ралли в СССР – соревнований на регулярность хода автомобилей 1955 г. В 1956 г. Бюлер был назначен ответственным за проведение первых в стране международных соревнований по автомотоспорту из представителей 20 стран – мотокроссу в Юках и шоссейно-кольцевым автогонкам на

«Невском кольце». Изобретатель прибора для психотехнических испытаний водителей автомашин (авторское свидетельство № 134379 от 17.10.1960). Один из инициаторов постройки первого в стране Ленинградского мототрека и создания гоночных автомобилей «Ленинград». Им подготовлено свыше 40 мастеров спорта.

В 1997 г. по его инициативе и активном участии был создан «Совет ветеранов автотоспорта Санкт-Петербурга» (более 200 членов) фактически бессменно являлся председателем этой общественной организации. Благодаря его усилиям в Санкт-Петербурге был создан мемориал автотоспорсменам.



Буква В

«**ВАГОН**» – тип кузова легкового автомобиля, напоминающего автобус или железнодорожный вагон, т.е. это крытое, специально оборудованное помещение на колесах для перевозки пассажиров или грузов. У этого типа кузова нет сильно выступающих вперед моторного отсека и заднего багажника. В основном им «одеваются» минивэны. На таком автомобиле удобно перевозить судей и часть спортивно–судейского оборудования.

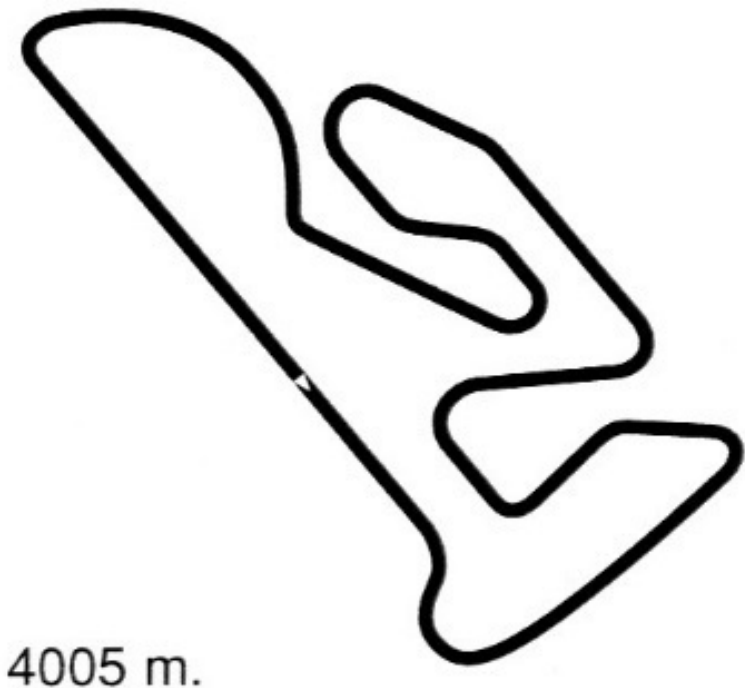
«**ВАЗ**» – марка отечественных легковых автомобилей малого класса, которые с 1970 г. начал выпускать Волжский автомобильный завод. Модели 2101–2107 классической компоновки имеют название «Жигули», полноприводная модель 2121 – «Нива», а первая в нашей стране переднеприводный автомобиль модели 2108 – «Лада-Спутник», выпускаемая с 1986 г. Автомобили ВАЗ, продаваемые за рубежом, называются «Лада». Выпускаемый в 1970–80–х годах модельный ряд автомобилей ВАЗ имел рабочий объем двигателя 1,20–1,57 л. при мощности 47–59 кВт (64–80 л.с.), что обеспечивало достижение максимальной скорости 132–155 км/ч. Эти автомобили стали основной технической базой для расширения занятием автоспортом в нашей стране.

«**ВАКАРЕЦЫ**» – частная мастерская Вацлава Вакарцы в Варшаве (Польша тогда была в составе Российской импе-

рии) по производству небольших двигателей для велосипедов. На спортивной выставке, открывшейся 30 мая 1903 г. в Варшаве (Дынасах), демонстрировались его 12 двигателей и моторный велосипед, развивающий скорость до 45 вёрст/ч (48 км/ч).

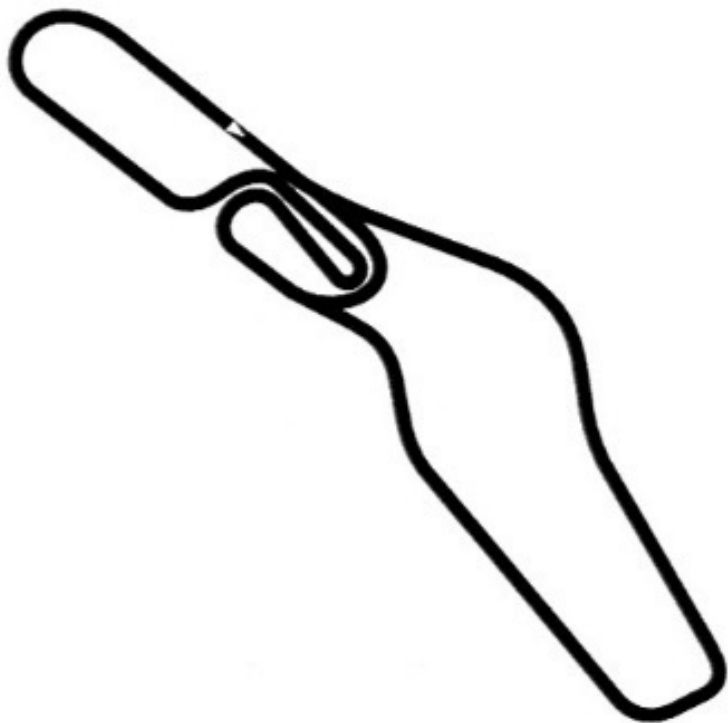
«**ВАКЕ–САБУРТАЛО**» – городская трасса для кольцевых гонок в Тбилиси, привлекавшая большое число зрителей в 1960–х годах. Проложена по улицам, соединяющим районы Ваке и Сабуртало с выходом на проспекты им. Чавчавадзе и Гурамишвили. Общая длина трассы может быть 2700 м или 3100 м с шириной асфальтового покрытия 11–18 м. Число поворотов 8, спусков и подъемов 4, превышение составляет 34 м при движении против часовой стрелки. Стартовая площадка длиной 250 м и шириной 18 м. Трасса включает два прямых участка по 520 м, внутренняя сторона которых разделена бульваром шириной 23 м, переходящий в жилой массив, вокруг которого замыкается трасса. Трасса позволяет развивать на автомобилях высокие скорости, что требует повышенных мер безопасности. В апреле 1967 г. случилась авария, которая унесла жизни шести зрителей. С тех пор гонки на этой трассе не проводились.

«**ВАЛЕНСИЯ**» (Valencia) – кольцевая трасса в Испании, на которой проходят чемпионаты мира по мотогонкам и традиционные национальные и международные соревнования по автоспорту. Длина круга 4005 м. Находится в 15 км от административного центра провинции Валенсии.



«**ВАЛЛЕЛУНГА**» (Vallelunga) – кольцевая трасса в Италии, на которой проводятся этапы чемпионата мира по мотогонкам, традиционные национальные и международные соревнования по автоспорту. Длина круга 3200 м, мини-

мальная ширина 10,97 м, рекорд трассы 165,066 км/ч (1974).
Находится в 35 км к северо-западу от Рима.



«**ВАН ДРЕНТЕ**» (Van Drenthe) – кольцевая трасса для гонок в Нидерландах (Голландии), на которой проходят на-

[illegible]

Circuit van Drenthe (Hollande)
Van Drenthe circuit (Holland)

«ВАНАМЫЙЗА–ОЯКЮЛА» (Vanavjisa-Ojarula, Tartu) – кольцевая трасса мотоспорта в г. Тарту (Эстония), на которой проходили чемпионаты СССР по мотогонкам с 1960 г.

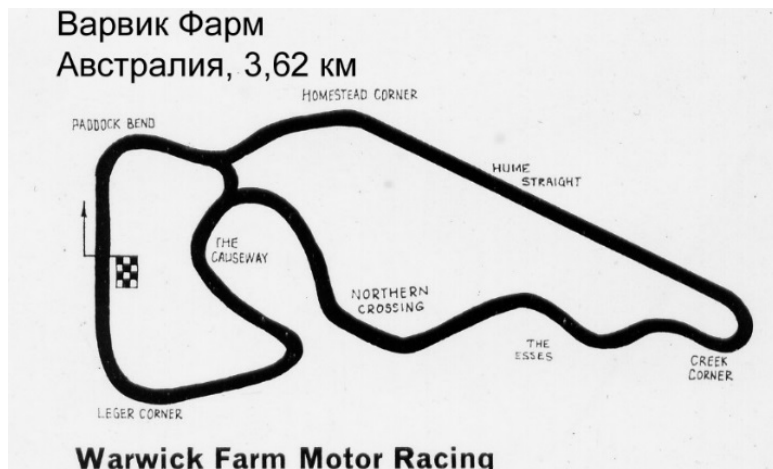
ВАНКЕЛЬ Феликс, Wankel Felix (1902–1988) – немецкий инженер, изобретатель роторного двигателя внутреннего сгорания, получившего название «двигатель Ванкеля». В 1934 г. создал и запатентовал его опытный образец. В 1936 г. основал лабораторию в г. Линдау (земля Бавария в Германии).

Во время войны работал в берлинской фирме ДФЛ, выпускавшей авиадвигатели. В 1951 г. создал свое конструкторское бюро, где в сотрудничестве с немецкой фирмой НСУ, в 1957 г. создал свой первый двигатель ДКМ, который, после доработки, с 1958 года открыл дорогу к практическому его использованию. За заслуги в двигателестроении в 1969 г. ему присвоили докторскую степень, а в 1987 г. он стал профессором в Мюнхенском техническом институте.



«ВАРВИК ФАРМ» (Warwick Farm) – кольцевая трасса для автотогонок в Австралии, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту. Конфигурация трассы позволяет проводить гонки с длиной круга 1450 м и 3620 м при минимальной ширине гоночного полотна 9,14 м. Рекорд трассы 152,26 км/ч (1970).

Находится в 32 км западнее Сиднея.



«**ВАРЕН**» – первая фабрика велосипедов в Варшаве (улица Святого креста, 25) владельца Б. Варена. На спортивной выставке в Варшаве (Дынасах), открывшейся 30 мая 1903 г., фирма выставили мотоциклы, велосипеды, тандемы и составные части к ним.

ВАРИАТОР (лат. *variare* – менять, видоизменять) – механизм передачи крутящего момента с плавным бесступенчатым (в отличие от коробки передач) изменением передаточного отношения. Для этого обычно используется фрикционная передача, в которой процесс регулирования проис-

ходит за счет изменения радиусов взаимодействующих поверхностей тел вращения (конус, цилиндр и др.) при их взаимном перемещении. В автомобиле «Семевского и Гоха» 1910-х годов использовался вариатор с коническими шкивами, через которые натянут ремень; передвигая его вдоль шкивов, можно было плавно менять передаточное отношение. В трансмиссии автомобиля «Юшкова» использовались сразу два вариатора.

Первый из них, выполняющий функции коробки передач, передаёт крутящий момент от двигателя через фрикционные диски, перпендикулярные друг другу; причём ведомый диск на поперечной оси может передвигаться по радиусу ведущего диска двигателя, плавно изменяя передаточное отношение.

Второй вариатор с раздвижными шкивами выполняет функции дифференциала. Из-за ограниченной величины крутящего момента, который может передавать вариатор, они не нашли широкого применения в трансмиссии автомобилей. Тем не менее в катушке зажигания двигателя автомобиля имеется вариатор, представляющий собой резистор и обеспечивающий работу системы зажигания при пуске двигателя.

«ВАРПА» – сельское республиканское ДСО, объединяющее физкультурников и спортсменов колхозов, совхозов и ремонтно-технических станций (РТС) Латвии, создано в 1956 г. На начало 1960-х годов включало 1217 коллективов

физкультуры и спорта, которые охватывали 45 490 человек, из которых 10 мастеров спорта.

«**ВАРТБУРГ**» (Wartburg) – марка легковых автомобилей, выпускаемых в Германии в период 1899–1904 гг. С 1956 г. выпуск автомобилей возобновлен народным предприятием «Аутомобильверк Эйзенах» (VEB Automobilwerk Eisenach) – автозаводом в г. Эйзенах Германии. В 1980-х годах выпускалась модель особо малого класса с 2-тактным двигателем рабочим объемом 1 л. Мощность этих двигателей составляла 36 кВт (50 л.с.), что обеспечивало максимальную скорость автомобилей до 130 км/ч. На их базе Хайнц Мелькус вместе с сыном Ульрихом построил гоночные автомобили «Вартбург», которые с успехом выступали на кольцевых трассах в нашей стране и за рубежом на этапах «Кубка дружбы» соц-стран. Под названием «Вартбург» в Германии также проходят традиционные ралли.



ВАРШАВСКИЙ АВТОПРОБЕГ, 1912 г. – крупный международный автопробег по принципам ралли на Императорский приз, проводимый в России в период 17 июня – 3 июля 1912 г. по маршруту: Санкт-Петербург – Рига – Варшава – Киев – Москва на дистанции более 3000 вёрст.

В состав организационного комитета, в его спортивную и техническую комиссии входили представители Императорского Российского автомобильного общества (ИРАО), автомобильных обществ Царства Польского и Прибалтийского края, автоклубов Санкт-Петербурга, Москвы, Киева и Риги. Командор пробега – вице-председатель ИРАО Свечин В.В.

Зарубежными участниками были автоспортсмены из: Германии (4 экипажа); Англии, Франции и Италии (по 3 экипажа); Австрии, Америки, Бельгии и Испании (по 1 экипажу). Заявочный взнос («подписные») составляли 150 руб. с экипажа или 400 франков, или 325 марок; за три недели до старта заявочный взнос увеличивается в 1,5 раза. Страхование «лежит на владельцах», также как гражданская и уголовная ответственность во время автопробега. Экипаж включал водителя и двух пассажиров. Управление могло быть передано одному из пассажиров, но об этом должно быть предварительно уведомлено. Представители печати могли быть в качестве пассажиров, но при особом разрешении организационного комитета и при наличии удостоверения от газеты или журнала.

Автомобили участников были распределены на 4 категории по рабочему объёму двигателя: I – свыше 6,5 л, II – от 4,5 до 6,5 л, III – от 3,0 до 4,5 л, IV – менее 3 л. В соответствии с этим экипажам устанавливалась норма времени (Н) на прохождение этапов пробега, которая подсчитывалась по формуле $H = 4 \cdot 3 \cdot i \cdot d^2 \cdot c + 7$, где i – число цилиндров, d – диаметр поршня в см, c – ход поршня в см. Как указывалось, в правилах пробега – «превышение или недостаток показанной автомобилем скорости, по сравнению с вычисленным по формуле влечёт плюсовые или штрафные очки, по 0,001 очка за каждую начатую 0,1% км скорости в час». До старта и после финиша этапа автомобили находились в закрытом

парке, где доступ к ним был запрещён. Перед стартом давалось 30 мин на осмотр, смазку, регулировку и ремонт.

В отличие от Рижского, Киевского, Севастопольского и других прежних автопробегов в России (1907–1911 гг.) на автомобилях участников впервые не было судей-контролёров, а использовалось пломбирование наиболее важных деталей и узлов автомобиля. В технических требованиях к автомобилям указывалось: должны иметь не менее 4-х мест «лицом к ходу», жёсткие крылья над колёсами от грязи, два независимых тормоза, задний ход, глушитель, три фонаря (в том числе задний для освещения «нумера»). Все виды неисправностей и поломок пенализировались в широкой градации – от 3 до 100 штрафных очков. Если пломба оказалась нарушенной, то начислялось максимальное количество штрафных очков, как бы за неисправную деталь или узел автомобиля. За опоздание на финиш каждого из этапов в пределах первых 15 мин налагался штраф – 10 штрафных очков, вторых 15 мин – 15 очков, последующих – по 20 очков. Протесты и заявления излагались только письменно с приложением 100 руб., которые возвращались только в случае «признания претензий, заслуживающих уважения». Оргкомитет мог исключить участника из соревнований и дисквалифицировать за несоблюдение правил и неосторожную езду, а также в случае признания состояния автомобиля опасным для дальнейшего движения по дороге.

Из 19 участников, стартовавших у станции Александров-

ская под Санкт-Петербургом, финишировало в Москве 12 участников (сход 37%), которые подверглись тщательному техническому осмотру, с разборкой двигателя и основных узлов автомобиля. Императорский приз – «прекрасную серебряную вазу для крющона» – по единодушному мнению судейской коллегии получил московский спортсмен–любитель П.Ф. Шорыгин, который не был среди претендентов, но прошёл по трассе ровно и спокойно, избегая излишнего риска. Приз великого князя Михаила Александровича получил англичанин Петти. Призами ИРАО награждены Валентин, Ефрон и Лапин. Золотой жетон Московского автомобильного общества вручён С. Овсяникову, серебряный – итальянцу Рьетти. Специальные призы городов: Киева, Риги и Ревеля вручили, соответственно, Шорыгину и немцам Люкке и Вейнару, приз Балтийского автоклуба – немцу Киенасту. Награждение проводилось в помещении Первого автомобильного клуба в Москве.

Отмечалось, что эти соревнования неожиданно (были проблемы с организацией) прошли с большим успехом, чему способствовала помощь государственных организаций и частных фирм; так РБВЗ дал на весь пробег комитету свой автомобиль «Руссо-Балт», а «Проводник» – бесплатно шины. Многочисленные зрители восторженно встречали участников по всему маршруту, и даже крестьяне выходили «с хлебом – солью». Это был последний крупный автопробег в дореволюционной России; в 1913 г. автопробег не плани-

ровался, а в 1914 г. был отменён из-за начавшейся Первой мировой войны.

ВАСИЛЬЕВ Степан Иванович (25.09.1945–6.09.2010) – талантливый спортсмен, мастер спорта, тренер и организатор соревнований по автоспорту из Тольятти. Родился на Урале в селе Ново-Михайловка районного центра Васильевка Оренбургской области в Башкирии, где окончил среднюю школу и работал на освоении целинных земель. После службы в армии в 1966 г. поехал на строительство Волжского автозавода. В 1974 г. закончил Тольяттинский электротехнический институт. В этом же году состоялось первое знакомство и увлечение автоспортом. Впервые выступил в тренировочном ралли на частном автомобиле (взял у друга) в 1975 г., где один из немногих дошёл до финиша. Чтобы утвердиться в спортивной команде почти два года пришлось «крутить гайки» и подметать территорию заводского автоклуба. В 1977 г. участвовал в зимних командных ралли в Прибалтике, а весной этого года успешно выступил на ралли в г. Ижевске. С тех пор активно участвовал в автокроссе, трековых гонках и, особенно, в ралли. Воспитал многих автоспортсменов. Является старшим тренером спортивной команды ВАЗа по ралли. На базе серийных автомобилей ВАЗ участвовал в отработке их спортивных прототипов, в том числе ВАЗ-21010 на ралли «1000 озёр» в Финляндии. Благодаря его энергии и усилиям на автополигоне ВАЗа создана кольцевая трасса для ралли-кросса.



ВАСИН Александр Иванович (1935–1969) – мастер спорта СССР (1958), один из сильнейших гонщиков страны 1950-х годов. Мотоспортом стал заниматься с 1948 г. в ДСО «Спартак», тренер – И.В. Бюлер. Под руководством С.М. Сергеева выступал за Спортивный клуб армии. Четырехкратный чемпион СССР (1958, 1960) и 3-кратный серебряный призер (1959, 1960) чемпионатов страны в мотокроссе, шоссейно-линейных и кольцевых гонках. Работал слесарем–механиком автомастерских Ленинградского Дома офицеров.



ВСЕРОССИЙСКОЕ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕ-

СТВО АВТОМОТОЛЮБИТЕЛЕЙ (ВДОАМ) – общественная организация, образованная в 1973 г. с целью массового объединения владельцев личного автотранспорта (автомotoлюбителей) для удовлетворения общих интересов, прежде всего приобретения автотехники и запчастей, строительства гаражей, мест стоянок, организации автотуризма и автоспорта. Устав общества утвержден постановлением Совета Министров РСФСР от 31 января 1974 г. № 76. Члены общества уплачивали вступительные и ежегодные членские взносы (по 5 руб. с владельцев автомобилей, 3 руб. – мотоциклов), которые вместе с хозяйственной деятельностью составляли основу финансовых средств. Общее руководство деятельностью осуществлял Центральный Совет и его Президиум.

Учитывая специфику организации и проведения соревнований на личном автотранспорте, организации ВДОАМ в основном культивировали такие виды автоспорта, которые не создают особой опасности для спортсменов и повышенного износа техники. К ним относятся: отдельные виды фигурного вождения, конкурс на знание ПДД, автотомногоборье, любительское ралли и автотуризм. По этим видам проводились чемпионаты, первенства и слеты ВДОАМ, где выявлялись и награждались чемпионы, победители и призеры. Основная направленность спортивных мероприятий – повышение водительского мастерства, технической культуры и дисциплинированности при управлении транс-

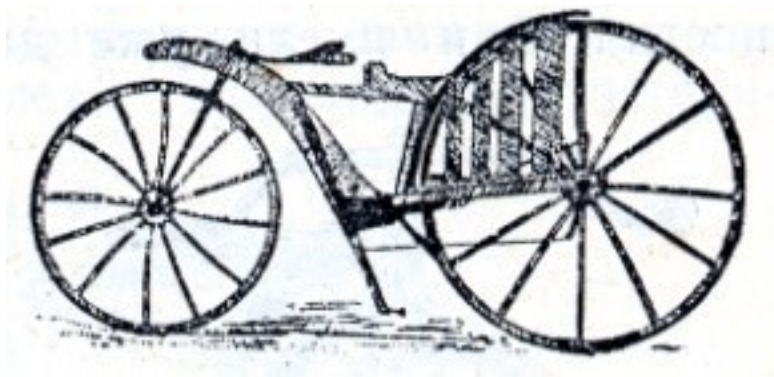
портными средствами, являющиеся действенной мерой по предупреждению ДТП.

ВЕДУЩИЕ КОЛЕСА – система колёс, создающая тяговые усилия для движения автомобилей, при подаче на них крутящего момента через трансмиссию от двигателя. В классической схеме компоновки автомобиля ведущими колёсами являются задняя пара колёс. Ведущими колёсами могут быть передняя пара колёс или все колёса в полноприводных автомобилях.

ВЕЛОМОБИЛЬ – трех- или четырехколёсный экипаж, напоминающий автомобиль, но приводимый в движение мускульной силой находящегося в нём человека. Предком веломобиля можно считать трицикл или квадрицикл, которые выпускались различными фирмами с конца XIX века.

ВЕЛОСИПЕД – средство индивидуального транспорта, приводимое в движение мускульной силой человека. В велосипеде воплотилась и сохранилась наиболее совершенным образом давняя идея «самодвижущегося экипажа», которая затем способствовала появлению «моторных» видов транспорта и развитию автотранспорта. Мотоциклу присущи все основные конструктивные особенности велосипеда, включая педальный привод для запуска двигателя. Автомобили, особенно начального периода своего развития, получили от велосипеда цепную передачу на ведущие колёса, раму из тонкостенных стальных труб, подшипники, пневматические шины и др.

Идею создания велосипеда в 1493 г. высказывал Леонардо да Винчи. Около 1520 г. известный немецкий художник А. Дюрер создал экипаж с рычажным ручным приводом. Однако принято считать, что велосипед изобрёл в 1817 г. барон фон Драйс из немецкого города Мангейма, где спустя 68 лет Карл Бенц изобрел автомобиль. Велосипед Драйса был в виде 2-колёсного одноколейного экипажа, сидя на котором можно было ехать, отталкиваясь от земли ногами. В дальнейшем уроженец Шотландии Гевин Далзелл изобрел велосипед, приводившийся в движение при помощи шатунов, который в 1889 г. был раритетом при экспонировании на выставке в Лондоне.



Велосипед Далзелло

В начале 1860 г. во Франции появился велосипед Пьера Лалмана с шатунами на переднем колесе, который получил название «костотряс».



Велосипед Лалмана

В 1869 г. француз Мишо изобрел велосипед с огромным передним колесом в 40–60 дюймов (1,0–1,5 м) и малень-

ким задним колесиком. В 1870 г. на механическом заводе в Ковентри все деревянные части, из которых ранее делались велосипеды, стали заменять металлическими, и велосипеды получили коммерческий успех. Езда на велосипеде Мишо, которого прозвали «паук», иногда сопровождалась падением не только на бок, но и через руль, так как центр тяжести находился над осью колеса. Тем не менее, как отмечает книга рекордов Гиннеса, в штате Калифорния 4.06.1989 был совершен проезд на велосипеде «Франкенсайкл» диаметр колеса которого составлял 3,05 м, но это была техническая экзотика. В начале 1880-х годов появился в продаже новый тип высоких велосипедов «Кенгуру» с уменьшенным передним колесом до 34-40 дюймов и пропорционально увеличенным задним, к которому впервые были применены цепи для передачи усилий от ног на колесо.



Велосипед Паук

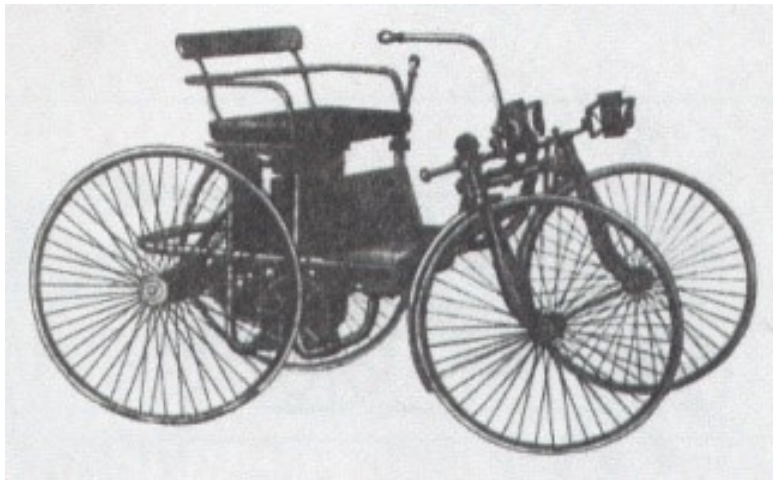
В это же время англичанин Дж. Старлей построил велосипед «Сефти» (безопасный) с колёсами одинакового диаметра в 28 дюймов (около 700 мм), которые впоследствии стали стандартными. Изобретение шотландцем Денлопом пневматических резиновых шин велосипед в общих чертах приобрел современный вид. В результате усовершенствований велосипеда скорость передвижения на нём стала в 4 раза выше,

чем при той же затрате энергии для ходьбы.



Велосипед Сефти

Велосипедный бум возник в Англии, Западной Европе и Северной Америке в конце 80-х – начале 90-х годов XIX века. Выпускались не только 2-колёсные, но и 3-колёсные («трициклы») и 4-колёсные («квадрициклы») велосипеды.



4-колесный велосипед

Стал бурно развиваться велосипедный спорт, создаваться велосипедные общества. «Общество велосипедной езды» Санкт-Петербурга (с 1901 г. – «Общество автомобильной и велосипедной езды») стало организатором в 1898 г. первой «гонки моторов» в России. Многие спортсмены пересаживались с велосипеда на мотоцикл и автомобиль. В дальнейшем многие велосипедные фабрики превратились в солидные автомобильные фирмы: «Пежо», «Даррак», «Ришар», «Клеман», «Адлер», «Пирс» и другие.

По своему назначению велосипеды подразделяются на до-

рожные, спортивные, горные и др. Так для инвалидов широко используются 3-колесные велосипеды, причем обычно с двумя передними колесами. Конструкция велосипеда непрерывно совершенствуется, и даже стало крылатым выражение «изобретать велосипед» из-за его кажущейся простоты.



Циклодром в Стрельне под СПб, 1896

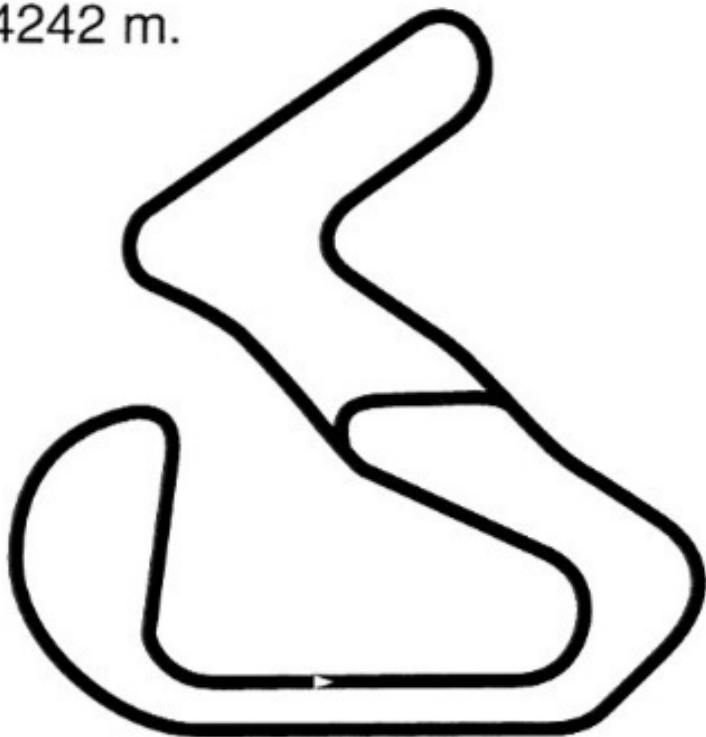
«ВЕЛОСИПЕД И РЕЧНОЙ ЯХТ-КЛУБ» – один из наиболее ранних отечественных журналов, публикующих заметки по автомобильному делу. Выпускался в Москве по 3 раза в месяц до конца 1895 г. под редакцией С.П. Яновско-

го. Название менялось на «Велосипедист», затем «Велосипедный спорт». Главная цель этого издания – «ознакомление спортсменов с историей спорта в России и с современным его состоянием».

«ВЕЛОСИПЕД» – журнал, издаваемый в Санкт–Петербурге до 1898 г. Редакторы-издатели: В.Э. Сакс, Г.Т. Назаров, И.А. Богельман (сменяли поочерёдно друг друга). Этот журнал был официальным органом «Общества велосипедистов-туристов», и на своих страницах публиковал не только материалы о велогонках и туристических поездках, но и отмечал зарождающееся передвижение на «механическом транспорте».

«ВЕЛЬКОМ» (Welkom) – кольцевая трасса в ЮАР, на которой проводятся чемпионаты мира по мотогонкам и традиционные национальные и международные соревнования по автоспорту. Длина круга 4242 м. Находится в 250 км от Йоханнесбурга.

4242 m.



ВЕНТИЛЬ (нем. ventil – клапан) – устройство для пропуска, запираания и выпуска газа и жидкости в магистралях технических систем. Вентиль камеры шины позволяет нагнетать воздух внутрь камеры и автоматически перекрывает его выход. Он может быть чисто металлическим, метал-

лическим с обрезиненной пяткой (камеры грузовых шин) и резинометаллическим (камеры легковых шин). В зависимости от типа и размера обода колеса, а также одинарной или двоянной установки шин, вентили могут быть разной длины и формы, но с взаимозаменяемыми деталями. Вентиль используется также для управления потоком жидкости или газа в трубопроводах.

ВЕНТИЛЯТОР – аэродинамическое устройство в системе охлаждения двигателя автомобиля, служащее для повышения скорости и количество воздуха, проходящее через радиатор. Устанавливается обычно непосредственно за радиатором и приводится во вращение с помощью ременной передачи или электродвигателя. Подача воздуха вентилятором зависит от диаметра, числа и угла наклона лопастей, частоты вращения его вала. На отечественных автомобильных двигателях вентиляторы имеют 4, 6 или 8 лопастей, изготовленных из листовой стали или пластмассы. Угол наклона лопастей к плоскости вращения составляет 35–40°. Для повышения эффективности работы вентилятор иногда размещают в направляющем кожухе, а концы лопастей отгибают в сторону радиатора. На некоторых двигателях вращение от вала на лопасти вентилятора передаётся электромагнитной муфтой; когда двигатель не прогрет, муфта автоматически отключает лопасти от вала, что ускоряет прогрев двигателя.

ВЕНТИЛЯЦИЯ КУЗОВА – система автомобиля предназначенная, вместе с отоплением, для регулирования воз-

духообмена и температуры воздуха в салоне автомобиля. Легковые автомобили имеют естественную, приточную и вытяжную вентиляцию. Естественная вентиляция происходит при опускании стёкол и открывания поворотных форточек в окнах дверей. Приточная вентиляция осуществляется обычно через воздухозаборный люк и систему отопления, а вытяжная – через отверстия на боковинах кузова и перфорированную обивку внутренней поверхности крыши автомобиля. Вентиляция грузовых автомобилей также осуществляется через систему отопления, опусканием стёкол дверей, открыванием поворотных форточек в окнах дверей и верхних вентиляционных люков, находящихся в крыше кабины. В зимний период при низких температурах предусмотрена рециркуляция воздуха в салоне автомобиля.

«ВЕРНЕР» – мастерская русских братьев изобретателей в Париже – Михаила и Евгения Антоновича Вернеров, которую они организовали в начале 1890-х годов для ремонта фотоаппаратов, биноклей, граммофонов, фонографов. Заинтересовавшись моторными велосипедами, братья на базе мастерской создали в 1897 г. фирму «Вернер и К0» для производства первых, как акцентировалось – «практически пригодных» мотоциклов, которые оказали существенное влияние на развитие мировой мотоциклетной промышленности. В 1880-х годах в Москве в литературных кругах братья Вернеры были известны как энергичные и талантливые журналисты, издававшие журналы «Вокруг света», «Сверчок» и

«Друг детей», однако финансовые затруднения вынудили их эмигрировать во Францию. В 1896 г. братья Вернеры установили оригинальный двигатель с рабочим объёмом около 0,1 л и мощностью 0,75 л.с. на переднюю вилку велосипеда с ременным приводом на колесо; с созданием фирмы «Вернер и К0» выпущено около 12 таких «мотоциклетов», так они стали называться. Благодаря своей простоте и хорошим динамическим качествам мотоциклет братьев Вернеров приобрёл широкую известность. В Москве представителем фирмы в 1898–1900 гг. был ещё один их брат – Ипполит, который рекламировал и продавал мотоциклы «Вернер».

В 1900 г. на Всемирной выставке в Париже мотоциклам Вернеров была присуждена золотая и серебряная медали. К началу 1901 г. выпущено свыше 3500 мотоциклов «Вернер», на которых завоёвано более 30 первых и вторых призов на крупных соревнованиях тех лет. В 1901 г. мотоцикл «новый Вернер» получил «классическую компоновку» – двигатель внизу рамной конструкции между колёсной базой. На таком мотоцикле с двигателем мощностью 2 л.с. француз Бюке одержал победу в гонке 1902 г. Париж – Вена. В 1904 г. на мотоциклы «Вернер» стали устанавливать 2-цилиндровый двигатель мощностью 3,25 л.с. С 1906 г. фирма «Вернер» стала производить лёгкие 3-колёсные автомобили, а затем и автомобили других типов с мощностью двигателя до 24 л.с. В 1908 г. скончался Михаил Вернер, признанный основатель мотоциклетной промышленности; к тому времени

фирма «Вернер» перешла к другим владельцам. В 1914 г. на фирме был построен единственный самолёт, но в связи с Первой мировой войной в прошлом знаменитая фирма «Вернер» прекратила своё существование.

ВЕРСТА – русская мера длины (называлась также «поприще»), широко используемая для измерения пройденного пути до начала XX века. 1 верста = 500 саженей = 1,0668 км. До XVIII в России существовала межевая верста, равная 1000 саженей и 2,1336 км, употреблявшаяся для межевания и определения расстояний между населёнными пунктами. В 1900-х годах популярным видом соревнований на автомобилях и мотоциклах были гонки на 1 версту. Санкт-Петербургский автомобиль-клуб обычно проводил их на Волхонском шоссе. В 1870-х годах почти во всех странах Европы, за исключением России и Англии, введена метрическая система мер, в которой единица длины – метр (0,0000001 четверти дуги Парижского меридиана). В период 1918–1926 гг. в нашей стране была полностью введена метрическая система, и единицей длины для больших расстояний стал 1 километр = 1000 м.

ВЕРСТОВЫЕ ГОНКИ РОССИИ – один из наиболее распространённых форм соревнований на автомобилях и мотоциклах в Российской империи, когда единицей измерения расстояния была верста, равная 1066,8 м. Эти соревнования традиционно включались в спортивные календари почти всех автомобильных обществ и клубов России, были по-

пулярными и привлекали большое число зрителей. В гонках участвовали также иностранные спортсмены, причем их результаты, показанные на территории России, учитывались как всероссийские рекорды. В советский период отдельные гонки на 1 версту проводились в начале 1920-х годов, а затем возобновились в 1936 г. как километровые гонки, когда под Ленинградом 31.08.1936 на Киевском шоссе состоялись гонки на 1 км со стартом с хода и с места.

ВЕС СЦЕПНОЙ – часть веса (массы) автомобиля, приходящейся на ведущие колёса. Для достижения автомобилем максимальных динамических качеств, особенно при разгоне, нужно иметь наибольший возможный в данной конструкции сцепной вес. Это достигается для автомобилей с колёсной формулой 4 x 2 смещением центра тяжести в сторону ведущей оси, что накладывает отпечаток на своеобразие компоновки; например, для дрегстеров – двигатель, как наиболее тяжёлая часть, вынесен назад за пределы базы автомобиля. Для полноприводных автомобилей распределение веса по осям не столь важно, так как в любом случае сцепной вес определяется полной массой автомобиля.

«ВЕСЕЛОВКА» – кроссовая трасса близ поселка «Веселовка» Темрюкского района Краснодарского края, расположенная между лиманами Бугазским и Цокур. Длина трассы 1180 м, минимальная ширина 12 м, максимальная – 18 м, перепад высот 10 м, покрытие – песочно-глинистое, направление движение – против часовой стрелки. Эта трасса часто

используется для проведения этапов чемпионата России по автокроссу.

«ВЕСТНИК МОСКОВСКОГО ОБЩЕСТВА ВЕЛОСИПЕДИСТОВ–ЛЮБИТЕЛЕЙ» – журнал Московского общества велосипедистов-любителей, издаваемый под редакцией П.К. Прянишникова в период 1898–1899 гг. Журнал давал много иллюстраций и сведений по спортивно-туристской деятельности в Москве и России, перед началом широкого развития автомобилизма и автмототуризма.

ВETERАНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОТОСПОРТА (лат. *veteranus* – старый, испытанный, опытный) – организации, созданные лицами, отдавшими много лет своей жизни становлению и развитию автомобильного и мотоциклетного спорта и достигшие, обычно, пенсионного возраста. В период своей активной общественно-спортивной деятельности, как правило, в молодом возрасте (20–30 лет), они были спортсменами, судьями, организаторами соревнований и активными участниками мероприятий по автмотоспорту. Для продолжения общественно-полезной деятельности и личных интересов создаются клубы ветеранов, которые могут оказать существенную помощь новому поколению деятелей автомобилизма и спорта.

В Москве с начала 1960-х годов работает Совет ветеранов автмотоспорта. Председателем Совета ветеранов до середины 1970-х годов был заслуженный мастер спорта Н.Н. Шумилкин. В начале 1976 г. состоялось очередное отчет-

но-выборное собрание ветеранов, на котором в состав Совета вошел 31 человек. Председателем Совета избран Б.Ф.Тирамм, заместителями – И.Ф. Владимирова, В.В. Маржецкий и Г.С. Черкасский; ответственный секретарь – О.И. Савицкая. С конца 1990-х годов московский Совет ветеранов автоспорта возглавляет Т.И. Соколова. В Санкт-Петербурге в 1997 г., благодаря инициативе и энергичной деятельности И.В. Бюлера, возродился Совет ветеранов автоспорта, численность которого доходила до 200 человек. В Положении о санкт-петербургском Совете ветеранов, утвержденном 23.12.1997 отмечается: «Целью создания и деятельности Совета является объединение усилий ветеранов автоспорта города для обеспечения их социального статуса, активного участия в патриотическом воспитании молодежи, пропаганде здорового образа жизни, активного спортивного долголетия, всесторонней помощи Комитету по физической культуре и спорту при организации и проведении автоспортивных соревнований, ритуальных и праздничных мероприятий, оказание помощи малоимущим, больным и одиноким ветераном». Благодаря деятельности этого Совета впервые в России 27.05.2004 в Санкт-Петербурге установлен монумент в память наиболее выдающихся деятелей отечественного автоспорта.







ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО – стекло автомобиля (мотоцикла) устанавливаемое впереди водителя на кузове для обеспечения обзора и предохранения от встречного потока воздуха при движении. В качестве ветрового должно обыч-

но применяться слоистое стекло типа «триплекс», которое не дает осколков с острыми краями, представляющих опасность для водителя и пассажиров. Для автомобилей категории 1 могут использоваться приспособления для дополнительного крепления ветрового стекла (без ограничений, по опциону). Требования к ветровому стеклу регламентируются Международным спортивным кодексом или соответствующей статьей КиТТ и Регламента.

ВЕТЧИНИН Александр Александрович (8.01.1883–14.06.1909) – известный петербургский автогонщик, член СПАК и РАО. Будучи состоятельным и увлеченным автоспортом человеком купил гоночный автомобиль «Бразье», на котором в 1905 г. француз Лион Тери выиграл последнюю гонку «Кубка Гордон Беннета». В автогонках на Большой Приз Франции 13 (26) июля 1908 г., выступая под псевдонимом «Дмитрий», занял 8 место. С ним и его напарником шофером Герцем произошел первый в России несчастный случай. Случилось это под Москвой перед началом гонок, организованных Московским автоклубом (МАК). Причина – не справился с управлением автомобиля при движении на большой скорости. Вот как описывают этот случай очевидцы: «Идя сильным ходом около 130 вёрст в час от Москвы, пронёсся мимо ожидающих старта, не заметил лёгкого поворота на большой каменный мост. Ударился в первую каменную колонну моста, автомобиль переломился пополам и упал с 6 сажень (1 сажень = 2,133 м) в реку». Словно пред-

чувствуя свою гибель, Ветчинин шутил: «Моя машина тем хороша, что если я на ней разобьюсь, то уж разом, по крайней мере без мучений». Его автомобиль «Бразье» 120 л.с., как тогда отмечала пресса, был «самой быстроходный в России».

«**ВИГРАМ**» (Wigram) – кольцевая трасса для автото-гонок в Новой Зеландии с длиной круга 3541 м. Рекорд трас-сы 188,405 км/ч (1975). Находится к югу от Веллингтона в 8 км от г. Крайстчерч.

Новозеландия

Виграм
Wigram

BACK
STRAIGHT

BOMB-BAY
BEND

MAIN
STRAIGHT

CONTROL
TOWER
BEND

VICKERYS



ВИД СПОРТА – термин «вид» предложил в 1693 г. английский биолог Дж. Рей, как основную структурную и классификационную единицу в системе живых организмов, включая и самого *Homo sapiens* – человека разумного. В процессе исторического развития различные формы спортивных состязаний для выяснения превосходства одних над другими, не с помощью оружия, а мирным путем, совершенствовались и продолжали развиваться, некоторые уходили в забвение.

Во многом это напоминало развитие живых организмов в биологии, поэтому биологический термин «вид» правомочно стал использоваться для классификации видов спорта и соревнований, включая автоспорт. На рубеже XX–XXI вв. появилось много новых видов спорта и спортивных дисциплин, которые утвердил Госкомспорт России 28.11.2001 своим Положением с дополнениями и изменениями в соответствии с приказом № 5 председателя Госкомспорта России от 15.01.2003. В соответствии с этим документом дается следующее определение: «Вид спорта – составная часть спорта, в основе которой лежат систематические тренировки и участие в соревнованиях с целью достижения спортсменом наивысших показателей.

В результате тренировок у спортсменов в системах организма не должны происходить необратимые негативные из-

менения. Отличительными признаками вида спорта является: среда занятий, используемый инвентарь (без учета защитных средств), правила соревнований (основные принципы)». В соответствии с Всероссийским реестром видов спорта каждый из видов спорта имеет свой код, состоящий из 12 знаков, из которых первые одиннадцать – цифровые и двенадцатый – прописная буква русского алфавита.

ВИДЫ АВТОМОТОСПОРТА – составная часть всех видов спорта и спортивных дисциплин культивируемых на территории страны. Учитывая специфику автоспорта, переосмысливались и четко выявлялись те причинно-следственные связи и основополагающие признаки, по которым строилась спортивная автомобильная и мотоциклетная классификация в общем спортивном процессе. Основным нормативно-регламентирующим документом в системе физического воспитания и спорта в нашей стране является ЕВСК.

ВИДЫ МОТОЦИКЛЕТНОГО СПОРТА – классическими видами мотоспорта являются: кольцевые и шоссейные гонки, мотокросс, спидвей, многодневные гонки (эндуро), мотобол, триал. К специальным видам мотоспорта можно отнести: заезды на установление рекордов, многоборье, фигурное и экономичное вождение.

ВИДЫ РЕКОРДОВ ПО АВТОМОТОСПОРТУ – регистрируемые в соответствии с масштабом и статусом соревнований высшие достижения в скорости, пройденной дистанции, экономичности и т.п. Различают следующие ви-

ды рекордов: мировой – рекорд, установленный на одной из дистанций, утверждённых ФИА или ФИМ, без учёта класса и группы автомобиля или мотоцикла; международный – рекорд, установленный на тех же дистанциях в одном из классов автомобиля или мотоцикла; национальный – рекорд, установленный на тех же дистанциях, но спортсменом данного государства или по правилам, принятым в этом государстве; местный – рекорд, достигнутый в пределах какой-либо административной единицы (города, области), или ограниченным контингентом участников (например, членами определённого ДСО) или на данной трассе (рекорд трассы).

ВИДЫ СОСТЯЗАНИЙ В АВТОМОТОСПОРТЕ – любая форма состязательного процесса в комплексе «человек–машина–трасса», которая показала себя эффективной и интересной и которая, во многих случаях, стала общепризнанной и традиционной. В настоящее время, в соответствии с Всероссийским реестром видов спорта, введены понятия видов спорта и спортивных дисциплин.

ВИЗ–А–ВИЗ – тип кузова старинных автомобилей, называемых также «визави» или «тет-а-тет», при котором «ездоки» сидят лицом друг к другу, причем водитель сидит во втором ряду (лицом к направлению движения), а в первом ряду пассажиры (спиной к направлению движения). Автомобили с таким кузовом строил во Франции Леон Серполле. В Автомобильном отделе Политехнического музея Москвы

среди экспонатов старинных автомобилей есть французский «Де Дион- Бутон» с кузовом «визави». Такое расположение пассажиров, может быть и в салоне современных представительских лимузинов.



ВИКТОРИЯ-ПАРК (Viktoria-Park) или **ГОНКОНГ** (Hong Kong) – трасса картинга в парке Виктория г. Сянган (бывший Гонконг) на юге Китая, на которой проводятся национальные и международные соревнования. Длина трассы

800 м, ширина 8 м (1980–е г.).

«**ВИЛА–РЕАЛ**» (Circuito Internacional Vila–Real) – кольцевая трасса для национальных и международных автомото-гонок в Португалии. Длина круга 6925 м, минимальная ширина 6,0 м, рекорд трассы 178,173 км/ч (1973). Находится на севере Португалии рядом с г. Вила–Реал.

Circuito Internacional Vila-Real
Ave. Carvalho Araújo 94, Vila-Real

Португалия
Вила-Реаль
Vila-Real



ВИЛЬНЕВ Жиль (18.01.1950 – 8.05.1982), **Жак**
(9.04.1971), VILLENEUVE Gilles, Jacques – отец и сын из

Канады, пилоты чемпионатов мира Формулы-1, где лучший результат Жиля – 2-е место по итогам 1979 г., Жака – чемпион мира 1997 г. Жиль начал в 1965 г. с гонок на снегоходах и в 1973 г. стал чемпионом Канады по этому виду спорта. На следующий год дебютировал в канадской формуле «Атлантик» (Atlantic) и в 1976 г. стал чемпионом Канады в этой формуле, а также успешно выступил в Формуле-1, завоевав ряд побед на этапах. Трагический случай на трассе Цольдер в Гран-при Бельгии обрывает жизнь Жиля. Через 4 года, в 1987 г., его сын Жак поступает в гоночную школу в Мон-Тремблане и начинает спортивную карьеру в Формуле-1, достигнув звания чемпиона мира, к чему стремился отец. К 2000 г. Жак, выступая в командах «Вильямс» (Williams) и «БАР» (BAR), принял 82 старта (отец – 67), добился 11 побед (отец – 6), набрал всего 197 очков (отец – 107).

«**ВИНСЕНТ**» – марка английского рекордного мотоцикла, на котором в 1955 г. новозеландский гонщик Р. Райт на трассе «Крайстерч» установил абсолютный рекорд скорости – 297,70 км/ч. Двигатель 2-цилиндровый V-образный с рабочим объёмом 1000 см³ не имел наддува (компрессора), что было впервые после 25-летнего перерыва в установлении высшего мирового достижения в скорости мотоцикла. Другой новозеландский гонщик Бернс добавил к раме «Винсента» третье колесо и установил рекорд скорости для трёхколёсных мотоциклов – 262 км/ч. Подготовка мотоцикла к рекордным заездам осуществлялась силами самих гонщиков,

без участия мотоциклетных заводов.

ВИРАЖ (фр. virage – поворот) – устаревшее название всякого поворота на трассе соревнований по автотоспорту, в соответствии с заданной конфигурацией на площадке (например, в слаломе) или по ходу движения по дороге, которая может иметь односторонний поперечный уклон. Сейчас это понятие в основном используется для обозначения профилированных поворотов на автодромах и специальных треках, типа Индианаполис. Профилирование наиболее совершенных виражей выполняется по параболической кривой. Автомобили, движущиеся с большой скоростью должны идти по полосе, более отстоящей от внутренней части поворота, где наклон дорожки максимальный. Скоростные возможности виражей в Индианаполисе (предельная безопасная скорость на виражах) давно исчерпаны, поэтому стиль езды на виражах, проходимых с большой скоростью, более приближён к обычным кольцевым гонкам на трассах с горизонтальными поворотами.

«ВИРКАУ» – мастерская велосипедов и мотоциклов в Москве на Елоховской улице (1906 г.), владелец которой Р. Виркау продавал французские мотоциклы «Терро», английские – «Триумф», широко используемые в мотогонках. Он также организовал собственное производство со своей эмблемой продукции, как отмечалось, «из первоклассных английских деталей». В 1908 г. на 2-й международной автомобильной выставке в Москве «Виркау» представила велосипе-

ды и мотоциклетку собственной сборки с французским двигателем «Зедель-Терро» рабочим объёмом 0,268 л мощностью 2 л.с., за что удостоилась серебряной медали выставки.

«**ВИХУР**» – автомобили и мотоциклы, подготовленные предприятием Стасиса Брундзы для спортивных целей на базе серийных машин. На Вильнюсском авторемонтном заводе С. Брундза возглавил экспериментальный участок, переросший затем в цех, где долгое время готовились автомобили «Лада-ВФТС» для ралли и кольцевых гонок. За рубежом их называли советскими «фиатами-абартами», по имени знаменитых раллийных машин «Фиат-Абарт» (220–240 л.с.), которые доминировали в конце 1960-х и начале 1970-х годов на международной арене.

ВИШНЯКОВ Юрий Владимирович (26.12.1933–28.01.2003) – разносторонний спортсмен, механик и тренер, один из сильнейших гонщиков страны в 1960-х годах. Мастер спорта по автомобильному, мотоциклетному и водно-моторному видам спорта, мастер спорта международного класса. Родился и жил в Ленинграде. В годы войны и послевоенный период, под влиянием деятельности отца, руководившего авторемонтными работами, приобщился к автотехнике и впоследствии стал классным специалистом и конструктором двигателей и спортивных машин. В 1955–56 гг. работал механиком мотоклуба Ленинградского Дома офицеров. Мотоспортом начал заниматься в Ленинградском Дворце пионеров (ныне Дворец творчества юных) под руко-

водством тренеров Л.С. Сандлера и Э.А. Индрицана. Стал выступать на соревнованиях по техническим видам спорта в Спортивном клубе армии (СКА) и ДСО «Трудовые резервы». По автоспорту был 4-кратным чемпионом СССР (1960–63), серебряный (1964) и бронзовый (1961) призер чемпионатов страны по кольцевым автогонкам. По водно–моторному спорту на глissерах «ГВ» и «КВ» до 350 кг в период 1964–70 гг. был 5-кратным чемпионом СССР, 3-кратным серебряным и бронзовым призером чемпионатов страны. В 1968–1974 гг. – тренер ДСО «Трудовые резервы». В 1974–1993 гг. работал водителем объединения «Водоканал». Для многих конструкторов и механиков являлся авторитетным консультантом в области разработки спортивной техники.



ВЛАДИМИРОВА Ирина Фёдоровна (14.04.1902) – одна из лучших мотоспортсменов довоенного периода, всю жизнь посвятившую себя мотоциклетному спорту. Начала

заниматься мотоспортом в середине 1930-х годов в обществе «Старт», председателем которого был Александр Никитич Силкин. Была активный член Центрального автотоклуба Москвы, первой чемпионкой СССР среди женщин. На первенстве СССР по мотоспорту 1937 г., начавшимся 30 сентября в Киеве, она дважды стала рекордсменкой в гонке на 1 км с хода и с места, пройдя на ИЖ–7 с рабочим объемом двигателя 300 см³ дистанцию за 36,9с со средней скоростью 97,6 км/ч. Победила также в гонке на 100 км (1:08;32,1), превывсив при этом мужской рекорд А. Новикова из ДСО «Крылья Советов» (1:14;40,0). Автор книг по автотоспорту. Собрала большой архив документов и фотографий по истории отечественного автотоспорта, которые частично в 1986 г. передала автору данной Энциклопедии. В конце 1980-х годов уехала из Москвы к сестре в Киев, где и умерла.



ВЛАДИМИРСКИЙ Сергей Ростиславович (1952–

2005) – энтузиаст и популяризатор мотоспорта, спортсмен и судья, исследователь истории мотоспорта и писатель из Ленинграда (Санкт-Петербурга). В популярной форме раскрывает в своих книгах становление и развитие трековых мотогонок (спидвея), мотокросса и др. Увлёкся мотоспортом, с 1964 г. стал заниматься в Ленинградском Дворце пионеров под руководством К.А. Демянского. Высоких спортивных результатов из-за травм и жизненных обстоятельств достичь не удалось, но осталась спортивно-судейская деятельность в мотоспорте. В качестве судьи Республиканской категории (1998) участвовал во многих чемпионатах мира, Европы, СССР, России, Санкт-Петербурга, международных и всесоюзных соревнованиях. Жизненный путь проходил через службу в армии, работу в шахте и на Крайнем Севере, учебу и науку. Инженер путей сообщения, доктор технических наук, профессор, в 2000–2002 г. заведовал кафедрой в Петербургском государственном университете путей сообщений (ПГУПС, быв. ЛИИЖТ), преподаватель Архитектурно-строительного университета (быв. ЛИСИ). Автор проектов более сотни мостов, многих научных работ и изобретений, учебников и книг. Сочетал научно-педагогическую и спортивно-судейскую деятельность.



ВОЗРАСТНЫЕ ГРУППЫ (КАТЕГОРИИ) – подразделение спортсменов по возрасту, с учётом допустимого уровня занятий автмотоспортом. В нашей стране при занятиях спортом принято считать: дети – до 10 лет, подростки – 11–12 лет, юноши (младшие, средние и старшие) – 13–14, 15–16

и 17–18 лет; среди них выделяются юниоры. В отечественном автоспорте предусмотрено участие юных спортсменов в следующих соревнованиях: по картингу – 9–14 лет, только на картах класса «Пионер» и 14–16 лет, только на картах класса «Юниор»; по скоростному маневрированию (фигурному вождению) – 9–14 лет, на багги с рабочим объёмом двигателя до 350 см^3 и на легковых автомобилях; по кроссу – в двух самостоятельных зачётных группах, 14–16 лет и 16–18 лет, только на баггах (350 см^3). В мотоспорте для юных спортсменов предусмотрены следующие возрастные группы: мальчики – 13–14 лет, подростки – 14–16 лет, юноши (девушки) – 16–18 лет, мужчины (женщины) – 18 лет и старше.

Положением о конкретных соревнованиях могут быть определены группы подростков и юношей – 15–18 лет и юниоров – 16–21 год. Мальчики могут участвовать в соревнованиях по мотоспорту только на мотовелосипедах и мопедах с рабочим объёмом двигателя не более 50 см^3 . Подросткам разрешено участвовать в соревнованиях на мотоциклах класса не свыше 125 см^3 , юношам – не свыше 175 см^3 . Юноши, достигшие 17 лет, могут выступать в трекowych гонках на мотоциклах класса 500 см^3 , в других видах соревнований – не более 250 см^3 . В Англии «Британская мотоспортивная ассоциация школьников» (BSMA), проводя с 1975 г. чемпионат Великобритании (6 этапов) по минимотоспорту, выделяет следующие возрастные группы: юниоры – 6–10 лет (класс

50–80 см³), промежуточный возраст – 11–12 лет (100 см³), сеньоры – 13–15 лет и знатоки – 15–17 лет (125 см³). Федерация мотоспорта СССР в 1986 г. официально установила для Латвии возрастной ценз для занятий минимотоспортом с 6 лет. Однако практика многих десятилетий выявила наиболее рациональный возраст начала занятий автмотоспортом 9–12 лет. Во всех случаях юные спортсмены, которым исполнилось 16 лет, могут быть допущены к соревнованиям взрослых в одном с ним зачёте, но после этого они уже не имеют право участвовать в юношеских соревнованиях. Для взрослых спортсменов (старше 18 лет) ограничений по рабочему объёму двигателя (кубатуре) автмототехники нет.

«ВОЛГА» – серийный отечественный легковой автомобиль среднего класса, выпускаемый в период 1956–1970 гг. Горьковским автозаводом (ГАЗ) в Нижнем Новгороде (в 1932–1991 годах – город Горький). В процессе производства конструкция базовой модели ГАЗ–21 неоднократно менялась: ГАЗ–21Г (1956–57) имела нижнеклапанный двигатель; ГАЗ–21В (1957–58) имела верхнеклапанный двигатель, централизованную смазку узлов шасси и, для небольшой партии, гидромеханическую трансмиссию; ГАЗ–21Р (1965–70) – последняя модификация. Кузов несущего типа седан или универсал. Рабочий объём двигателя 2,45 л, мощность 59–77 квт (80–105 л.с.), максимальная скорость 135–152 км/ч. В период 1960–80-х годов эти автомобили являлись базовой основой отечественного автоспорта, на которых прово-

дились кольцевые и трековые гонки, ралли, кросс и другие виды соревнований.

«ВОЛЬВО» (Volvo) – марка автомобилей и автобусов шведского концерна «Акциеболает Вольво» (Aktiebolaget Volvo), выпускаемых с 1927 г. (легковые автомобили, грузовики и автобусы с 1928 г.). В 1980-х годах изготавливались легковые автомобили малого и среднего классов с рабочим объемом двигателя 1,40–2,85 л и мощностью 40–132 кВт (55–180 л.с.), имеющие максимальные скорости 140–205 км/ч. Грузоподъемность грузовых автомобилей лежит в диапазоне 4–21 т при полной массе 7,5–33,0 т и мощности двигателей 81–283 кВт (110–390 л.с.). Пассажироместимость автобусов 37–105 человек.

«ВОРОТА» – название фигуры и упражнения по скоростному маневрированию (фигурному вождению) автомобиля и мотоцикла. Представляет собой две пары Г-образных стоек, причем горизонтальные консоли стоек должны быть расположены на высоте наибольшей ширины автомобиля от поверхности площадки или на уровне руля мотоцикла. Участник должен проехать через фигуру, не задев ограничителей, и полностью вывести автомобиль (мотоцикл) за пределы фигуры. Контроль осуществляется обычно двумя судьями, каждый из которых следит за одной стороной фигуры. Фигура и упражнение на ней входят в состав комплекса многоборья. Для мотоциклистов используется более сложная разновидность этой фигуры – «тоннельные ворота», при-

чем, подвешенные на перекладине ограничители, могут перед выполнением упражнения раскачиваться. В ЕВСК 1967–1970 гг. для мотоспорта предусмотрена установка трёх П-образных ворот, к перекладинам которых подвязываются по 3–4 шара. Ворота устанавливаются в 4,5 м друг от друга, причем центр средних ворот смещен в сторону на 2 м от продольной оси крайних ворот.

ВОРОТИЛКИН Павел Петрович (15.01.1891–18.07.1967) – один из основателей советского мотоспорта и ведущий гонщик страны (с 1921), заслуженный мастер спорта (1939) по мотоспорту, судья ВК по автмотоспорту, начальник Ленинградского АМК. Родился в Петербурге в семье работника Рождественского конно–трамвайного парка и шведской подданной. В 1910 г. закончил 7 классов реального училища с техническим уклоном; обучался слесарному делу. С 1912 г. стал работать шофером. С осени 1915 был мобилизован на военную службу в царскую армию, а с осени 1919 г. – в Красную армию.

В 1920 г. впервые увидел мотогонки на ипподроме, и на следующий год стал заниматься мотоспортом. Вначале стал выступать на «Вандерере», а затем на английском «Джемсе» 750 см³, потом на «Санбиме» 500 см³. Вначале успеха не имел; тогда блистали мотогонщики: Л.М. Лерхе, Феттера, Ярецкий, Г. Байков и др. В 1921 г. он являлся одним из учредителей Красного Петроградского Спортивного Клуба. Упорные тренировки принесли плоды и на соревнованиях

в Петровском парке 17.06.1923 впервые занял 1-е места по фигурному вождению и экономии горючего (295 грамм на 20 верст), за что был вручен диплом и соответствующий жетон. В 1925 г. возглавил Ленинградский автотоклуб и до конца 1930 г. был его заведующим.

На новом мотоцикле «Чатер–Ли» с двигателем «Блек–Бурн» 350 см³, который сменил на более мощный двигатель «Джап» 500 см³. В период 1926–31 гг. был бессменным чемпионом и рекордсменом СССР по мотоспорту. В период наибольшего успеха в 1928 г. завоевывает 16 первых мест и устанавливает 10 рекордов СССР. Победитель первенства СССР (1928) в Москве по шоссейным гонкам в классе мотоциклов 750 см³ на 1 км при старте с места – 101,41 км/час, с хода – 127,66 км/час. В этом же году его выбирают ответственным секретарем Президиума Ленинградской областной мотосекции общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР «Автодор», в который входили известные тогда мотогонщики: А.Н. Панов (председатель), В.В. Быков, Я.М. Марков, И.С. Маковецкий, А.А. Рымко и др. В августе 1930 г. перешел работать на завод «Красный Октябрь» на должность заведующего испытательной станцией по освоению нового мотоцикла «Л–300». На соревнованиях 11.09.1930 в результате разрыва рамы мотоцикла произошла тяжелая травма – рукояткой руля пробит череп в височной части и сломана ключица. Оправившись после тре-

панации черепа, П. Воротилкин продолжил выступления. В январе–феврале 1931 г. участвовал в первых испытаниях в Москве на скорость мотоциклов с легкосъёмными лыжами, где на «Гриндлей–Пирлес» прошёл 96 км/ч по накатанной зимней дороге. В мае–июне 1931 г. в соревнованиях на трассе в очередной раз занял 1-е место. Всего за активную спортивную жизнь мотоспортсмена до 1931 г. П. Воротилкин 71 раз занимал первые места, 6 раз – вторые и 3 – третьи. Награжден 93 дипломами и несколькими десятками жетонов.

В период 1931–1937 гг. был назначен помощником начальника автошколы «Динамо» НКВД Ленинградского округа, а затем вновь переведен на работу в ЛенАМК. С 1933 г. начинается активная судейская деятельность в качестве главного судьи или его заместителя у В.П. Чкалова, А.В. Ляпидевского и других известных лиц того времени. В январе 1939 г. ему присвоено звание судьи всесоюзной категории по автмотоспорту, а в июле – звание заслуженного мастера спорта СССР. Во время войны в 50–летнем возрасте был на Ленинградском фронте в автодорожных подразделениях, имеет ордена и медали. С января 1947 по март 1948 гг. – инструктор по учебно–спортивной работе Ленинградского Дома офицеров, затем до октября 1951 г. – директор Дома мастеров спорта. Преподавал автмотодело в Пединституте им. Герцена, а с марта 1952 г. вновь назначен начальником Ленинградского автмотоклуба, где проработал до выхода на пенсию в октябре 1956 г. Продолжал организаци-

онно-судейскую деятельность. Награжден почетным знаком «25 лет» судейской работы (1956). Член президиума ВКС ФАМС (1960–1962). С 1968 г. стал проводиться по зимнему мотокроссу ежегодный памятный Приз имени Воротикина. Его имя запечатлено в Мемориале автотомоспортсменов «Они были первыми», открытого 23 мая 2004 г. в Санкт-Петербурге.

«ВОСТОК» – название спортивной категории гоночных автомобилей национальной формулы с двигателем рабочим объёмом 1300 см³ производства соцстран. Выпускались небольшой серией в 1970–1980 гг. Таллинским опытным авторемонтным заводом (ТОАРЗ). Свыше 10 лет являлись основным типом гоночных автомобилей для кольцевых гонок, на которых проходили чемпионаты страны и «Кубок Дружбы» соцстран (назывались формула «Эстер» или «Истер»).

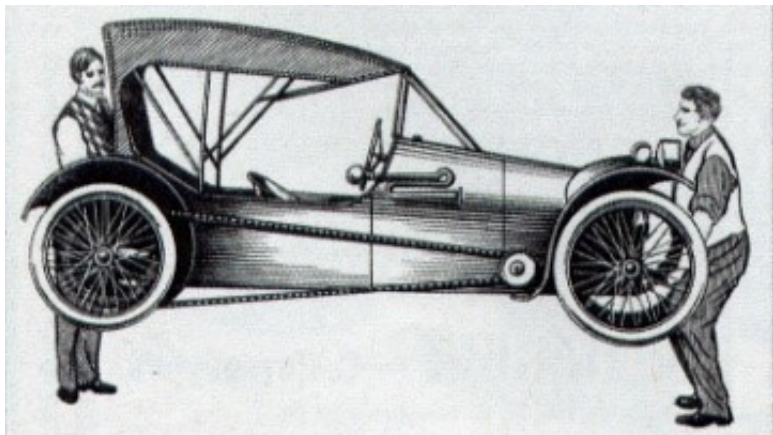
«ВОСЬМЁРКА» – название фигуры и упражнения по скоростному маневрированию (фигурному вождению) автомобиля или мотоцикла. Представляет собой обычно пару примыкающих друг к другу концентрических окружностей, ограниченными стойками, установленными около 1 м друг от друга. На одной из сторон внешней окружности имеется проезд, через который участник въезжает в коридор между окружностями и, пройдя по траектории напоминающей цифру «8», выезжает через тот же или другой проезд. Въезд в фигуру и выезд из нее может быть по центру фигуры, при

этом размеры фигуры и условия выполнения упражнения такое же, как и на фигуре «круг».

Фигура может быть усложнена путем трех сопряженных концентрических окружностей, которые нужно последовательно проехать. Такая фигура для упражнения на мотоцикле входила в состав цикла «Езда через искусственные препятствия», рекомендованная для выполнения в конце 1930-х годов с целью массового привлечения советских мотоциклистов в мотоспорт. Тогда она представляла собой две сопряжённые между собой концентрические окружности радиусами 1,5–2,0 м (внутренняя) и 2,5–3,0 м (наружная окружность), обозначенные вертикальными ограничителями (стойки, кегли и т.п.). Победителем является тот, кто исполнил упражнение на фигуре, сделав «восьмёрку», за меньшее время с минимальным количеством штрафных очков (в идеале – ноль штрафных очков, если не задет ни один ограничитель). В ЕВСК 1957–1960 гг. предусматривалось: высота ограничителей 35 см (кегли), внутренний радиус – 1,5 м, внешний – 2,5 м для мотоциклов типа К-125 и М-1А, 2,6 м для ИЖ-50 и ИЖ-55, 2,75 м для М-52 и М-72.

ВУАТЮРЕТКА (франц. *voiturette*) – малые автомобили с небольшой массой, 1–2-цилиндровыми двигателями рабочим объёмом 1,5–3,0 л. В «Правилах спортивных состязаний» 1914 г. Автомобильного клуба Франции (АКФ) понятие «вуатюретка» приравнивалось к «легкой коляске» и являлось классификационным признаком. К этому классу от-

носились все машины, снабженные мотором, имеющими не менее 4-х колес и масса которых находилась в пределах 350–650 кг. Эти автомобили с относительно низкой стоимостью имели широкое распространение в начале XX века. Использовались в автомобильных соревнованиях, особенно в престижном Кубке малых автомобилей во Франции.



«В ШЕРЕНГУ» – десятое упражнение (из 20) по фигурному вождению автомобиля в Правилах соревнований 1937 г. Нужно поставить задней стороной автомобиль перпендикулярно ограничителю, имитирующему тротуар, а правой стороной – параллельно другому ограничителю, имитирующему рядом стоящий автомобиль, причем расстояние от

ограничителей должно быть в пределах 30 см. Изготовление ограничителей, имитирующих тротуар и автомобиль, производится аналогично фигуре «Между автомобилем»; только длина «тротуара» от 2,5 до 5,0 м, а длина «автомобиля» 4,0–5,0 м, ширина – 0,5–1,5 м и высота 1,5 м.

При выполнении упражнения на этой фигуре водитель может заезжать вперед за «автомобиль», подводить свой автомобиль ближе к «тротуару» и от него разворачивать автомобиль влево до фиксации полной остановки. Измерения производятся от внешних габаритов автомобиля по кратчайшему расстоянию перпендикулярно ограничителям. Пенализация – 5 штрафных очков за каждые 10 см сверх установленной нормы (30 см) от обоих ограничителей. Упражнение на фигуре считается невыполненным, если автомобиль коснулся ограничителей или водитель открыл дверцу автомобиля, чтобы лучше видеть «тротуар».

В современных соревнованиях по фигурному вождению автомобиля используется аналогичное упражнение, именуемое «бокс», в котором ограничители в виде стоек имитируют как тротуар, так и два стоящих у него автомобиля, между которыми нужно припарковаться.

«**ВЯТКА**» – первый отечественный мотороллер, созданный, наряду с мотороллером «Тула», согласно постановлению Совета Министров СССР 1956 г. Прототипом стал мотороллер «Веспу», выпускаемый итальянской фирмой «Пьяджо» с 1946 г. Серийный выпуск «Вятки» с обозначе-

нием ВП-150 освоил оборонный завод в небольшом городке Вятские Поляны Кировской области (образован в 1942 г., находится в 350 км к юго-востоку от г. Кирова).



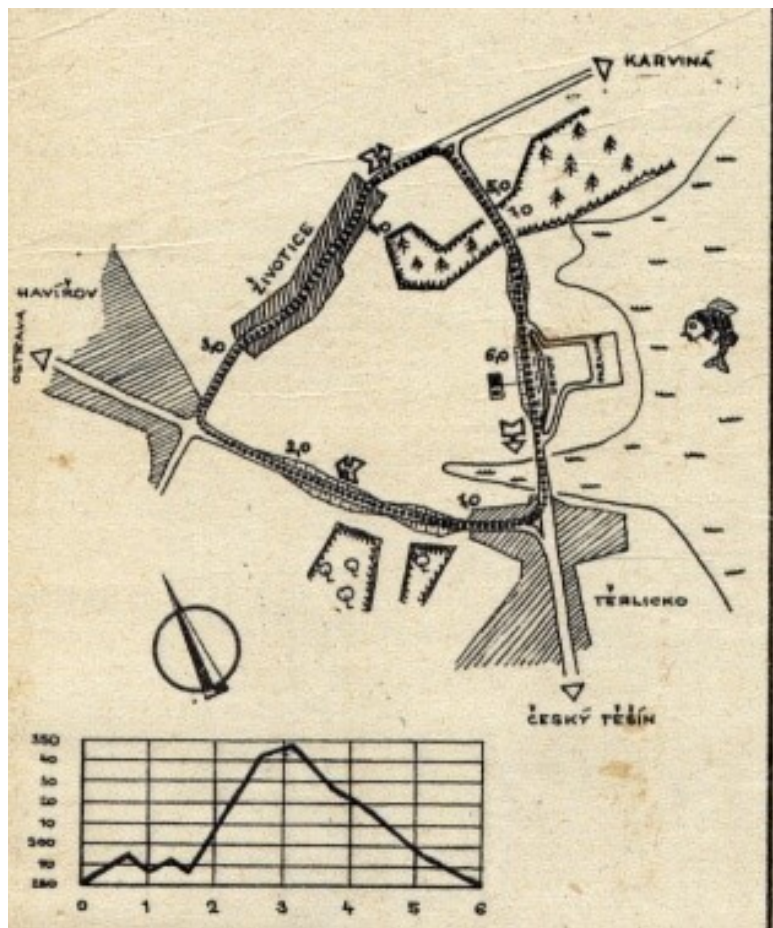
Буква Г

ГАБАРИТ, ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ – наибольшие размеры автомобиля (мотоцикла) по трём измерениям: длине, ширине, высоте (по кабине) в миллиметрах или метрах. Эти параметры характеризуют общую геометрию автомобиля, которая указывается заводом-изготовителем в инструкции по эксплуатации и имеется в автомобильных справочниках. В нашей стране установлены габаритные ограничения, вызванные особенностями эксплуатации (проезд под мостами и т.п.), которые составляют: длина одиночного автомобиля – не свыше 12 м, с полуприцепом – 20 м, автопоезда – 24 м; ширина – до 2,5 м и высота – до 3,8 м (до 4,0 м при перевозке крупнотоннажных контейнеров). Исходя из габаритов, рассчитываются размеры фигур для скоростного маневрирования (фигурного вождения) автомобилей и мотоциклов.

«ГАБАРИТНЫЕ ВОРОТА» – фигура для упражнения на мотоцикле в цикле «Езда через искусственные препятствия», рекомендованная для выполнения в конце 1930-х годов с целью массового привлечения советских мотоциклистов в мотоспорт. Представляет собой две стойки с перекладиной размером 3 x 3 м, на которую подвешиваются ограничители в виде трех деревянных брусков или мячей. В зависимости от конструкции участвующих мотоциклов, расстояния между крайними ограничителями устанавливаются на 5

см больше ширины руля. Необходимо проехать между ограничителями, не задев ни один из них. В соответствии с ЕВСК 1957-1960 гг. в качестве ограничителей предусматривалось использование трех шаров высотой 1,25 м от поверхности – для среднего шара и 0,9 м – для боковых с расстоянием между ними 0,8 м. Для усложнения упражнения могут быть установлены 2-3 фигуры, смещенные по ходу движения, или подвешены четыре мяча, а для большего эффекта на верхний ограничитель устанавливается сосуд с водой, которая, в случае задевания, выливается на проезжающего. Аналогичная фигура применялась и на автомобильных соревнованиях по фигурному вождению (скоростному маневрированию).

«ГАВИРЖОВ-ШЕНОВ» (Naviřov) – трасса кольцевых гонок в Чехословакии, на которой проводятся национальные и международные соревнования. Расположена к востоку от Праги (около 280 км) рядом с небольшим городком Гавиржов вблизи границы с Польшей. На этой трассе с 1970 г. проходили этапы Кубка дружбы соцстран. В последний раз члены сборной команды СССР по кольцевым гонкам, готовившиеся к очередному сезону Кубка Дружбы, (который не состоялся и в дальнейшем прекратил свое существование), выступали 2-3.06.1990 г. в классе Е-1600 и А-1300. Наши гонщики – Т. Асмер, В. Козанков, В. Ионушис на «Эстонии-2110», заняли, соответственно 1-е, 2-е и 3-е места (А. Потехин – 6-е место), а В. Егоров, А. Григорьев, Н. Чмых и Б. Маслов на ВАЗ-2108 с 3-го по 6-е места.



ГАЗ-А – один из первых советских серийных легковых автомобилей Горьковского автозавода, выпускаемых в период 1932-1936 гг. Первый автомобиль с конвейера сошел 6.12.1932 г., спустя 11 месяцев после пуска завода. Ранее подобные автомобили с 1930 г. собирали из деталей и узлов американского «Форд-А» московский завод имени КИМа и нижегородский «Гудок Октября». Преимущественно были 5-местными, 4-дверными, с кузовом типа «фаэтон» (брезентовый верх), окраска чёрная или светло-зелёная. Ветровое стекло – триплекс. Шины двух размеров: 4,75-19 (более ранние) и 5,00-19. Спереди на перемычке фар и сзади (слева по ходу) под фонарём стоп-сигнала устанавливались номерные знаки. Технические характеристики серийных автомобилей: 4-цилиндровый с рабочим объёмом двигателя 3285 см³, мощность 42 л.с. при 2200 об/мин, три передачи, вместимость 4-5 мест, расход 12 л/100 км, скорость 90 км/ч, длина 3875 мм, ширина 1710 мм, база 2630 мм. Для Каракумского автопробега 1933 г. подготовлено 6 машин голубого цвета (стартовые номера: 1, 3, 4, 5 и 21) с шинами «сверхбаллон» шириной 250 мм с наружным диаметром 800 мм. Использовались на соревнованиях по фигурному вождению; в Правилах соревнований 1937 г. для этого автомобиля были разработаны специальные фигуры и упражнения. На базе ГАЗ-А ленинградские автоспортсмены создали гоночный автомобиль, который участвовал в шоссейных гонках. Всего заводом выпущено свыше 50 000 машин, которые оказа-

лись простыми и неприхотливыми, надёжными и долговечными. Экземпляры этой машины хранятся в заводских музеях ГАЗ и АЗЛК, в Политехническом музее Москвы, а также у отдельных владельцев Санкт-Петербурга, Ярославля, Чисты, Екатеринбургa и других городов.

ГАЗ-А-М1 – один из первых советских рекордно-гоночных автомобилей с аэродинамическим кузовом конструкции ленинградца А. Рымко, построенный в 1936 г. на автобазе Ленинградского Главпочтамта. Использовались шасси от ГАЗ-А и серийный двигатель от ГАЗ-М1 с рабочим объемом 3285 см³, мощностью 55 л.с. при 2800 об/мин. От этих автомобилей использовались также трансмиссия, подвеска и другие агрегаты. На таком автомобиле были зафиксированы первые абсолютные рекорды скорости, установленные Г. Цветковым и А. Лаврентьевым.



ГАЗОБАЛЛОННЫЙ АВТОМОБИЛЬ – автомобиль, двигатель которого работает на сжатом или сжиженном газе, находящихся в баллонах. Достоинствами такого автомобиля является меньшая токсичность выбрасываемых газов и возможность использования разнообразных и дешевых видов топлива. Широкого распространения эти автомобили не получили ввиду слабого развития сети газозаправочных станций.

ГАЗОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ – двигатель внутреннего сгорания, работающий на газообразном топливе. В качестве

топлива используется сжатый природный газ или горючий газ, получаемый в результате генерации твердого топлива. Ведутся работы по использованию сжиженного природного газа. Эти двигатели могут быть с искровым зажиганием или с воспламенением газозооушной смеси в цилиндрах (степень сжатия около 15) при подаче небольшой порции жидкого запального топлива (как в дизеле). Газовые двигатели устанавливаются на газобаллонных и газогенераторных автомобилях.

ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ – автомобиль, двигатель которого работает на горючем газе, получаемом из газогенератора в результате термической переработки с атмосферным воздухом твердых топлив (например, деревянных чурок). В первом советском серийном газогенераторном автомобиле ЗИС-13 (1936-1939) расходовалось 80-85 кг дров на 100 км пробега; запас хода составлял 90 км при скорости 45 км/ч. В 1938 г. на базе ГАЗ-М1 специалистами НАТИ под руководством А. Пельцера был создан газогенераторный легковой автомобиль «ГАЗ М1Г», на котором в сентябре 1938 г. А. Пельтцер, А. Понизовкин и Н. Титов прошли 5000 км со средней скоростью 60,96 км/ч установив всесоюзный рекорд, превышающий мировой для газогенераторных автомобилей. Выпускался также газогенераторный ГАЗ-42 (1939-1946); было изготовлено 33 840 машин. Эти автомобили широко использовались во время Великой Отечественной войны 1941-45 гг. в условиях дефицита жид-

кого горючего. Дальнейшего распространения такие автомобили не получили в связи с громоздкостью оборудования и малой эффективностью генераторного газа.

ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ – элемент ДВС, предназначенный для впуска в цилиндры горючей смеси (для карбюраторных двигателей) или воздуха (для дизельных двигателей), а также выпуска отработавших газов в соответствии с протеканием рабочего процесса в каждом цилиндре двигателя. В 4-тактных двигателях применяются в основном клапанные механизмы газораспределения, которые в зависимости от места установки клапанов относительно цилиндров подразделяются на верхне- или нижнеклапанное расположение. Такое расположение учитывалось в технических требованиях на автомобили, участвовавшие в соревнованиях, так как при верхнем расположении клапанов может быть увеличена степень сжатия и улучшено наполнение цилиндров двигателя горючей смесью. На большинстве автомобильных двигателей в каждом цилиндре имеется по одному впускному и выпускному клапану, но некоторые двигатели, особенно для спорта, снабжены 3-4 клапанами: 2 – впускных, 1 – выпускной или по 2 впускных и выпускных клапанов.

ГАЗОТУРБИННЫЙ АВТОМОБИЛЬ – автомобиль, снабжённый газотурбинным двигателем. Работы по применению на автомобилях высокооборотных и экономичных газовых турбин начались во многих развитых странах в конце

1940-х годов. В основном использовались авиационные газовые турбины, так как для наземного транспорта промышленность их в те годы не выпускала. Привлекательность этого двигателя состояла в нетребовательности его к высококачественному топливу. Кроме того, не требуется коробка передач, так как выбор скорости происходит за счет регулирования выхода газов из камеры сгорания, что позволяет разгоняться и тормозить с помощью одной педали, не заботясь о сцеплении и переключении передач. Одним из первых газотурбинных автомобилей, была экспериментальная машина английской фирмы «Рöver» с 150-сильной газовой турбиной. В 1952 г. на модифицированном газотурбинном автомобиле «Рöver-Джет-1» мощностью 400 л.с. при 40 000 об/мин был установлен первый официальный рекорд скорости – 244,5 км/ч. ФИА в этом же году газотурбинные автомобили разделила на три категории: до 500 кг, до 1000 кг и свыше 1000 кг.

Американская фирма «Дженерал моторс» в 1954 г. построила рекордный автомобиль «Огненная птица» с мощностью турбины 300 л.с., но преодолеть прежний рекорд не смогла. Французская фирма «Рено» в 1956 г. построила свой газотурбинный автомобиль «Падающая звезда» мощностью 270 л.с., которая достигла на 1 км при старте с хода рекорда для 2-й категории – 306,9 км/ч. На английском газотурбинном автомобиле «Синяя птица» Д. Кэмпбелл в 1964 г. поднял абсолютный рекорд скорости до 648,72 км/ч. В отече-

ственном автомобильном спорте заметный успех имели два автомобиля такого типа, построенные в 1960-х годах И. Тимошировым «Пионер» и В. Никитиным «ХАДИ-7», на которых установлены международные рекорды.

ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ – разновидность роторных двигателей, в которых химическая энергия при сгорании топлива превращается в кинетическую энергию газов, движущихся с высокой скоростью, которые в свою очередь, воздействуя на лопатки турбины, заставляют её вращаться на валу. Непрерывность рабочего процесса позволяет получить большие мощности при небольших размерах газовых турбин, а отсутствие кривошипно-шатунного механизма исключает неравномерность вращения вала, присущую поршневым двигателям. Кроме того, газотурбинные двигатели могут работать на любом жидком или газообразном топливе, легко запускаются при низких температурах, имеют менее токсичные продукты сгорания и имеют благоприятное изменение крутящего момента. Однако эти двигатели сложны в производстве и имеют высокую стоимость. Двигатель такого типа был установлен на отечественном рекордном автомобиле «Пионер». Для сравнения газотурбинного двигателя с ДВС, имеющего возвратно-поступательное движение поршня, используется специальная формула.

ГАНДИКАП (фр. и англ. – handicap) или **ФОРА** (итал. fora – вперёд) – способ уравнивания шансов на успех в соревнованиях при разном уровне подготовки спортсменов, осо-

бенно выступающих на различных по техническим характеристикам автомобилях (мотоциклах). Оговаривается в Регламенте или Положении о соревнованиях.

Гандикап (фора) предоставляется более слабым в подготовке или оснащении соперникам, т.е. заранее обусловленное их преимущество перед другими (более сильными) при одинаковых условиях соревнований. Гандикап может быть двух видов: по расстоянию – когда все участники стартуют одновременно, но с разных мест; по времени – когда участники стартуют в разное время, но с одного места (раздельный старт). Для обоих случаев линия финиша одна и та же, однако, более слабый соперник проходит либо меньшую дистанцию, либо уходит на неё раньше. Началом гонки для всех участников считается момент старта первой машины.

Величина форы обуславливается степенью и качеством подготовки водителей и автотехники. Она определяется обычно организаторами соревнований по анализу результатов предыдущих соревнований и объявляется всем участникам перед стартом. В качестве форы могут использоваться заранее рассчитанные коэффициенты для разных марок, моделей и классов автомобилей (мотоциклов). В этом случае умножение коэффициента на время прохождения дистанции (например, в спринте), позволяет получить результаты и определить занятое место независимо от различия в рабочем объёме и мощности двигателя или динамических особенностей используемой автомототехники. Гандикап вклю-

чался отдельным параграфом в первые отечественные Правила соревнований по автоспорту 1940 г. В последующем гандикап стал редко применяться, так как в основном стали использоваться зачётные группы. Тем не менее, в последнее время в ряде автомобильных соревнований, в частности, в кольцевых гонках распространился «весовой гандикап», где гонщикам предоставляется определенная фора в зависимости от веса их автомобиля, либо осуществляется догрузка автомобилей балластом.

«ГАРАЖ» – пятнадцатое упражнение (из 20) по фигурному вождению автомобиля в Правилах соревнований 1937 г. Нужно поставить автомобиль в одну из шести секций условного гаража (по своему выбору), въезжая туда поочередно передним и задним ходом. Секции «гаража» разделены по три с каждой стороны от центрального въезда шириной 6,5 м. Обозначаются они ограничителями в виде стоек длиной 1 м и диаметром 1,5-2,0 см, расставленных между собой на расстоянии 10-15 см. Линии разметки секций и места установки ограничителей отмечаются (например, краской), чтобы восстановить исходное состояние в случае смещения ограничителей при их задевании автомобилем. При выполнении упражнения не допускается заезд в соседние секции. Размеры секций устанавливаются в зависимости от типа и марки автомобилей; например, для легкового автомобиля ГАЗ-А длина секции 5,0 м, ширина 2,7 м; для грузового ЗИС-5, соответственно, 7,25 м и 3,25 м. Пенализация – 5

штрафных очков за каждый задетый (сбитый) ограничитель. Упражнение на фигуре считается невыполненным, если задет ограничитель боковой частью автомобиля, а также если он заехал в соседнюю секцию, или его габариты после установки в «гараж» выходят за размеры секции.

ГАРЕВАЯ ДОРОЖКА – гоночное полотно для мотогонок на треке, поверхность которого состоит из специальной смеси – просеянного шлака, называемого «гарью», смешанного для вязкости с глиной в соотношении 70% – 30%. Вместо шлака может использоваться твёрдая крошка (доломитовая, кирпичная, базальтовая, гранитная и т.п.) с размерами частиц 3-8 мм. Для увеличения взаимосвязи частиц в смесь может добавляться 0,5-1,0% извести. Верхний слой гаревой дорожки толщиной 20-30 см, укладывается на основание из камня и щебня толщиной 15-25 см, под которым находится ровный слой грунта или песка толщиной не менее 15 см. Поверхность гаревой дорожки должна быть тщательно укатана и не иметь выбоин, бугров и других неровностей. Поэтому в процессе соревнований гоночное полотно между сериями заездов периодически выравнивают. Главное требование – обеспечивать хорошее сцепление шин мотоцикла с поверхностью и возможность двигаться с большой скоростью.

ГАРЕВЫЕ МОТОГОНКИ – мотоциклетные соревнования в виде трековых гонок, проводимые на мототреках с гаревым покрытием в нескольких заездах для гонщиков согласно таблицам заездов. Первые чемпионаты мира в мото-

гонках по гаревым дорожкам в личном зачете прошли в Англии в период 1936-1939 г., где на лондонском мототреке победителями становились Л. ван Прааг (Австралия), Д. Майлн (США), А. Уилкинсон (Австралия). Личный чемпионат по этим гонкам с 1949 г. вновь возобновился в Англии, а затем в Швеции (с 1961 г.), Польше (1970), Голландии (1987), Германии (1989) и в других странах. Финальные заезды проводились только для 16 гонщиков из разных стран. В развитие этих соревнований с 1960 г. стал проводиться командный чемпионат в мире в мотогонках по гаревой дорожке (классический спидвей), с 1970 г. – чемпионат мира среди пар (парные мотогонки), а с 1988 – среди юниоров, которым предшествовал начавшийся в 1977 г. личный чемпионат Европы. В международных чемпионатах выступали и отечественные спортсмены, которые порой достигали успехов.

В 1959 г. в столице Башкирии г. Уфе состоялся первый личный чемпионат СССР по гаревым мотогонкам, который далее проводился в городах: Ровно, Львове, Алмалыке (Узбекистан), Ленинграде, Балаково Саратовской обл., Тольятти, Новосибирске, Черкесске (столица Карачаево-Черкесии), Шахты (Ростовская обл.) и др. С 1962 г. этот чемпионат стал проводиться среди клубных команд, а с 1967 г. – среди юниоров. Проводились также кубковые соревнования: с 1963 г. – личный Кубок СССР, с 1966 г. – командный Кубок и с 1973 г. – парный Кубок страны.

В соответствии с Всероссийским реестром видов спорта

гонки на гаревой дорожке входят в состав мотоциклетного спорта в виде трех спортивных дисциплин.

«ГДЕ ЭТА УЛИЦА, ГДЕ ЭТОТ ДОМ?!» – оригинальное название профессионального соревнования водителей такси на лучшее вождение автомобиля в городских условиях, которое было популярным и традиционным в 1960-е годы, особенно среди таксомоторных парков (ТМП) Москвы. Первое соревнование прошло 1.06.1962, организаторами которого были Управление таксомоторного транспорта Главмосавтотранса и «Недели» – воскресного приложения к газете «Известия». Это лично-командное соревнование (60 участников, 14 ТМП и комбинат проката) включало: пробег по улицам Москвы между КП на дистанции 84 км с КВ до 2-х часов, состязания на быстроту смены колеса и скоростному маневрированию. Задача соревнований – прохождение маршрута по кратчайшему пути, последовательно и своевременно отмечаясь на КП, соблюдая принцип – перевозка пассажиров дешево и вовремя. Соответственно этим соревнованиям в ЕВСК этих лет был введен вид автоспорта – «Вождение в условиях городского движения».



Вымпел

ГЕЙМАН Феликс Александрович, фон – один из первых деятелей автомобилизма России в СПб, член-учредитель СПАК. Участвовал в зимней гонке 16.01.1900 на 65 верст (69,3 км) под СПб в экипаже французов Барбе и Ж. Генрика на автомобиле «Морс» 16 л.с. по маршруту: Александровская – Красное Село – Гатчина – Пулково – Александровская. В 1914 г. в техническом издательстве инженера Н. Кузнецова в СПб вышла книга В.В. Геймана «По градам и весям родной земли (10 000 вёрст на автомобиле)», в которой описывается путешествие по России на автомобиле «Руссо-Балт» с А.П. Нагелем.

ГЕНЕРАЛОВ Владимир Андреевич (1932–2000) – один из сильнейших спортсменов по автоспорту в Ленинграде с конца 1950-70-х годов, дважды мастер спорта (авто- и мотоспорт). Окончил Ленинградский автодорожный техникум. Работал водителем в 4-м грузовом автопарке. В 1959 г., выступая в многодневных мотогонках (эндуро) в классе мотоцикла 175 см³, впервые завоевал звание чемпиона СССР. Выступал за Спортивный клуб армии (СКА) и ДОСААФ. Тренеры – И.В. Бюлер и С.М. Сергеев. Чемпион СССР (1969) по кольцевым автогонкам в классе «формула 4».



ГЕНЕРАТОР – источник тока, преобразующий механическую энергию двигателя в электрическую и питающий все потребители электроэнергии автомобиля (мотоцикла) при работающем двигателе. На отечественных автомобилях устанавливаются обычно генераторы переменного тока, из-за их

большей надёжности, меньшей массы и способности обеспечивать получение номинального напряжения и мощности при меньшей частоте коленчатого вала двигателя. Так как в системе электрооборудования автомобиля используется постоянный ток напряжением 12 или 24 вольта, то переменный ток генератора выпрямляется двухполупериодным трёхфазным выпрямителем с полупроводниковыми диодами, а номинальное напряжение поддерживается за счёт автоматической регулировки магнитного потока в генераторе при изменении частоты вращения вала в широких пределах. Всё большее распространение получают контактно-транзисторные регуляторы напряжения и транзисторные регуляторы на интегральных схемах, являющиеся более надёжными, так как не имеют подвижных частей. Имеется также большое число автомобилей с генераторами постоянного тока, особенно среди зарубежных машин.

ГЕРЕЛЬ (ГИРЕЛЬ) Антон Игнатьевич – ленинградский автоспортсмен, двукратный рекордсмен СССР по автоспорту, конструктор спортивной автотехники. По профессии – шофер с 1914 года. Первое спортивное выступление – участие в безостановочной автогонке Ленинград – Москва – Ленинград в феврале 1936 г., в которой он занял 1-е место. На следующий год (1937) в зимней гонке по тому же маршруту занял призовое место. С тех пор активно стал заниматься автоспортом в Ленинградском автоклубе, являясь среди других самым старым по возрасту и самым молодым по спортив-

ному стажу. Участник почти всех «километровок». На построенном им по типу ГАЗ-А-М1 своем «специале» ГАЗ-А-Спорт (3285 см³) дважды в 1937 году улучшал абсолютные всесоюзные рекорды скорости на дистанции 1 км со стартом с хода: 12 июня на 86 км Киевского шоссе под Ленинградом – 119,76 км/час и 26 июля на 80 км Серпуховского шоссе под Москвой – 127,6 км/час. После войны первым в стране приступил к созданию рекордного автомобиля на базе ЗИС-101. Работал шофером на автобазе Ленсовета. До 62-летнего возраста выступал в автомобильных соревнованиях.



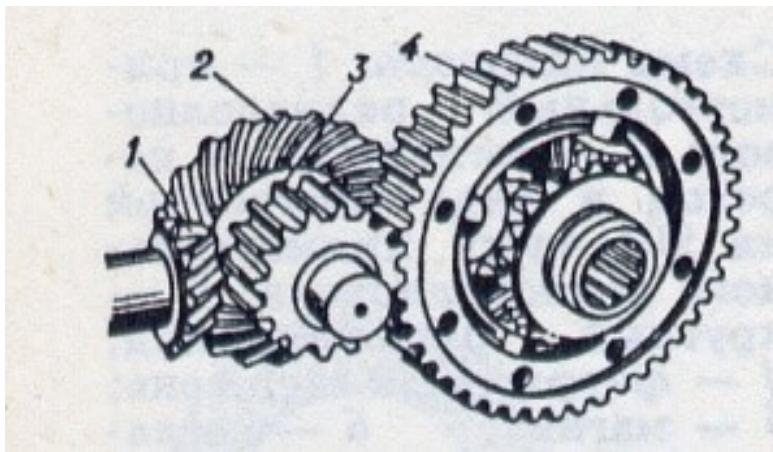
ГИЛЬЗА ЦИЛИНДРА – вставная или не вставная часть цилиндра двигателя с жидкостным охлаждением, внутренняя поверхность которого является рабочей для скольже-

ния поршней. Полость между гильзой и наружной стенкой цилиндра заполнена охлаждающей жидкостью, при этом гильзы, непосредственно омываемые охлаждающей жидкостью, называются «мокрыми». Вставные гильзы позволяют использовать для рабочих поверхностей износостойкие и дорогостоящие материалы. В верхнюю наиболее изнашиваемую зону гильзы иногда впрессовывают вставки длиной 50-60 мм из износостойкого чугуна, что значительно увеличивает срок службы гильзы. Рабочая поверхность гильзы, которая направляет движение поршня (вместе с вставкой), тщательно обрабатывается и называется «зеркалом цилиндра».

ГИПОИДНАЯ ПЕРЕДАЧА – винтовая зубчатая передача, осуществляемая коническими колесами со скрещивающимися осями, у которой ось малого колеса смещена относительно оси большого колеса. Зубья колес могут быть винтовыми и криволинейными. Обычно передаточное отношение не превышает 10, но иногда может достигать 30 и более. Эта передача широко используется в приводах ведущих колес автомобиля.

ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА – механизм трансмиссии, предназначенный для увеличения крутящего момента и уменьшения частоты вращения до необходимых значений для ведущих колёс автомобиля. Её применение вызвано тем, что современные автомобильные двигатели, развивающие большие мощности при относительно небольших размерах и мас-

сах, имеют большую частоту вращения коленчатого вала при малых значениях крутящего момента, чем это нужно для ведущих колёс при движении автомобиля. Передаточное число главной передачи зависит в основном от мощности и быстроходности двигателя, массы и назначения автомобиля; у легковых – 3,5-5,5, у грузовых – 6,5-9,0. В зависимости от числа зубчатых пар главные передачи могут быть одинарные, имеющие одну зубчатую пару, и двойные, состоящие из двух пар. Зубчатые колёса одинарных главных передач могут быть: цилиндрическими, коническими, гипоидными и червячными. Двойные главные передачи обычно состоят из пары цилиндрических передач и могут быть центральными и разнесёнными.



ГЛАВНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ – электротехническое устройство для автомобилей, используемых в автоспорте, которое должно прерывать все электрические цепи (аккумулятор, генератор, зажигание, фары, звуковой сигнал, электроприводы и т.п.) и обязательно останавливать двигатель. Он должен быть искрозащитным и доступным изнутри и снаружи автомобиля. Для закрытых автомобилей этот выключатель должен обязательно располагаться на нижней части крепления ветрового стекла со стороны водителя. Обозначение выключателя выполняется в виде красной молнии в синем треугольнике с белой окантовкой, имеющим основание не менее 12 см.

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА – переходящий приз, учреждённый в 1970 г. Советом Министров СССР для награждения победителя среди команд союзных республик и городов Москвы и Ленинграда на Спартакиадах народов СССР по техническим видам спорта. Впервые был вручён команде Москвы по лучшим итогам V Всесоюзной Спартакиады (1970).

ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ – одно из основных официальных лиц данных соревнований, входящий в состав ГСК. Возглавляет, организует и контролирует работу секретариата, своеобразного штаба, куда стекаются все сведения о соревнованиях, проводится учет и обработка спортивно-су-

дейской информации и выдача результатов. Несет персональную ответственность за своевременный и правильный подсчет результатов соревнований, оформляя и подписывая (наряду с главным судьей) протоколы и другую документацию. Обычно в начале своей работы главный секретарь выполняет функции председателя мандатной комиссии или комиссии административных проверок. В процессе соревнований отдельные группы секретариата осуществляют судейские функции по хронометражу при контрольных заездах, или счет кругов (кольцевые гонки, кросс, картинг и т.п.).

ГЛАВНЫЙ СУДЬЯ – центральное должностное лицо на период проведения конкретных соревнований, который непосредственно осуществляет в полном объеме судейские функции в соответствии с основными нормативными документами. Он осуществляет руководство и контроль за работой всей коллегии соревнований и координирует всю работу обслуживающего персонала соревнований. В начале своей работы знакомится с местом и условиями проведения соревнований, составом и квалификацией местных судей и может вносить замечания и предложения Организаторам по устранению недостатков, обращая внимание, прежде всего на безопасность спортсменов, судей и зрителей. Перед началом соревнований проводит общее собрание участников и инструктаж судей. В его функции входит непосредственное участие в решении всех вопросов в процессе соревнований, включая рассмотрение протестов. Он несет персональ-

ную ответственность за правильное и объективное судейство во всех звеньях судейской коллегии соревнований. По завершению соревнований, подписывает протоколы и другую отчетную документацию. В качестве главных судей зачастую выступают бывшие спортсмены, знающие условия спортивной борьбы и судейства «изнутри», которые приглашаются и для судейства местных соревнований. Предельный возраст главных судей обычно 60 лет, для международных соревнований и мотобола – 55 лет, но на практике иногда наиболее опытные и уважаемые судьи, сохранившие хорошее здоровье, продолжают свою деятельность.

ГЛАДИЛИН Игорь Александрович (1907-1974) – инициатор работ по созданию спортивной автотехники на столичном МЗМА в период 1950-60 гг. Являясь начальником экспериментального цеха МЗМА, начал реконструировать для спорта серийные легковые автомобили, выпускаемые заводом. На первый чемпионат СССР по шоссейным гонкам 1950 г. в классе до 1200 см³ наряду с «Москвичем-400» (2-е место) была выставлена опытная модель «Москвич-403Э-424Э» (1-е и 3-е места). В 1954 г. им сконструирован «Москвич-404-Спорт», на котором в 1957-1959 гг. трижды выигрывался чемпионат СССР по автогонкам. В 1955 г. он построил чисто гоночный одноместный автомобиль «Москвич-Г1-405» с задним расположением двигателя и впервые примененным отдельным приводом тормозов. В 1961 г. он реконструировал этот гоночный автомобиль.

ГЛУШИТЕЛЬ – служит для снижения шума в системе выпуска отработанных газов двигателя автомобиля. При открытии выпускных клапанов цилиндров двигателя температура газов составляет около 10000С, а давление 0,3-0,5 Мпа, что сопровождается большими скоростями и шумом в виде хлопков, частота которых зависит от числа цилиндров и частоты вращения коленчатого вала. В глушителе происходит уменьшение энергии и выравнивание колебаний, выходящих в атмосферу газов, за счёт многократного изменения направления потока, расчленения его на мелкие струи и организации их движения вдоль шероховатых поверхностей с последующим расширением и охлаждением газа. Автомобили, участвующие в соревнованиях на дорогах общего пользования, даже в случаях разрешённой замены стандартного глушителя, должны обеспечить соблюдение требований Правил дорожного движения той страны, где эти соревнования проводятся.

ГОКАРТ (Го-карт) – первоначальное название в 1950-1960-х годах «карликовых» автомобилей или микро-автомобилей карт. Устанавливались следующие основные размеры, принятые ФАС СССР к го-картам: общая длина не более 1950 мм, ширина колеи не менее 2/3 базы, база 1010-1400 мм, высота спинки сидения над уровнем пола не менее 500 мм.

«ГОЛДЕНРОД» («Золотой жезл») – один из последних рекордных автомобилей с ДВС для достижения абсолютно-

го рекорда скорости, построенный в США в 1965 г. Четыре 8-цилиндровых V-образных двигателя «Крайслер» с общим рабочим объёмом 29400 см^3 , работающих на метаноле, развивали мощность 2432 л.с. Двигатели расположены один за другим и соединены в пары, из которых одна приводит во вращение передние колёса, а другая – задние. Материал кузова – алюминиевые листы. Подвеска всех колёс независимая, на поперечных рычагах. Для торможения служили дисковые тормоза и три парашюта. В 1965 г. на трассе Бонневиль в США при рекордных заездах на 1 милю гонщик Р. Саммерс показал скорость 658,527 км/ч, улучшив прежний рекорд 1964 г. Д. Кэмпбелла на «Блюберде» (648,728 км/ч). Это был последний абсолютный рекорд скорости, установленный на автомобиле с ДВС. К тому времени наивысшая скорость автомобиля с реактивным двигателем составляла 966,571 км/ч (К. Бридлав на «Спирит оф Америка»).

ГОЛИЦИН Сергей Васильевич – мастер спорта СССР (1951), один из организаторов мотоспорта в Ленинграде, тренер и судья высшей категории по автоспорту (1970) и мотоспорту (1971). Мотоспортом стал заниматься с 1946 г. под руководством тренеров Л.С. Сандлера и С.М. Сергеева. Выступал за спортивный клуб армии (СКА). Призер чемпионатов СССР по мотоспорту (1952, 1953). Окончил Ленинградский автотранспортный техникум (1949) и Военный институт физической культуры, ВИФК (1986). В 1956-62 гг. работал главным инженером гаража штаба Ленинградского воен-

ного округа (ЛенВО), в 1962-80 гг. – начальник автомобильной службы Военного инженерно-технического училища. В период 1980-86 гг. был старшим преподавателем ВИФК, с 1986 г. – начальник Спортивного клуба ЛенВО. В качестве тренера подготовил несколько мастеров спорта, участвовал в судействе чемпионатов мира и чемпионатов Вооруженных сил СССР (РФ) по мотокроссу.

«ГОЛЛАНДСКОЕ ШОССЕЙНОЕ КОЛЬЦО» – кольцевая трасса для гонок в Голландии длиной 16,536 км, на которой проводятся национальные и международные соревнования по автоспорту, включая этапы чемпионата мира. Расположено на равнине и не имеет ни подъемов, ни спусков. Состоит из нескольких длинных прямолинейных участков, позволяющих развивать высокие скорости, соединенных между собой поворотами с различными радиусами кривизны. Выигрыш времени на преодоление поворотов не имеет решающего значения ввиду небольшого их количества.

ГОЛОВНОЙ СВЕТ – любой оптический свет фары, фокус которого образует глубокий световой луч, направленный вперед по ходу автомобиля (мотоцикла). Имеет большое значение на соревнованиях, проводимых в ночное время: ралли, внедорожные рейды и др.

«ГОЛУБОЕ ПЛАМЯ» (англ. Blue Flame) – рекордный автомобиль с ракетным двигателем «Риэкшн Дайнемикс», изготовленным в США, на котором американский гонщик

Гарри Габелич (G.Gabelich) 23.11.1970 на трассе Бонневиль (США) установил мировой рекорд скорости при прохождении 1 мили с ходу – 1001,667 км/ч. Ракетный двигатель мог развивать силу тяги 10 тонн (58 000 л.с.), но для рекордных заездов эти показатели были понижены до 5,9 тонн (34 220 л.с.). Топливо: горючее – природный газ, окислитель – перекись водорода. Спереди автомобиль имел 2 установленных рядом колеса, подвешенных на рычагах, сзади – два колеса, жёстко соединённые с кузовом, на вынесенных в стороны фермах. Торможение – дисковые тормоза на задних колёсах и тормозные парашюты. Трасса 1 мили пройдена только в одном направлении, а не в двух, как это требуют условия регистрации абсолютного рекорда скорости автомобиля.

ГОЛУБОЙ ФЛАГ – сигнальный флаг, входящий в комплекс флагов судей по автоспорту. Показывается судьями гонщикам на трассе неподвижно – намерение обогнать, взмахами – существенно большая скорость обгоняющего автомобиля, которому нужно уступить дорогу. Использование этого флага особенно необходима в ненастную погоду, когда видимость через зеркало заднего вида недостаточно четкая; в сухую погоду необходимость его использования определяется судьями на дистанции.

ГОЛЬД Марк Леонович (26.10.1945) – заслуженный тренер России по автоспорту, организатор соревнований, с июля 1988 г. был руководителем СТК «Лада» в г. Тольятти. Родился в селе Новая Чартория Житомирской области Укра-

ины. Среднюю школу закончил в г. Черновцы (Украина) и там же начал свою трудовую деятельность. В 1972 г. приехал в г. Тольятти и с 8 августа стал работать слесарем в механо-сборочном производстве (МСП) ВАЗа. Автоспортом начал заниматься с 1977 г. в спортивной секции МСП завода. Был призёром чемпионатов России по кольцевым гонкам и чемпионатов ВАЗа по автокроссу. Кандидат в мастера спорта. В 1981 г. стал руководителем спортивной секции МСП завода и тренером по кольцевым гонкам. Работал тренером сборной команды СССР и России по кольцевым автогонкам. Подготовил чемпионов страны – мастера спорта международного класса Ю.С. Кацая, мастеров спорта: А.А. Швыдкого, В.И. Кривошеева, А.П. Пономарёва, С.А. Гурьянова, А.В. Белова. Член совета Российской автомобильной федерации.



ГОНКА (фр. course, англ. race) – скоростные соревнования, в которых скорость прохождения заданной дистанции или порядок пересечения финишной линии, являются основными факторами, определяющими зачетный результат и распределение мест для определения победителя и призеров. В зависимости от условий и правил проведения гонка является основным видом соревнований – кольцевой и трековой гонками, кроссом и картингом, скоростным участком ралли и т.д.

ГОНКИ В ГОРОДАХ – соревнования по линейным или кольцевым гонкам по улицам города, которые в период проведения соревнований перекрываются от постороннего движения транспорта и пешеходов с временной установкой средств безопасности и возможных трибун для зрителей. Некоторые из таких гонок стали традиционными и широко известными, как автогонки Формулы-1 в Монте-Карло. Некоторые возможные проекты не реализованы (трасса в СПб Ф-1). Эти гонки требуют тщательной разработки мер безопасности и их соблюдения, так как иногда приводит к трагедии.

ГОНКИ ГРУЗОВИКОВ – соревнования по кольцевым гонкам на грузовых автомобилях, ставшие популярными с конца 1980 г. По ним проводится многоэтапный (8-10 этапов) чемпионат Европы. До спортивного сезона 1994 г. соревнования имели статус Кубка ФИА, в 1994 г. – Кубок Европы. Ранее все автомобили подразделялись на три класса только в зависимости от рабочего объёма двигателя. В Кубке Европы автомобили стали подразделяться на два класса: первый класс (самый престижный) – суперкласс, к которому относятся седельные тягачи с рабочим объёмом двигателя до 12 л и снаряжённой массой вместе с водителем не более 5 тонн, и второй класс – серийные автомобили с рабочим объёмом 12-18 л, которые должны иметь механическую коробку перемены передач, барабанные тормоза и распределение массы на переднюю и заднюю оси, соответственно, 60 и 40%.

В первом классе допускаются почти любые усовершенствования: автоматические коробки перемены передач, электронные системы управления подачи топлива и др.; нет строгой развесовки по осям. В качестве исключения в суперкласс допускались финские тягачи «Сису» с рабочим объёмом 14 л, но с обязательной установкой специальной ограничительной шайбы на впуске топлива. В этом виде автоспорта на высшем европейском уровне неоднократно выступал на ЗИЛе Маркин А. из Москвы. На первом этапе Кубка Европы в Англии на трассе Брэндс-Хэтч впервые выступил известный мотогонщик Балашов А. Ввиду отсутствия отечественных гоночных трасс в России гонки на грузовиках проводятся пока только в кроссовых заездах.

«ГОНКИ ЗВЁЗД» – традиционные трековые гонки на призы журнала «За рулём», являющиеся наиболее популярными в 1980-х годах. Состав участников формировался по индивидуальному приглашению редакции журнала, которая учитывала результаты выступлений спортсменов за прошедшие сезоны. В 1989 г. гонки под названием «Звезды автоспорта» проходили на новой трассе в Измайлово (директор – Богданов О., начальник дистанции – Мелентьев Ю.А.), где в результате сильной оттепели участки трассы приходилось охлаждать жидким азотом. В 1990 г. на гонки приезжал президент ФИА Макс Мосли.

ГОНКИ МЕЖДУ ГОРОДАМИ – скоростные соревнования по шоссейным дорогам между городами, которые бы-

ли характерны в начале зарождения автотранспорта. Первые в мире автогонки прошли в 1894 г. между Парижем и Руаном во Франции. С 1895 г. гонки стали скоростными и проводились как крупные международные соревнования со стартом в Париже и финишем в различных городах Франции и Западной Европы. Эти гонки завершились в 1903 г., когда скорости автомобилей перешагнули 100-километровый рубеж и при проведении очередных гонок Париж – Мадрид из-за больших жертв и опасности, они были приостановлены в Бордо. Следственная комиссия, созданная по решению французского парламента, констатировала: 1.

Гонки между городами являются опасной и вредной формой автомобильных состязаний, так как на больших расстояниях дорога не может охраняться от постороннего движения транспорта и пешеходов. 2. Агитационное и зрелищное значение гонки невелико, так как зрители могут видеть только мчавшиеся мимо них автомобили, а не могут следить за борьбой конкурентов. 3. Тренировки для изучения дороги на таком длинном маршруте почти неосуществимы и затруднена ориентация конкурентов в процессе соревнований. С тех пор гонки между городами Западной Европы не проводились. В России первые «гонки моторов» прошли в 11.10.1898 в пригороде Санкт-Петербурга между небольшими железнодорожными станциями Александровская и Стрельна, а затем проводились в основном между Москвой и Санкт-Петербургом. Последние гонки между го-

родами проводились иногда в послевоенный период (Москва – Минск и т.п.) и завершились в 1956 г.

ГОНКИ МЕЖДУ СТОЛИЦАМИ РОССИИ (Москва, Санкт-Петербург) – традиционный маршрут соревнований между «старой первопрестольной столицей» – Москвой и «новой северной столицей» – Санкт-Петербургом, который впервые освоили велосипедисты в конце XIX. В период 1899-1901 гг. по этому маршруту вместе с велосипедистами начали состязаться и первые автомобилисты. Старт давался в Москве у Тверской заставы на велодроме местного общества велосипедистов, а финиш – на ипподроме Царского Села под Санкт-Петербургом. Дистанция около 650 верст (693,4 км).

Первый старт автомобилистов дан 20.06.1899 г. для 6 участников. Первое место завоевал Луи Мази на трицикле (1,75 л.с.) с результатом 26:57 (26,6 км/ч), второе – Трубецкой на 2-местном автомобиле, 42:59, третье – Абрикосов на трицикле, 42:23 (лишён второго места за неправильное прохождение трассы под Петербургом). Остальными участниками были: Герц на 6-местном автомобиле (8 л.с.), Комбер (Франция) на 2-местном автомобиле (также 8 л.с.) и Шнейдеров на трицикле (1,75 л.с.). 25.06.1900 г. стартовали вторые «моторные состязания», в которых участвовали две «лёгкие коляски» – экипажи Генрика на «Морсе» (4 л.с.) и Луи Мази на «Старлей» (3,5 л.с.), а также на трицикле (2,25 л.с.) француз Ипполит-Огюст Дешан, который только

один сумел финишировать, пройдя всю дистанцию за 24:23 (28,4 км/час). В Москве 4.07.1901 г. стартовали 4 «моторных экипажа»: Танской на «тяжёлой коляске» «Ришар» (8 л.с.), Самуэль Сурмец на трицикле (4 л.с.), Алексеев на «лёгкой коляске» «Старлей-Дион» (3,4 л.с.) и вновь Луи Мази с напарником В. Михайловым на «Старлей-Бертран» (6,5 л.с.). Неудачи постигли участников, и только экипаж Мази достиг финиша за 37:50.

Очередные автогонки между столицами, имеющие уже международный характер, состоялись только в 1907 и 1908 гг., в связи с проведением первых автомобильных выставок в России. Победитель гонки 1907 г. прошел дистанцию за 9:22;00, т.е. со средней скоростью 73,5 км/ч, а 1908 г., соответственно – 8:33;48 и 80,2 км/ч. По этой же трассе проводились военные автопробеги в 1911-1912 гг. и другие соревнования. В мае 1914 г. на мотогонках между столицами, организованными Московским клубом мотористов, лучшее время от Москвы до Санкт-Петербурга составило 15:40;34 (мотоцикл «Рудж»), а туда и обратно – 38:50 (мотоцикл «Индиан»).

Несколько автогонок между столицами прошли в 1930-х годах. Так 4.03.1936 г. состоялись первые зимние скоростные безостановочные автогонки: Москва – Ленинград – Москва, на которых экипаж Удольский – Макаров, прошли 1413 км за 21:55 (64,4 км/ч). В связи с возросшим движением транспорта гонки между столицами России стали опас-

ными и прекратились, а обычное автомобильное движение по этому маршруту составило 8-10 часов.

ГОНКИ НА ВЫЖИВАНИЕ – вид соревнований по автоспорту на легковых автомобилях, который проходит на кольцевых трассах (типа кроссовых) с возможностью ведения контактной борьбы с автомобилями соперников для достижения успеха в заезде.

Длина трассы в пределах 300-1200 м, ширина не менее 8 м, длина прямых участков трассы не более 150 м для грейдерированного земляного покрытия и не более 100 м для трассы с твердым покрытием (асфальт, бетон и т.п.). Трасса обозначается габаритными воротами, ограничителями или земляным (снежным) валом высотой порядка 1 м. Рекомендуемая наполняемость трассы – не менее 2-х автомобилей на 100 м; максимальная емкость трассы – 5 автомобилей на 100 м. Конфигурация трассы произвольная, но для уменьшения вероятности жестких ударов в дверь автомобиля со стороны водителя рекомендуется избегать крутых левых поворотов, особенно после длинных прямых участков трассы.

Автомобили участников для этих гонок должны иметь надежные каркас и ремни безопасности, огнезащитные перегородки и удовлетворять всем специальным техническим требованиям для этих гонок. В зависимости от разрешенных изменений конструкции подразделяются на классы «Свободный» и «Классика». В классе «Свободный» допускаются серийные автомобили с рабочим объемом двигателя до 3000

см³, с приводом на одну ось и снаряженной массой не более 1600 кг; в «Классике» – 1600 см³ и 1150 кг (автомобили семейства ВАЗ, ИЖ, ЗАЗ, «Москвич»).

Стартовая зона, как правило, выносится за пределы гоночного полотна, что позволяет формировать очередной заезд сразу же после старта предыдущего заезда. Желательно старт делать на подъеме трассы, а финиш – в месте безопасного съезда с трассы финишировавшего автомобиля. Гонщики стартуют с места одновременно и проходят установленное количество кругов; минимальная зачетная дистанция – 2000 м. Система заездов может состоять из последовательности полуфинальных и финальных заездов, проводиться по таблицам трековых гонок или «с выбыванием». Места в заездах определяются по порядку пересечения финишной линии и количеству пройденных полных кругов, учитывая, для не прошедших полного круга к моменту закрытия финиша, расположение автомобиля на трассе.

Эти гонки возникли и стали популярными с 1990-х годов, вначале в Москве на стадионе технических видов спорта в Крылатском, затем в других городах. Назывались также «контактными гонками», но сохранили свое название с «выживанием», характерное для ситуации в стране после распада СССР. В 2004 г. проводился многоэтапный Чемпионат, Кубок и Трофей РАФ по гонкам на выживание; организатор – Объединение каскадеров «Мастер».

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ (Multi Terrain – по

терминологии ФИМ) – разновидность мотокросса, который проходит непрерывно в течение 3-24 часов по кольцевой кроссовой трассе с длиной круга до 5 км. Трасса должна допускать максимальную скорость гонки не более 55 км/ч. В зависимости от продолжительности соревнований участвуют команды из двух, трех или четырех гонщиков, которые поочередно сменяют друг друга через интервалы не более 2-х часов.

ГОНОЧНАЯ ДОРОЖКА (ПОЛОТНО) – поверхность трассы, в пределах которой проводятся соревнования по автотоспорту. Ограничивается с боков обочинами, для дорожных гонок, или ограждениями или нанесёнными на трассу продольными линиями.

ГОНОЧНЫЕ МОТОЦИКЛЫ – специально построенные на мотозаводах или индивидуально самими спортсменами мотоциклы специфической конструкции в ограниченном количестве (поштучно или мелкосерийно) для определенного вида скоростных соревнований по мотоспорту. Характерная их особенность – они не могут использоваться для повседневной езды.

ГОРНЫЕ ГОНКИ – соревнования по автотоспорту, проводимые в виде шоссейно-линейной гонки (или просто – линейной гонки) по извилистой трассе, имеющей значительный перепад высот между стартом (внизу) и финишем (вверху). Как правило, проводятся в гористой местности на дистанции от 1 км до 20-25 км (при меньшей дистанции –

подъём на холм). Старт раздельный с места при работающем двигателе; может быть не только на горизонтальном участке, но и под уклоном (машина удерживается ручным тормозом). Трасса в виде серпантина в гору состоит из ряда поворотов различной крутизны, включая повороты на 180 градусов, причём могут быть отдельные спуски. Финиш с ходу на высоте 100-2000 м по отношению к старту (в зависимости от дистанции). Спортивно-технический результат – время прохождения дистанции. Характер дороги позволяет развивать среднюю скорость не более 120-130 км/ч.

Одни из первых горных гонок состоялись в 1897 г. в Ля Турби во Франции, всего через три года после первых в мире автогонок. В Западной Европе в начале XX века популярными трассами горных гонок были: Гюйенн, Шато-Тьерри и Мон Ванту во Франции; Земмеринг в Австрии; Монте-Ченизино в Италии. В горах Колорадо США с 1915 г. проводилась знаменитая горная гонка «Паикс Пик». Большое развитие горные гонки получили в 1920-1930 гг. Тогда на горных дорогах в Альпах, Пиренеях, Апеннинах, Шварцвальда проводились десятки крупных гонок, в которых участвовали сильнейшие в то время спортсмены: Р. Караччиола, Л. Широн, А. Диво, А. Варцли, Г.Штук и другие. Побеждал на этих гонках рекордсмен мира француз Р. Томас на том самом «Деляже», на котором 6.07.1924 г. был установлен абсолютный рекорд скорости автомобиля – 230,634 км/ч.

Чемпионат Европы по горным гонкам впервые проводил-

ся в период 1930-1932 гг. и продолжился с 1957 г. В 1970 г. Международная федерация автоспорта (ФИСА) запретила участие в горных гонках спортивных прототипов, что подорвало интерес к этому виду спорта, несмотря на то, что через 2 года запрет был снят. В 1987 и 1988 годах состоялся Кубок Международной автомобильной федерации (ФИА) по горным гонкам.

В 1990 г. на ралли «Ялта» одним из наиболее интересных и трудных спецучастков была горная гонка на гору Ай-Петри (включалась и в другие годы). В Сочи для гонок используется гора Бытха. Эти гонки в нашей стране, как спортивные дисциплины, остаются популярными до настоящего времени, входя в состав автомобильного вида спорта по горным автогонкам.

ГРИНГАУТ Евгений Иосифович (1915-1974) – талантливый мотоспортсмен, заслуженный мастер спорта (1951) по мотоспорту, ДСО «Трудовые резервы». Начал спортивную деятельность еще в довоенный период. В 1935 г. установил свой первый всесоюзный рекорд в шоссейной гонке на 100 км. Участник Великой Отечественной войны; командовал отдельным отрядом мотоциклистов. Всего установил более 50 всесоюзных рекордов на мотоциклах различных классов. Неоднократный чемпион СССР и Москвы в шоссейно-кольцевых гонках и по мотокроссу в классах мотоциклов до 350 и 750. Член президиума и комитета мотоспорта, созданной в 1960 г. Федерации автмотоспорта

(ФАМС); с 1962 г. – ФМС СССР.



«ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ СССР» (ГТО) – комплекс основных физкультурных дисциплин из различных видов спорта, таких как легкая атлетика, гимнастика, плавание, лыжи, стрельба и других, составляющих основу советской системы физического воспитания. Введен с 1931 г., включает несколько возрастных групп (от 10 до 60 лет) и имеет всесоюзный характер. Особенно престижным было носить значок этого комплекса в 1930-40-е годы, для чего обязательно надо было овладеть одним из моторных видов спорта (обычно мотоспорт). Комплекс ГТО включал несколько ступеней и нормативы его со временем изменялись (одно из последних – 1972 г.). С 1975 решениями Федераций авто и мотоспорта сдача норм комплекса ГТО стала обязательным условием для участия в соревнованиях любого масштаба. В 1990-е годы – это требование было снято.



«ГУДИЯР» (Гудьир, Гудийр Тайер энд Раббер) – крупнейшая фирма в США по производству широкого ассортимента шин для автомобилей, включая спортивные и гоночные автомобили, в том числе для Формулы-1.

Буква Д

ДАДАЕВ Аркадий Николаевич (1935) – один из крупнейших профессиональных деятелей отечественного автоспорта, мастер спорта, судья высшей категории, организатор и главный судья соревнований по автокроссу, трековым автогонкам, автомногоборью во многих городах СССР и России. Родился в столице Туркмении Ашхабаде, в семье военнослужащего. После трагического землетрясения 1948 г. семья часто переезжала: Саранск (Мордовия), Москва, Прибалтика и др. Закончив среднюю школу, работал слесарем и токарем, играл в театре художественной самодеятельности, увлекался футболом и лёгкой атлетикой. С 1958 г. стал жить в г. Рязани, работая тренером по футболу и хоккею. Автоспортом, в качестве организатора и судьи, стал заниматься с 1959 г., организовав в ДСО «Спартак» спортивную автосекцию. Позднее стал руководителем Центра «Автомотоспорт» в Рязани.

В период 1964-1999 гг. являлся бессменным организатором и главным судьей традиционного всесоюзного автокросса «День Победы» в Рязани, пользующегося популярностью. Подготовил большое число спортсменов-разрядников, в том числе 15 мастеров спорта и около 60 кандидатов в мастера спорта по автоспорту. Его воспитанниками стали 12 чемпионов страны. Неоднократно участвовал в судейских семина-

рах по автоспорту, подготовил свыше 300 судей, в том числе двоих высшей категории. За многие годы активной деятельности в автоспорте участвовал в организации и судействе свыше 400 соревнований практически на всей территории бывшего СССР. Явился инициатором создания трассы «Высокая гора» близ Казани в Татарстане. Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 1996 г. ему единственному в то время в России и бывшем СССР присвоено в области автоспорта звание «Заслуженный работник физической культуры и спорта».



ДАЙМЛЕР Готлиб, Daimler Gottlieb (17.03.1834 – 6.03.1900) – выдающийся немецкий изобретатель, конструктор двигателей внутреннего сгорания (ДВС) и автомобильной техники, организатор автомобильного производства. Вместе с К. Бенцом, с которым работал параллельно и, возможно, никогда не встречался, Даймлер считается создателем первого в мире автомобиля с бензиновым ДВС.

Родился в Германии в местечке Шорндорф близ г. Виттенберга в Швабии. Был определён в латинскую школу, но его тяга к механике привела в Политехническую школу г. Штутгарта. Благодаря родственным связям после окончания учёбы начал трудовую деятельность на предприятиях Франции и Англии, после которых стал работать на механическом заводе Штутгарта. Еще в 1856 г., работая директором мастерской в сиротском приюте «Брудерхаус Ройтлинген» (Bruderhaus Reutlingen) в г. Карлсруэ, познакомился с Вильгельмом Майбахом, с которым во многом связал свою дальнейшую творческую судьбу.

В 1872-1882 гг. вместе с Майбахом работал на заводе газовых двигателей Н. Отто и О. Лангена «Дейтц» в г. Кельне (Deutz – Gasmotoren Werke. Kln), вначале конструктором, затем техническим руководителем, потом главным конструктором. Дела на заводе с приходом Даймлера и Майбаха ожились, а серийный выпуск двигателей стал приносить при-

были. В 1881 г. Даймлер приезжал в Россию, чтобы ознакомиться с нефтепромыслами и перспективами получения топлива для ДВС. Постепенно отношения с Отто и Лангеном ухудшились, и в марте 1882 г. он и Майбах покинули завод, чтобы обосновать собственную исследовательскую мастерскую в г. Канштадте (ныне район г. Штутгарта).

Вместе с Майбахом создал бензиновый ДВС мощностью 0,5 л.с. с массой 50 кг. В 1883 г. Даймлер получил патент № 28022 на созданный им 4-тактный ДВС мощностью 0,75 л.с., развивающий до 600 об/мин (на двигателях Отто – до 180 об/мин). Свои права на транспортное применение таких двигателей зафиксировал 29.08.1885 в патенте ДРП № 36423 «Аппарат для верховой езды с керосиновым двигателем», по существу создав первый в мире мотоцикл. В этом же году, 11.11.1885, впервые на улицах Канштатдта состоялась публичная демонстрация этого двухколёсного «моторада» Даймлера с деревянным корпусом, названного «Айнспур», который, при рабочем объеме двигателя 264 см^3

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.