

*Евтушенко И.Ю. MotoGP собственной персоны // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №5 (май). – АРТ 406-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>*

**РУБРИКА: ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ**

**УДК 796.72.093.528**

**Евтушенко Илья Юрьевич**  
студент 1 курса бакалавриата,  
автомобильно-дорожный факультет  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский Государственный  
Архитектурно-Строительный университет»  
Российская Федерация e-mail:  
[evtilya@gmail.com](mailto:evtilya@gmail.com)

**МОТОGP СОБСТВЕННОЙ ПЕРСОНЫ**

*Аннотация:* В статье рассмотрены конструктивные и эксплуатационные характеристики мотоциклов класса MotoGP , а также информация о физической подготовке гонщиков.

*Ключевые слова:* мотоцикл, гонка.

**Evtushenko Ilya Ur'evich**  
1st year bachelor student, faculty of road construction  
FSBEI of HE "Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil  
Engineering "  
Saint-Petersburg, Russian Federation  
E-mail: [evtilya@gmail.com](mailto:evtilya@gmail.com)

## MOTOGP OWN PERSONS

*Abstract:* The article describes the design and performance of motorcycles of MotoGP class, as well as information about the physical training of riders.

*Keywords:* motorbike, race.

Мотоциклы класса MotoGP на первый взгляд кажутся обычными спортивными байками, с которыми вовсе не тяжело встретиться на дорожных путях. На самом деле, этот класс таит в себе настоящих монстров, разработанных преднамеренно для ярких и импульсивных гонок, не подходящих для передвижения за пределами мототрассы. Четырехтактная двигательная система имеет ограниченный объем 1000 «кубов» и максимальный диаметр цилиндра размером 81 миллиметров. Самой минимальной массой может похвастаться спортивный байк весом в 150 кг с двигателем до 800 см<sup>3</sup> и 160 кг движка от 800 до 1000 см<sup>3</sup>. Так же, как и в автомобильных гонках, инженерский состав старается улучшить устройство мотоцикла, создавая запасы между его действительной массой и наименьшим ограничением. Минимизированный вес необходимо распределить в виде грузов по раме, для достижения безупречного веса. Стоит отметить, что в MotoGP регламентирована наименьшая масса «пустого» мотоцикла, в то время как в младших классах — наименьшая масса мотоцикла с человеком (например, в Moto2 — не больше 215 кг).

За время существования MotoGP трансформации подверглись некоторые правила. Известно, что было разрешено использование, как четырехтактных, так и двухтактных двигателей. Запрет использования двухтактных связан с казусом. Использование четырехтактного двигателя появлялось в своде правил и ранее; возврат его использования был внесен в

правила в 2002г. Тогда разрешалось использование четырехтактных двигателей, имеющих объем не больше 990 см<sup>3</sup> и двухтактных, объем которых составлял не больше 500 см<sup>3</sup>. По гоночным меркам четырехтактные, несомненно, занимали наиболее выигрышную позицию, а в 2003г. на стартовой решетке уже не наблюдалось мотоциклов, имеющих двухтактный движок! Двухтактные байки были разрешены вплоть до 2011 г., но затем их отменили по причине утраченной актуальности использования. В то время как в младших классах двухтактные двигатели использовались дольше, регламент претерпел изменения, и «пул» производителей и команд-участников почти целиком изменился— Honda, Gilera и Aprilia за один сезон отступили на второй план, а их место заняли Kalex, Moriwaki и Suter.

Минимальной возрастной категорией MotoGP являются пилоты, достигшие 18 лет, в то время как в младших классах возрастными рамками для пилотов выступает категория от 16 до 28 лет.

Что же касается физических тренировок пилотов?

Бредли Смит из KTM Factory Racing уделяет много времени своей физической форме, а еще больше - езде на велосипеде, и вот почему: «Велоспорт отлично подходит мотогонщику: он не такой ударный, как бег. Во время бега организм сталкивается с высоким уровнем стресса, тогда как на велосипеде нагрузка растет плавно и ее легко контролировать».

Почти все пилоты MotoGP и Superbike тренируются на шоссейных велосипедах: Бен Спиз, братья Маркесы, Сильвейн Гунтопи, Том Сайкс, Мэверик Виньяпес. Апьваро Баутиста, братья Эспаргаро и другие проезжают по много километров по дорогам общего пользования.

Велотренировки проводят не

ежедневно, но не реже двух раз в неделю - мышцам нужно

давать отдых.

Некоторые гонщики увлечены велосипедными гонками не меньше, чем гонками на мотоцикле. Кэп Кратчпоу проводит очень много времени в седле, и врачи Мобильной Клиники уже отмечали, что его икры и бедра буквально перекачены, в чем нет никакой практической пользы в MotoGP.

Состав топлива, используемого в MotoGP, на 99% включает в себя те же компоненты, которые присутствуют и в обычном бензине для дорожного мотоцикла. Однако эти компоненты объединяются компаниями-производителями в различных пропорциях (соотношение является новшеством того или иного поставщика) в то время, как 1% является дополнительной присадкой, позволяющей топливу функционировать в экстремальных условиях. Спортбайк MotoGP имеет объем двигателя 20 литров, которых достаточно для 45-минутной гонки. Известно, что до 2002 г. объемы баков не подлежали регулированию, а инженеры и конструкторы имели обширное поле для своих вымыслов. В дальнейшем были разрешены объемы до 26 литров, а затем постепенное снижение достигло нынешних показателей.

По большому счету, технические ограничения касаются непосредственно двигателей, в то время как конструкция и аэродинамическая схема мотоцикла различается намного больше. В «Формула-1» необходимо постоянное ужесточение регламента. Постоянно запрещаются какие-либо элементы, так как ширина воображений создателей мотоциклов внушительно большая. В мотогонках инженеры довольно рано пришли к практически безупречным схемам, как конструктивным, так и аэродинамическим. Отклонение от них приводят, как правило, к снижению скорости. На спортбайк нельзя прикрепить, к примеру, «гоночный пылесос» для усиления прижимной

силы или добавочные спойлеры, так как это просто на просто снизит скоростные показатели. Таким образом регламенты MotoGP в основном полагаются на непосредственные ограничения и не пытаются создать инженерам лишние искусственные преграды.

#### Список использованной литературы:

1. Зырянов, С. Хотя и под флагом Каменск – Уральского... // Восход. – 2016. – 17 сент. – С. 3.
2. Буланов, А. С такими титулами он – единственный // Восход. – 2017. – 23 янв. – С. 7.
3. Абрамова, Е. Шестьдесят плюс 10 // Восход. – 2015. – 24 июня. – С. 3.
4. Зырянов, С. Два класса слились воедино // Восход. – 2016. – 31 июля. – С. 8.
5. Полищук, Л. Гонщик по прозвищу «француз» // Восход. – 2015. – 13 сент. – С. 1.
6. Полищук, Л. Испытание верностью // Восход. – 2016. – 9 окт. – С. 7.
7. Коркин, В. Классов было не перечить! // Восход. – 2017. – 16 дек. – С. 3.
8. Коркин, В. Мотокросс у нас есть, а призов у нас нет // Восход. – 2017. – 12 февр. – С. 6-7, 10-11.
9. Зырянов, С. Кубок покинул Ирбит. Впервые... // Восход. – 2016. – 28 февр. – С. 4.
10. Коркин, В. Ирбитчане – вне пьедестала // Восход. – 2018. – 7 марта. – С. 2.
11. Полищук, Л. О друзьях-товарищах и спортивных баталиях // Восход. – 2018. – 26 марта. – С. 6.
12. Зырянов, С. Вся интрига – впереди // Восход. – 2017. – 23 июля. – С. 8.
13. Молокотин, О. Мотокросс по-ирбитски – адреналин зашкаливает! // Восход. – 2016. – 30 июля. – С. 1.
14. Зырянов, С. Братья – вне конкуренции // Восход. – 2017. – 20 авг. – С. 3.
15. Горвая, Е. Ирбитчане – дважды вторые // Восход. – 2016. – 19 сент. – С. 7.

*Дата поступления в редакцию: 10.05.2019 г.*

*Опубликовано: 16.05.2019 г.*

*© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник»,  
электронный журнал, 2019*

*© Евтушенко И.Ю., 2019*