

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Ралли-рейды и автокроссы
1930-х годов

Болид Бернда Шнайдера



Установка направляющих
задних рычагов подвески



Национальные и международные
соревнования радиоуправляемых
моделей машин



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

22

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1930-х годах в стороне от знаменитых гоночных трасс проходили соревнования с участием автомобилей, предназначенных для дорог общего пользования. Это были испытания на прочность, результаты которых имели непосредственное отношение к развитию автомобилестроения.

69-74

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

К этому номеру прилагается набор новых деталей задней оси нашей радиоуправляемой модели: задние кулаки подвески, стойка крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески и одиннадцать саморезов. Мы установим направляющие задних нижних рычагов подвески на раму.

69-70

АВТОМОДЕЛИЗМ. ГОНКИ

Национальные и международные объединения автомоделлистов проводят соревнования в разных странах, в том числе европейский и мировой чемпионаты. Это увлекательные гонки с жестким регламентом, гарантирующим высокий уровень организации и единые справедливые условия для всех участников.

61-64



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №22, 2011
Еженедельное издание

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

www.deagostini.ru

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Генеральный директор: | Николаос Скилакис |
| Главный редактор: | Анастасия Жаркова |
| Финансовый директор: | Наталья Василенко |
| Коммерческий директор: | Александр Якутов |
| Менеджер по маркетингу: | Михаил Ткачук |
| Младший менеджер по продукту: | Светлана Шугаева |

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в России:

☎ 8-800-200-02-01

✉ Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине:

☎ 8-800-500-8-400

✉ Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостині»

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16824-5496Р от 15.07.2010 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7 г, тел.: (017) 297-92-75

✉ Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.
Розничная цена: 44,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Отпечатано в типографии:
Deaprinting – Officine Grafiche Novara 1901 Spa,
Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 65 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2011
ISSN 2218-5410

ВНИМАНИЕ! Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 03.05.2011



Ралли-рейды и автокроссы 1930-х годов

Пока элита европейского автоспорта сражалась на трассах Гран-при, отстаивая престиж своих стран и доказывая свое превосходство в мощности, в стороне от знаменитых гоночных трасс проходили абсолютно другие, но при этом не менее волнующие состязания с участием автомобилей, предназначенных для дорог общего пользования.

В 20-30-х годах прошлого века Гран-при и гонки по горным дорогам привлекали сотни тысяч болельщиков, репортажи о состязаниях появлялись на первых полосах газет. В то же время большой популярностью пользовался еще один вид автоспорта — ралли-рейды.

Это были испытания на прочность, результаты которых имели непосредственное отношение к развитию автомобилестроения. Ведь автомобили и мотоциклы, принимавшие участие в этих соревнованиях, были практически полными аналогами

машин, которые можно было встретить на дорогах общего пользования.

Золото и серебро Mercedes

«Результаты этих тяжелых испытаний еще раз доказали высокую эксплуатационную надежность популярных легковых автомобилей Mercedes-Benz

и их высокие потребительские качества», — так компания Daimler-Benz комментировала успех своих автомобилей в ралли по Восточной Пруссии в 1938 году.

В этом ралли пилоты за рулем автомобилей Mercedes Typ 170V и Typ 230 завоевали четыре золотых и шесть серебряных медалей, а также два командных приза.

По аналогии с первыми автопробегами конца 19 — начала 20 века ралли по Восточной Пруссии, проводившееся с 1929 года,

Автокросс в Бранденбурге, начало апреля 1938 года. Команда NSKK из Штутгарта в открытых Mercedes-Benz 230. Кстати, полный привод для гонок по бездорожью не предусматривался.



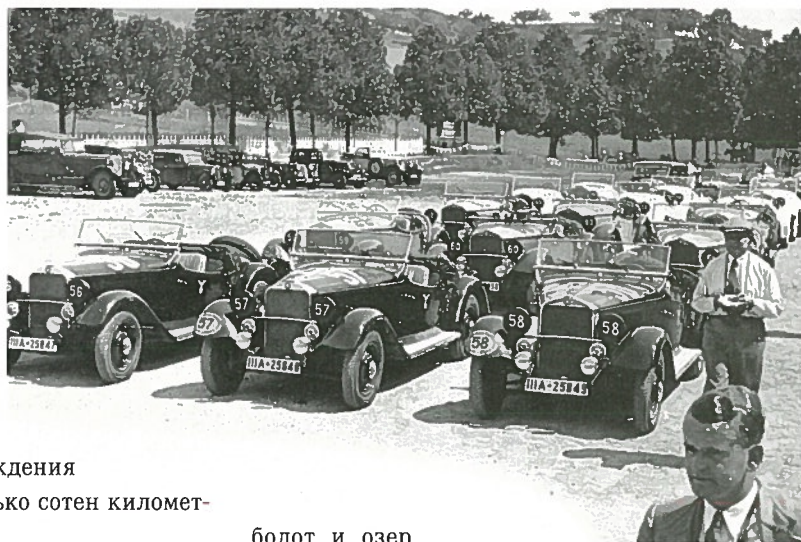
представляло собой гонку на время. Большая часть гонки проходила в тяжелых условиях, на неукрепленных и не перекрывавшихся на время соревнований сельских дорогах.

Состязания, проходившие с 1894 по 1903 год, представляли собой переезды из города в город, например, из Парижа в Амстердам или из Парижа в Берлин. Гонки сопровождались жесткой борьбой, зачастую напоминавшей бои без правил. Лишь позже соревнования стали проводиться по заданному маршруту, который необходимо было пройти несколько раз с соблюдением дисциплины и специально разработанных строгих правил.

По образцу ралли Монте-Карло

Разумеется, каждый экипаж стремился прийти к финишу первым. Однако

Родстеры и легковые автомобили повышенной проходимости Mercedes-Benz Kübelwagen 200 перед стартом ралли 1935 года. Бамперы на машины не устанавливались, зато в стандартную экипировку входило второе запасное колесо.



успехом считался уже сам факт прохождения дистанции в несколько сотен километров без поломок.

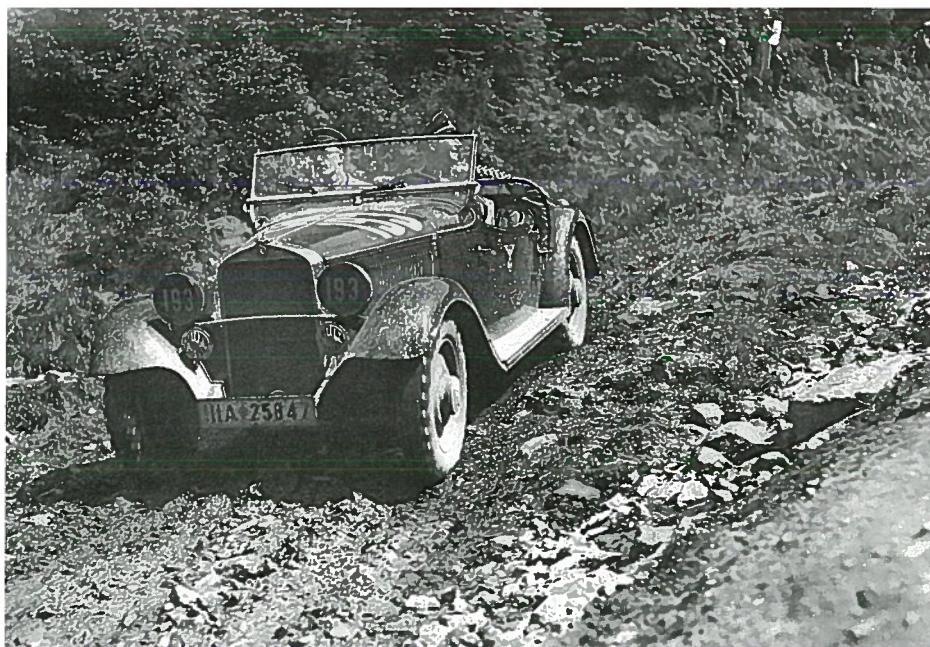
Пилотов, сумевших привести свои машины к финишу без значительных повреждений, встречали как героев. Европейские соревнования на длинные дистанции, в которых автомобили доказывали свою эксплуатационную надежность, проходили и на просторах России, и на Сицилии, через Альпийские перевалы и среди

болот и озер Восточной Пруссии.

В 1911 году ралли Монте-Карло представляло собой одновременно автогонки и состязания на длинные дистанции, а, кроме того, включало целый ряд специальных испытаний различной степени сложности.

Командам и автомобилям со всего мира был брошен вызов.

Монте-Карло и сегодня считается эталонным ралли. Уникальность первой гонки состояла в свободном выборе участниками места старта. Соревнования проводились по принципу «сбора звезд», когда каждый гонщик стартовал из города, расположенного в его стране. Желающие победить в ралли Монте-Карло пилоты, начинавшие гонку в Софии, Афинах, в заснеженной Финляндии или Прибалтике, должны были продемонстрировать высочайший уровень водительского мастерства, а их автомобили – высокую скорость и надежность.



У этого автомобиля, участвовавшего во внедорожных испытаниях, нет противотуманных фар, зато установлена высокопрофильная резина.

Две тысячи километров нон-стоп

Идея проведения столь жестких испытаний на надежность в качестве национальных соревнований возникла в 1920-е годы.

Mercedes-Benz повышенной проходимости — участник автокросса в июле 1939 года. Чтобы не застрять в бранденбургских песках без полного привода и механизма блокировки дифференциала, требовался в первую очередь опыт и уже потом — лошадиные силы.

С приходом к власти национал-социалистов гонки значительно политизировались из-за участия в них «людей в форме» — военных, полиции и даже почтовых служащих.

Растущее давление на автопроизводителей Германии из-за появления на рынке дешевой импортной продукции снизило объем продаж автомобилей немецкого производства. Государственное объединение автопромышленников Германии (предшественник VDA — Объединения автомобильной промышленности) стремилось найти способ продемонстрировать широкой общественности высокое качество немецких автомобилей и мотоциклов.

Поначалу проводились «имперские гонки» с участием мотоциклистов — ведь в то время мотоцикл был синонимом мобильности. С запуском



Август 1938 года. Ралли по Восточной Пруссии вдоль Мазурского озера. На фото изображен Mercedes-Benz 290/II H (с 6-цилиндровым двигателем рабочим объемом 2,9 л и мощностью 68 л.с.). С 1937 года такие машины стали поступать на вооружение Вермахта.

На скорости по бездорожью

История этого ралли, проводившегося по инициативе Германского автомобильного клуба ADAC с 1933 по 1939 год ежегодно, — впечатляющая демонстрация достижений автомобильной промышленности.

Гонки возобновлялись в 1951, 1952 и 1953 годах. Это были крайне сложные испытания и для автомобилей, и для пилотов. От участников, выступавших на двух-, трех- и четырехколесных транспортных средствах, требовалось высокое водительское мастерство и соблюдение скоростного режима.

Если первые соревнования проводились нон-стоп, по образцу итальянских Mille Miglia, то ралли по Германии официально именовались не гонками, а испытаниями на надежность. Участники,

массового производства автомобилей в 1925 году мотоцикл постепенно превращался во все более доступное средство передвижения и достойного конкурента автомобилю. Тогда-то и возникла идея проведения соревнований, в которых в рекламных целях участвовали бы «обычные» серийные машины. Открытые состязания на дорогах общего пользования, за которыми мог наблюдать каждый желающий, стали еще и своеобразным испытательным полигоном. В качестве примера можно привести ралли по дорогам Германии — своего рода марафон протяженностью две тысячи километров.

не уложившиеся во время из-за лопнувшей шины или закрытого шлагбаума, получали штрафные очки. Принимать участие в соревнованиях могли как частные гонщики, так и заводские команды.

В качестве основных соперников выступали марки, которые сегодня уже мало кому известны — Stoewer, Hanomag, Brennabor, Wanderer, Adler, Borgward, Steug и DKW; среди уцелевших гигантов — Opel, BMW и, разумеется, Daimler-Benz.

Вскоре организаторам и пилотам стало скучно преодолевать определенные участки дороги на время. И хотя некоторые зимние испытания были достаточно интересными, гонку можно было усложнить, включив в маршрут участки бездорожья — offroad (хотя этот термин тогда еще не использовался).

Бранденбургские ралли и автокроссы, автопробеги по Франконии и Гарцу, а также проводившееся с 1929 года ралли по Восточной Пруссии

Армейский Mercedes-Benz 290/1 1934 года. В программу испытаний на надежность, которые в 30-е годы все чаще служили для демонстрации военной мощи, входило пересечение бродов.



сии проходили преимущественно в стороне от автомагистралей.

При этом они приобретали характер военных маневров с пересечением бродов, стартами на песчаных склонах, использованием коротковолнового радио и передачей эстафеты.

Политика и спорт

Во времена Третьего рейха автоспортивные состязания в сложных условиях приобрели политическую окраску —

в соревнованиях участвовало все больше людей в форме: команды Вермахта, полиции, национал-социалистского автомобильного корпуса (NSKK) или почты (всего до 20% пилотов). В гонке участвовало до 400 машин. Среди них было много автомобилей повышенной проходимости, которые тогда не оснащались полным приводом. Как правило, за один день им приходилось преодолевать от 300 до 400 км.

Опыт движения с разными нагрузками, накопленный в ходе ралли-рейдов, способствовал усовершенствованию серийных автомобилей. Лучший испытательный полигон для популярных моделей Mercedes-Benz 170, 200, 230, 290 и 320 едва ли можно было найти.

Автомобили оснащались 4- или 6-цилиндровыми двигателями и стандартными кузовами, какие можно было увидеть в каталогах и автосалонах. Для испытаний они модифицировались в соответствии с жесткими условиями, однако эти переделки не имели ничего общего с установкой эксклюзивных компрессорных гигантов 1920-х годов.

В число автомобилей Mercedes, для которых участие в соревнованиях стало



Ралли по Восточной Пруссии в мае 1939 года. Автомобиль на фото — Mercedes-Benz 320 WK (с 6-цилиндровым двигателем 3,8 л, 74 л.с.). Следующий пункт назначения передавался командам по коротковолновому радио.

Один из пяти Mercedes-Benz Typ 150, в 1934 году принимавших участие в 2000-километровом ралли по Германии, при прохождении точки контроля времени в Берлине. Заводская команда прибыла к месту назначения без штрафных очков, и это достижение было отмечено золотыми медалями.

хорошей рекламой, входила и выпускавшаяся с февраля 1934 года заднемоторная модель. По использованным технологиям и внешнему облику маленький Тур 130 заметно отличался от остальных автомобилей Mercedes.

Смелый дизайн

В 1930 году компания Daimler-Benz AG поручила Хансу Нибелю в условиях экономического кризиса создать «маленький Mercedes».

Подобные мысли Нибель и раньше высказывал Фердинанду Порше, но тому в свое время было неинтересно заниматься созданием автомобилей

ниже среднего класса. Сконструированный им позднее Volkswagen во многом походил на выпускавшуюся с 1930 по 1934 год модель Daimler-Benz Тур 130 (за которой в 1935 году последовал Тур 150, а в 1936-м – Тур 170).

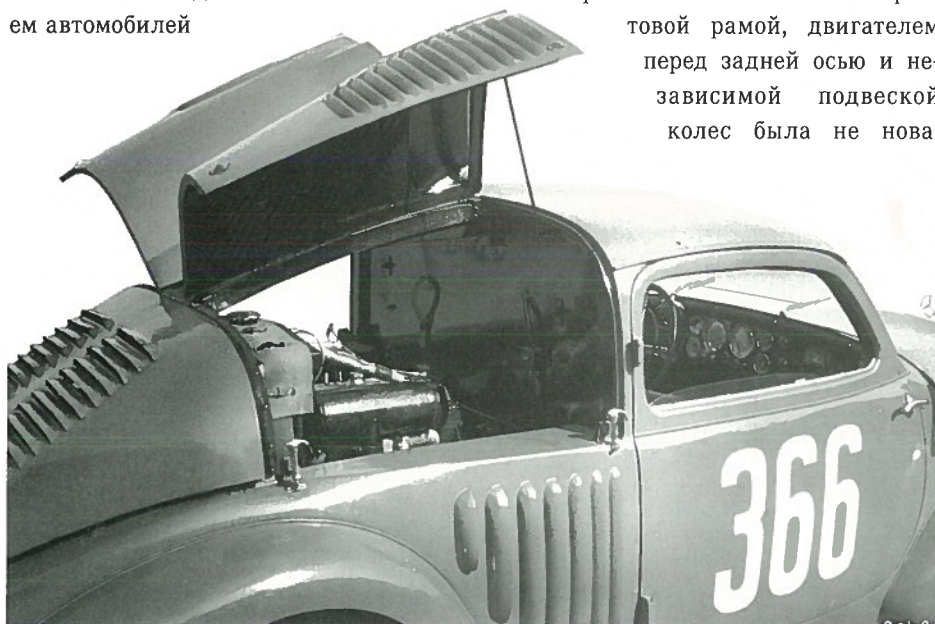
В 1930 году идея создания малолитражного автомобиля с хребтовой рамой, двигателем перед задней осью и независимой подвеской колес была не нова.

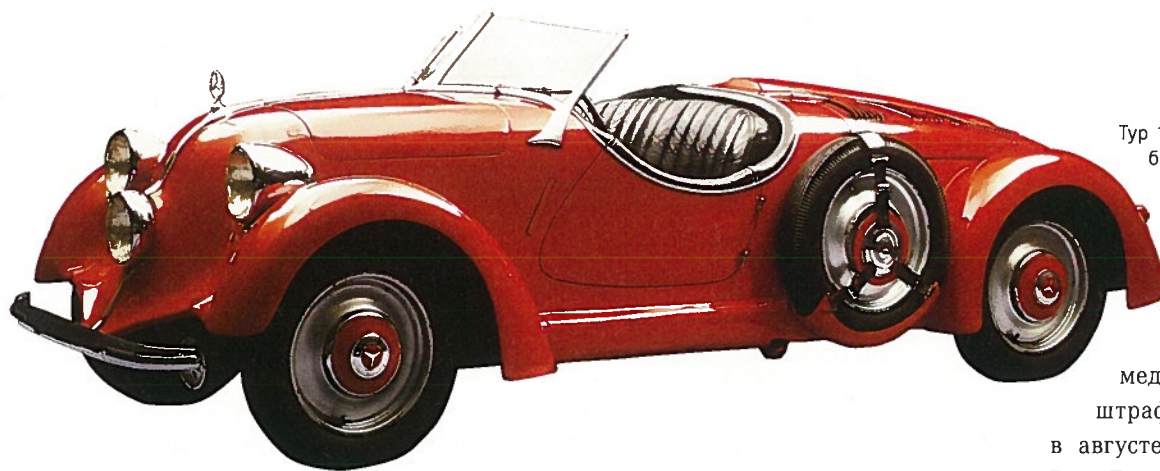
В компании Benz такой автомобиль появился уже в 1920-х – «автомобиль-капля» Benz-Tropfenwagen, построенный по патенту Эдмунда Румплера (см. статью в № 12 на стр. 35–38). Талантливый австрийский инженер Йозеф Ганц сконструировал автомобиль такого же типа.

Рынок воспринял Mercedes-Benz Тур 130 с определенной долей скепсиса. Его 4-цилиндровый нижнеклапанный двигатель водяного охлаждения рабочим объемом 1308 см³ выдавал скромные 26 л.с. при 3000 об/мин, которых едва хватало для достижения максимальной скорости 92 км/ч.

При колесной базе 2500 мм и колее 1270 мм (вперед/сзади) ехать в нем вчетвером было тесновато, а практически все расположенное впереди багажное отделение занимало запасное

По сравнению с моделью Тур 130 двигатель модели Тур 150 был развернут на 180° и имел верхнее расположение клапанов. В системе охлаждения циркулировало 19 литров воды.





Тур 150 с кузовом «спортивный родстер» был выпущен малой серией в количестве 20 штук. Из них сохранился один автомобиль, который сейчас выставлен в музее Mercedes-Benz в Штутгарте.

колесо. И это Mercedes? В 2-дверном варианте он стоил 3425, а с 4-местным открытым кузовом — 3900 рейхсмарок.

Золотая медаль Тур 150

Чтобы доказать прекрасные качества компактного Mercedes, компания приняла решение участвовать в ралли по Германии на 2 тыс. км, которое было впервые анонсировано в 1933 году. При максимальной мощности 26 л.с. у малолитражки практически не было никаких шансов. Поэтому сначала была создана специальная версия двигателя для Тур 150 рабочим объемом 1498 см³ и мощностью 55 л.с. Пять таких автомобилей были заявлены для участия в гонке, проходившей в 1934 году.

Тур 150, или W 30, оснащался 4-ступенчатой коробкой передач, развивал скорость 125 км/ч; сзади устанавливался мост с качающимися полуосями и винтовыми пружинами, а передние

Первые модели Mercedes-Benz Тур 130 (W 23) и Тур 150 (W 30, W 130) с 4-цилиндровым двигателем и хребтовой трубчатой рамой имели непривычную компоновку. В изображенном на фото шасси W 130 не установлены блоки радиатора и топливный бак в передней части. Предмет, расположенный над коробкой передач, — 12-вольтовая аккумуляторная батарея.

колеса имели независимую подвеску на двух поперечных листовых рессорах. Двигатель Тур 150 оборудовался уже не нижним, а верхним распределительным валом (ohv) и двойным карбюратором Solex. Кроме того, он был развернут на 180° относительно вертикальной оси и по сравнению с моделью Тур 130 смещен в сторону центра автомобиля. Топливный бак располагался в передней части машины, а не в задней, как у модели Тур 130. Это улучшало развесовку по осям.

В ралли на 2 тыс. км Тур 150 вышел на старт уже не с открытым спортивным кузовом, а с закрытым типа «хэтчбек». На его боках и в задней части имелись многочисленные жабры для охлаждения. Радиатор состоял из двух расположенных по бокам блоков с турбинным вентилятором.

Пять автомобилей, одним из которых управлял будущий чемпион Гран-при Герман Ланг, в отчаянной

борьбе завоевали золотые медали, придя к финишу без штрафных очков. Состоявшееся в августе 1934 года ралли Люттих-Рим-Люттих также завершилось великопобедой команды Mercedes на Тур 150 (W 30). Ханс-Йоахим Бернет получил приз как лучший участник в классе автомобилей с закрытым кузовом.

С технической точки зрения двухместный родстер (получивший заводское обозначение W 130) с длинной заостренной задней частью и крепившимися снаружи автомобиля запасными колесами был абсолютно идентичен пяти хэтчбекам специальной серии. Всего было выпущено 20 машин — при цене 6600 марок в начале 1930-х годов этот автомобиль едва ли мог найти покупателей. До наших дней сохранился только один экземпляр.



Установка на раму направляющих задних рычагов подвески

С этим номером журнала вы получили набор деталей для задней оси вашей радиоуправляемой модели – стойку крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески, задние кулаки и саморезы. Сегодня мы установим на раму направляющие задних нижних рычагов подвески.

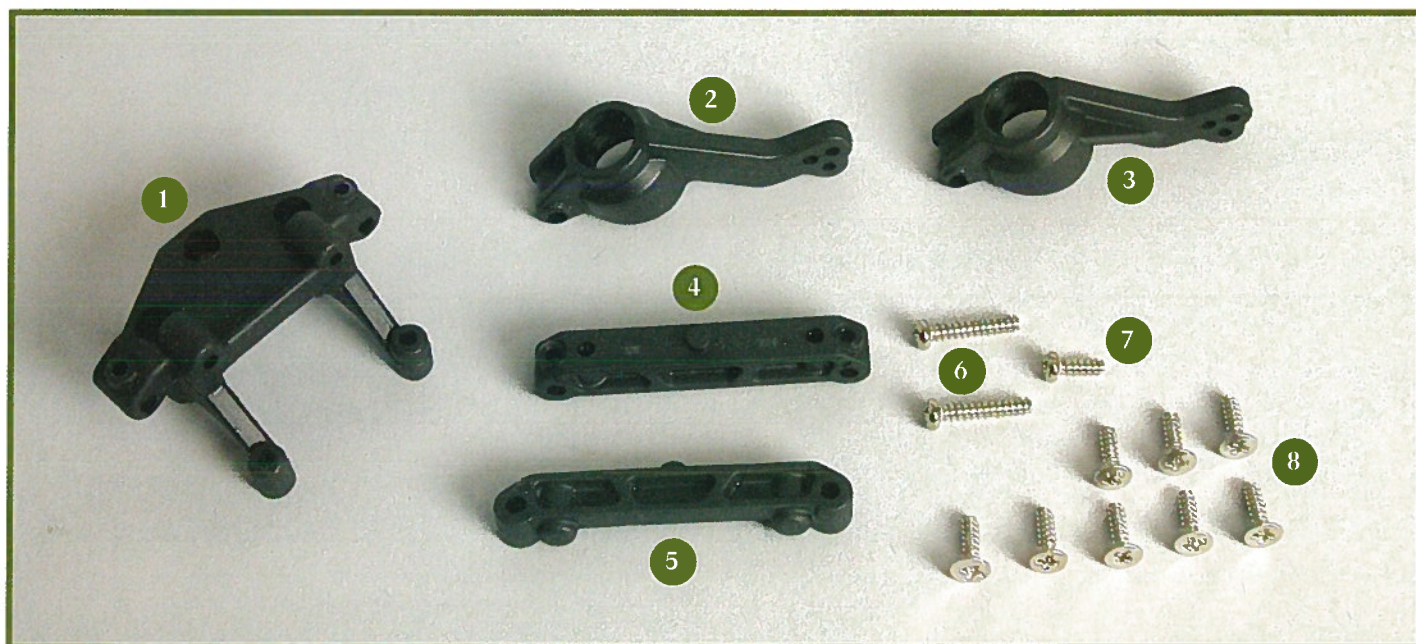
К выпуску № 22 прилагается шестнадцать новых деталей задней оси вашей радиоуправляемой модели: два задних кулака подвески, стойка крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески и одиннадцать саморезов. Сегодня мы установим направляющие задних нижних рычагов подвески на раму. При сборке обратите особое внимание на положение устанавливаемых деталей.

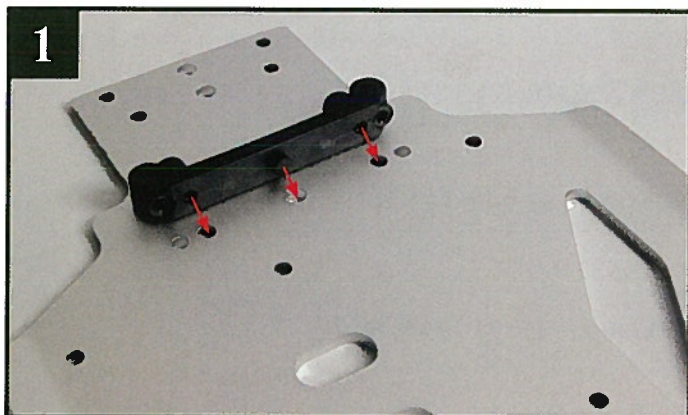
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

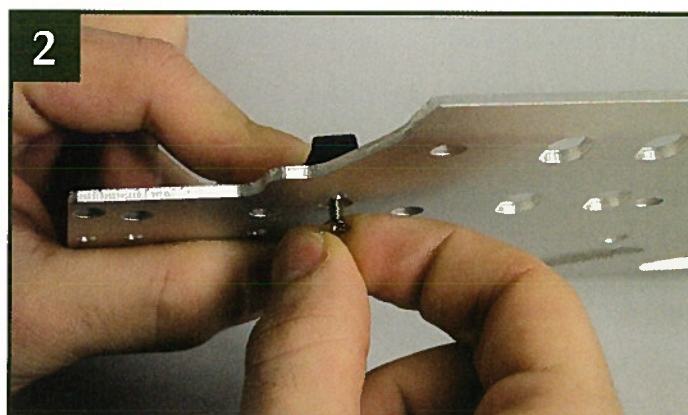
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

- 1 Стойка крепления задней бабочки
- 2 Задний кулак подвески (левый)
- 3 Задний кулак подвески (правый)
- 4 Направляющая-1 задних нижних рычагов подвески
- 5 Направляющая-2 задних нижних рычагов подвески
- 6 Саморезы с крестообразным шлицем 3×15 мм (2 шт.)
- 7 Саморез с крестообразным шлицем 3×8 мм
- 8 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (8 шт.)

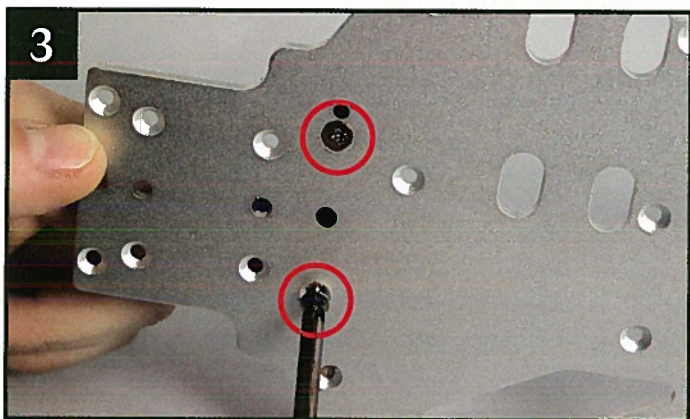




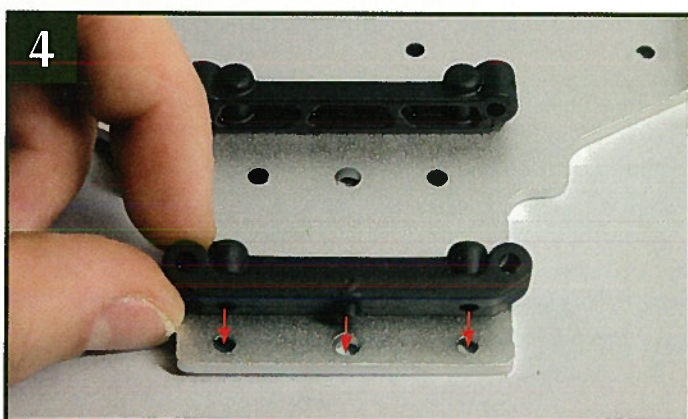
1 Положите раму верхней стороной вверх. Установите направляющую-1 задних нижних рычагов подвески (она отличается от направляющей-2 меньшей длиной и четырьмя отверстиями в нижней части) на указанную позицию.



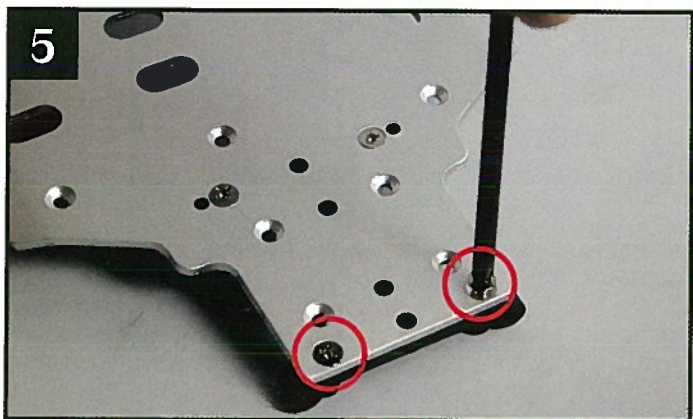
2 Заведите направляющую-1 в соответствующие отверстия на раме, отмеченные красными стрелками на фото 1. Вставьте в нижнюю часть направляющей сквозь отверстия в раме два потайных самореза 3×10.



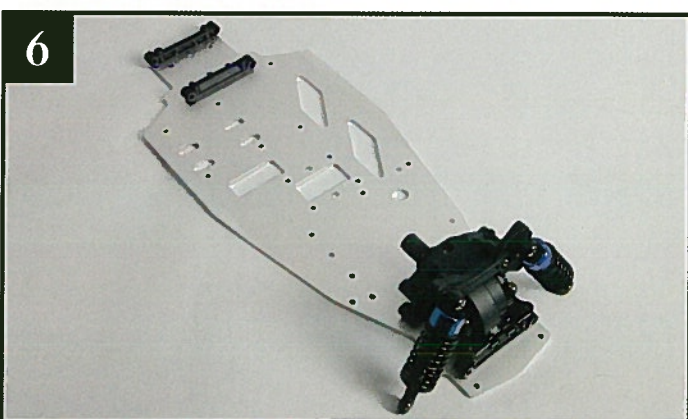
3 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть саморезы, установленные в обведенные красным отверстия, и жестко закрепить направляющую на раме.



4 Переверните раму. Установите направляющую-2 задних нижних рычагов подвески в пазы на раме, отмеченные красными стрелками.



5 Возьмите два потайных самореза 3×10 и вставьте их сквозь обведенные красным отверстия в раме. Затяните саморезы при помощи отвертки.



6 На фото показан результат сборки. Удостоверьтесь, что все компоненты установлены правильно и уберите раму в надежное место.

Международные соревнования радиоуправляемых моделей машин

Национальные и международные объединения автомоделлистов проводят многочисленные соревнования с жестким регламентом, гарантирующим высокий уровень организации и единые справедливые условия для всех участников.



Европейский и мировой чемпионаты — интереснейшие события, насыщенные увлекательными, захватывающими состязаниями.

Поклонники автомоделльного спорта, естественно, пытаются найти единомышленников — чтобы было с кем поговорить о своем хобби, посоревноваться, продемонстрировать и свою модель, и свое водительское мастерство.

Чемпионаты «местного значения», которые организуют региональные спортивные клубы, становятся для молодых автомоделлистов хорошим началом спортивной карьеры.

В Германии ежегодно стартует национальный чемпионат, перед началом которого проводятся квалификационные заезды в пяти спортивных округах (северном, западном, центральном, южном и восточном). Лучшие пилоты сражаются за звание чемпиона в двух финальных гонках.

Чемпионат Европы, организованный EFRA (*Европейской федерацией радиоуправляемых моделей машин*), проводится ежегодно, а мировой чемпионат

под эгидой IFMAR (*Международной федерации автомоделльного спорта*) — раз в два года.

Кроме того, EFRA устраивает Гранпри в разных странах. Уставы обоих союзов содержат правила, определяющие классы машин, участвующих в европейском и мировом чемпионатах, и очередность проведения соревнований. В каждом четном году проводится чемпионат мира для внедорожных (Offroad) 1:8 и шоссейных (Onroad)



При заправке радиоуправляемой модели в боксе важны быстрота и слаженность работы команды.

1:10 моделей, а в нечетном – чемпионат мира для моделей Onroad 1:8 и 1:5. Для соревнований машин других классов тоже существуют правила чередования.

Регламент чемпионата мира

Ротация проводится не только по секциям, но и по организаторам (см. № 9, рубрика «Автомоделизм»). Так, в 2008 году чемпионат мира для моделей Offroad 1:8 проходил в Северной Каролине (США), а его организатором

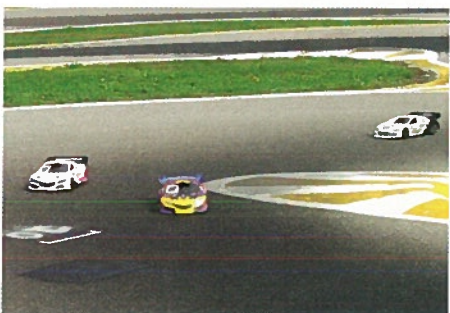
Гоночные трассы чемпионатов мира и Европы должны отвечать самым высоким требованиям, касающимся, например, их ширины и ограничителей.

было американо-канадское объединение ROAR.

В 2009 году под эгидой EFRA состоялся чемпионат мира для моделей Onroad 1:8 в Лосталло (Швейцария), в ходе которого пилоты радиоуправляемых моделей смогли продемонстрировать свое мастерство (см. таблицу внизу).

За 18 месяцев до чемпионата мира проходит презентация будущего места проведения соревнований IFMAR. В свою очередь IFMAR проверяет, насколько трасса и инфраструктура соответствуют требованиям федерации и могут обеспечить высокий уровень организации состязаний. При выявлении недостатков принимающая страна получает возможность в течение месяца предложить альтернативное место

В лагере пилотов до последней минуты продолжается кропотливая работа над моделями для достижения оптимального результата.



| ПЛАН РОТАЦИИ ОРГАНИЗАТОРОВ ЧЕМПИОНАТА МИРА IFMAR | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| ГОД | ШКА * 1:8 | ЭЛ. БАГГИ | 1:10 200 мм | ШКА * 1:8 | БАГГИ 1:8 | ШКА * 1:5 |
| 2005 | - | EFRA | - | EFRA | - | EFRA |
| 2006 | EFRA | - | FEMCA | - | FEMCA | - |
| 2007 | - | FEMCA | - | FAMAR | - | FEMCA |
| 2008 | FEMCA | - | EFRA | - | ROAR | - |
| 2009 | - | FAMAR | - | EFRA | - | FAMAR |
| 2010 | FAMAR | - | ROAR | - | FEMCA | - |
| 2011 | - | EFRA | - | ROAR | - | EFRA |
| 2012 | EFRA | - | FEMCA | - | FAMAR | - |
| 2013 | - | ROAR | - | FEMCA | - | ROAR |
| 2014 | ROAR | - | FAMAR | - | EFRA | - |
| 2015 | - | FEMCA | - | FAMAR | - | FEMCA |
| 2016 | FEMCA | - | EFRA | - | ROAR | - |
| 2017 | - | FAMAR | - | EFRA | - | FAMAR |
| 2018 | FAMAR | - | ROAR | - | FEMCA | - |
| 2019 | - | EFRA | - | ROAR | - | EFRA |
| 2020 | EFRA | - | FEMCA | - | FAMAR | - |
| 2021 | - | ROAR | - | FEMCA | - | ROAR |
| 2022 | ROAR | - | FAMAR | - | EFRA | - |

* Шоссейные кольцевые автомобили.



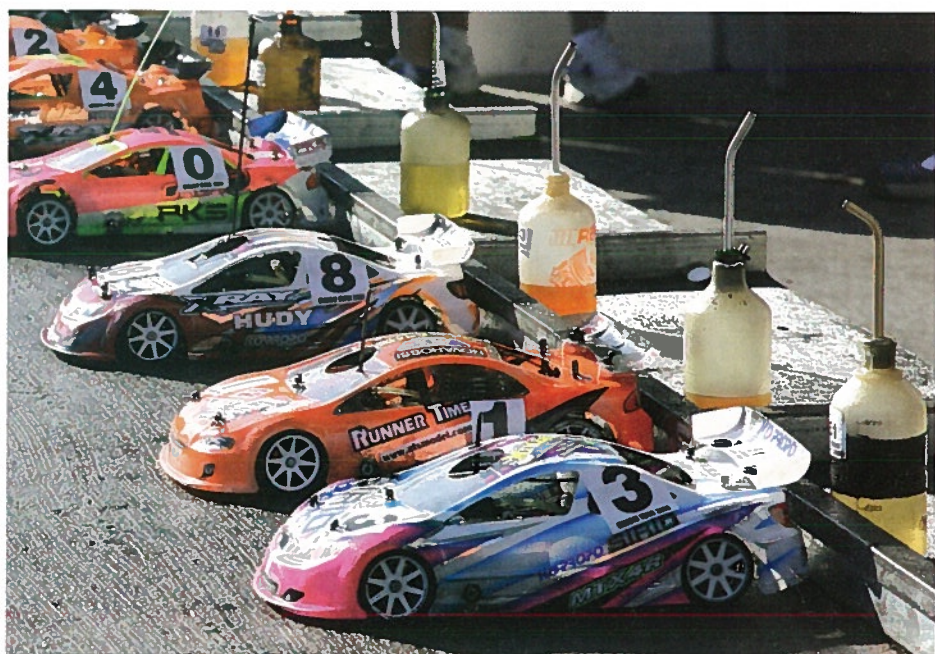
Техническая проверка в финале европейского первенства 2009 года — Touring 1:10 в Губбио (Италия).

проведения, затем организация чемпионата передается следующему сектору (в ротации). При этом порядок стран в ротации не меняется.

Правила проведения чемпионата Европы

Не менее строгий регламент принят и для проведения европейского чемпионата. Соревнования проходят в период между 26-й и 31-й неделями года и не могут совпадать с национальным чемпионатом.

В отношении места проведения действуют те же правила, что и при организации чемпионата IFMAR. Основной



принцип таков: каждая страна — член EFRA имеет право провести одно Гран-при в год в каждом классе, но не более трех.

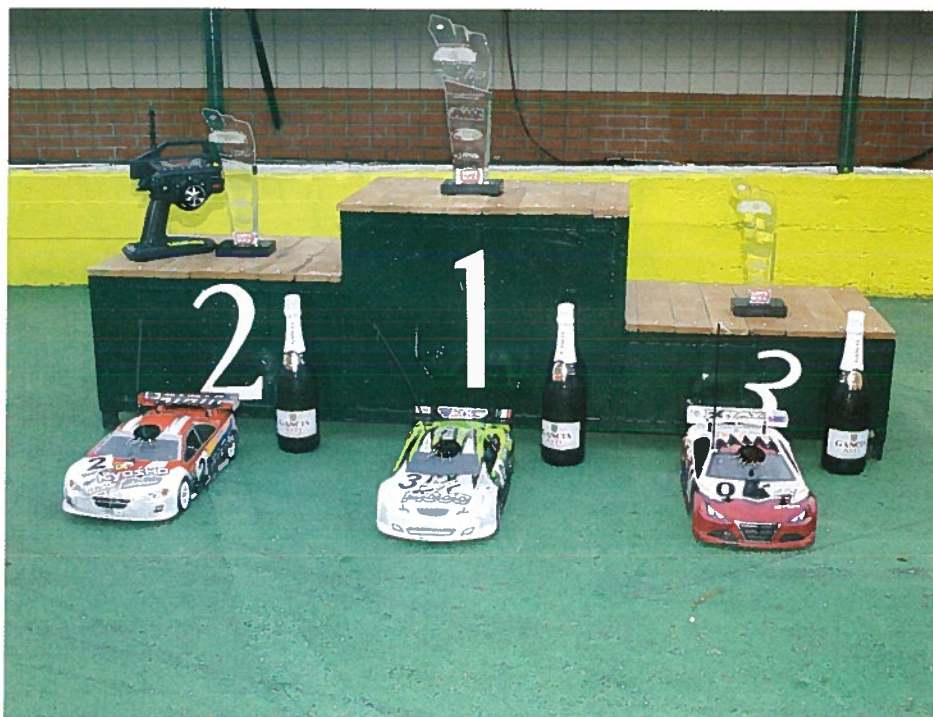
В течение года до начала чемпионата Европы принимающий клуб должен

организовать Гран-при, в ходе которого оцениваются возможности клуба и трассы с точки зрения проведения мероприятия такого масштаба.

За 100 дней до начала гонки представители EFRA должны убедиться в том, что все подготовлено в соответствии с регламентом — клубу, организующему соревнования, вручается свод правил.

И EFRA, и IFMAR финансируются за счет части стартовых взносов. EFRA получает 10% стартового взноса, а IFMAR — 40 долларов США за каждого участника. Помимо этого принимающий клуб покрывает ряд других сборов. Поэтому организацию подобных мероприятий могут позволить себе только крупные автомобильные клубы.

Участие в международных соревнованиях — это возможность для автомоделлистов продемонстрировать наивысшие спортивные достижения. С каждым годом все больше



Пьедестал чемпионата мира 1:10 Touring 2008 в Лиссабоне (Португалия) встречает чемпионов.

учитываются интересы производителей, пилоты имеют узкую специализацию и тесно сотрудничают с заводами-изготовителями, сделав хобби своей профессией.

Ход состязаний

Соревнования состоят из квалификационных и финальных гонок. В самом начале участники разделяются на группы. В составе группы, как правило, от восьми до десяти человек. В каждой группе проводятся пять квалификационных заездов.

Для определения рейтинга учитываются три лучших круга каждого



| СОРЕВНОВАНИЯ 2011 ГОДА | | | | |
|------------------------|-------------|----------------------|------------|------------------------|
| Дата | Организация | Мероприятие | Категория | Место проведения |
| 07-17.04.2011 | IFMAR | Чемпионат мира | VG8 | Майами, Хоумстед (США) |
| 23-24.04.2011 | EFRA | Гран-при | VG10 | Ля-Тюрби (Монако) |
| 07-08.05.2011 | EFRA | Чемпионат Европы (B) | VG10 | Хеемстеде (Нидерланды) |
| 28-29.05.2011 | EFRA | Чемпионат Европы (B) | VG8 | Хильдесхайм (Германия) |
| 04-05.06.2011 | EFRA | Гран-при | VG10 | Славков (Чехия) |
| 11-12.06.2011 | EFRA | Гран-при | VG8 | Люксембург |
| 02-03.07.2011 | EFRA | Чемпионат Европы 40+ | VG8 / VG10 | Висбаден (Германия) |
| 30-31.07.2011 | EFRA | Чемпионат Европы (A) | VG8 | Люксембург |
| 20-21.08.2011 | EFRA | Чемпионат Европы (A) | VG10 | Этлингген (Германия) |
| 27-28.08.2011 | EFRA | Гран-при | VG8 | Болонья (Италия) |
| 10-11.09.2011 | EFRA | Гран-при | VG10 | Риччионе (Италия) |
| 24-25.09.2011 | EFRA | Гран-при | VG8 | Монбонно (Франция) |

пилота. Рейтинг определяет участие в финальных гонках.

Лучшие пилоты переходят в полуфинал, остальные – в четвертьфинал, одну восьмую финала и т.д. При этом пилоты, занявшие нечетные места (1-е, 3-е и т.д.) соревнуются в группе «А», а пилоты, занявшие четные места (2-е, 4-е и т.д.) – в группе «В». Сначала проводится гонка для пилотов, находящихся в последних строчках турнирной таблицы. Победители и пилоты, показавшие лучшее время, переходят на следующий этап соревнований, и так далее – до полуфинала, в ходе которого определяются участники финального этапа.

Кубки марок и производителей

В последнее время все более популярными становятся кубки, разыгрываемые производителями радиоуправля-

Счастливым победителем соревнований демонстрирует свой трофей и машину. Стоящий рядом механик радуется победе команды.

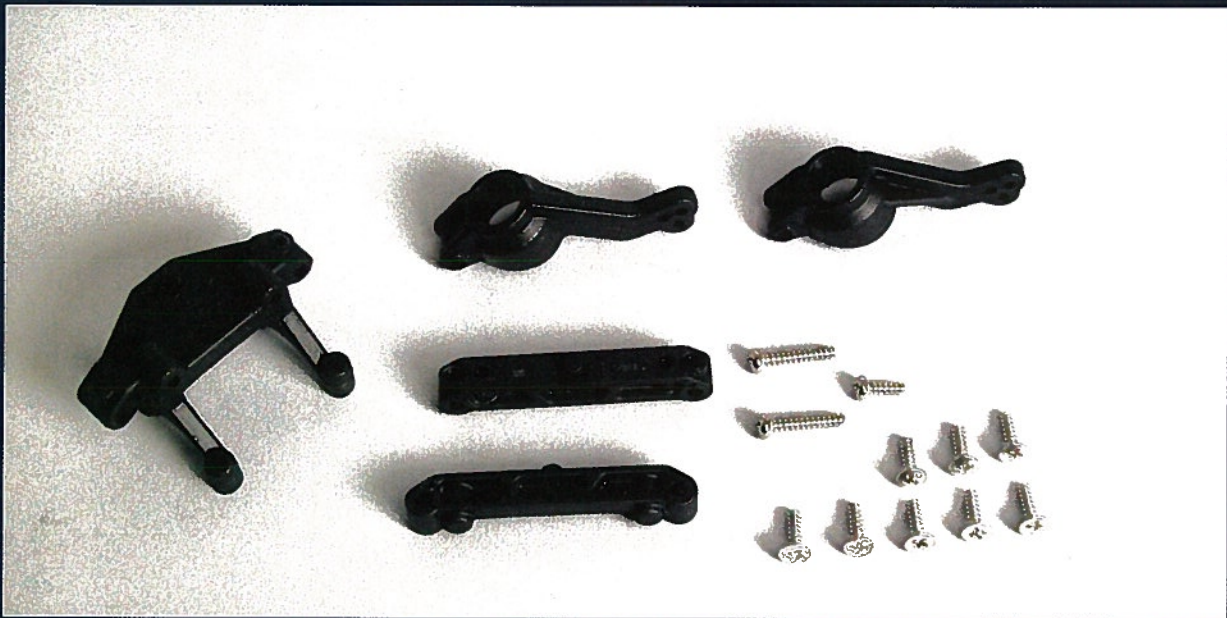
емых моделей. В таких состязаниях участвуют машины разных классов.

Так, в Kyosho World Cup соревнуются только модели 1:10 с двигателями внутреннего сгорания, в кубке Tamiya Eurocup – модели того же масштаба, но с электродвигателем. Несмотря на жесткий регламент, зачастую ориентированный на правила, которых придерживаются национальные или международные объединения, на соревнованиях царит теплая атмосфера. Главное – получить удовольствие от состязаний. Производители привлекают спортсменов-автомоделистов призами и выгодными ценами на свою продукцию.

В кубке марок существует деление на классы по мастерству и возрасту участников. В кубке Kyosho проводится GP Start для начинающих, GP Sport – для более опытных гонщиков и профессионалов, GP Race – для самых скоростных гоночных моделей с минимальными переделками.

Благодаря разнообразию соревнований и классов каждый пилот радиоуправляемой модели может выбирать гонки той степени сложности, которая подходит именно ему.

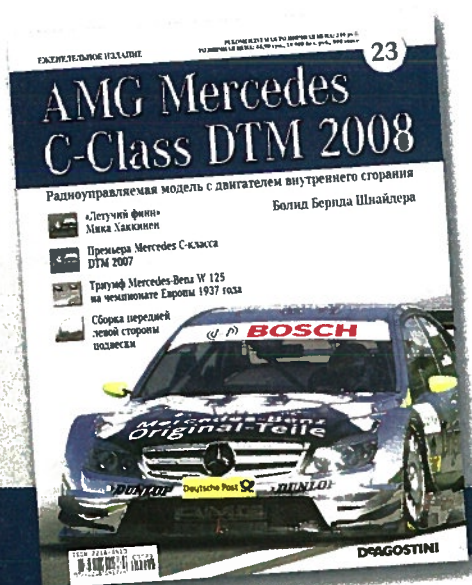
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



К этому выпуску прилагаются шестнадцать новых деталей задней оси: два задних кулака подвески, стойка крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески и одиннадцать саморезов. Мы установим на раму направляющие задних нижних рычагов подвески.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 23)
и комплект деталей:

- кость привода
- шестигранник крепления колеса
- штифт
- полуось.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Двукратный чемпион Формулы 1

Мика Хаккинен перешел в DTM в 2005 году и быстро стал любимцем публики.

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Гонки на Норисринге — самой короткой трассе в календаре DTM — кульминационный момент и для пилотов, и болельщиков.

Гонки на Норисринге — самой короткой трассе в календаре DTM — кульминационный момент и для пилотов, и болельщиков.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1937 году последние и самые мощные «серебряные стрелы» вернули себе лидерство, победив в чемпионате Европы.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим четыре новые детали и проведем сборку передней левой стороны подвески.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774