



Моё знакомство с Шелл Эко – марафон началось с визита представителя компании Шелл, отвечающего за привлечение новых участников к данному проекту Альфредом Кухчавым. Забегая вперёд могу сказать, что среди множества ВУЗов Украины было выбрано два НТУ КПИ и ХНАДУ. Мой коллега из КПИ Олег Донец оказался представителем студенческого самоуправления, из числа которого он и был выбран.

Чуть более чем через месяц белоснежный Аэробус перенёс нашу маленькую делегацию к себе на Родину в промышленный центр на юге Франции город Тулузу, где и расположено производство этих белоснежных покорителей небес. Наша делегация состояла из

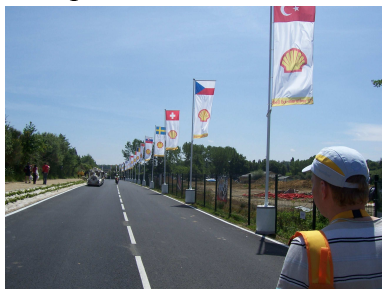
Патрика Ван Дале главы представительства одного из подразделений компании Шелл в Украине, переводчика Анны Думанской, т.к. Патрик не владеет ни русским, ни украинским языком, и нас, двух студентов. Первое, что мы заметили, ощутив твёрдую почву под ногами, это автомобиль победитель прошлого года, представленного прямо в аэропорту.

Первые соревнования на экономичность, так называемые «экономи ран», провела в 1939 году именно нефтяная компания Шелл, и с тех пор они проводятся почти ежегодно. В 1973 последний раз рекорд завоевал автомобиль построенный на базе стандартного. Мартин Виссер достиг тогда расхода 0,625л. на 100км. А с 1969 английский филиал компании Шелл выступил инициатором проведения «Супер-Шелл-марафон», участие в котором могут принимать не только переделанные стандартные автомобили, но и специально построенные, автомобили любой конструкции, лишь бы имели не менее 3 колёс и смогли развивать установленную среднюю скорость на дистанции. Естественно подобную инициативу не могли не заметить самодеятельные конструкторы из числа школьников, учащихся техникумов, студентов. Молодёжные команды уже в 1977году стали серьёзными конкурентами командам представляющие автомобильные, мотоциклетные, велосипедные фирмы. В том же 1977году студенты Кренфилдского института на сигарообразном автомобиле собственной конструкции установили рекорд экономичности среди сорока участвовавших команд, 0.214л. на 100км. Автомобили того периода имели в основном бензиновые двигатели «Хонда» с предельно малой мощностью, простейшую пространственную раму, покрытую пластмассовыми обтекателями. Учащиеся технической школы «Даймлер-Бенц» установили абсолютный рекорд экономичности для любых видов термических двигателей внутреннего сгорания на 1979год, затратив на 100км. 0.0778л. топлива. География проведения состязаний того времени обширна от гоночных трасс Сильверстоуна в Англии и французского Ле -Манна, до специальных этапов проходящих на трассах нового света.

Эко – марафон 2007 года предстал пред нами как грандиозное событие в жизни маленького гасконского городка именуемого Ногаро, в окрестностях которого и расположена гоночная трасса, арендованная на несколько дней компанией Шелл. Ежегодно собирая около 3000 молодых участников со всей Европы, в этом году было заявлено 225 команд, представляющих не только страны ЕЭС, но и страны расположенные далеко за пределами Европы. Рекорд эко – марафона составляет 3800км на одном литре топлива. В соревнованиях могут принимать автомобили, имеющие бензиновые, дизельные, водородные и электрические двигатели, в любом случае, при помощи специальных формул и коэффициентов пересчёт ведётся на расход бензина на сто километров. С 2003года все участники разделены на два класса «концептуальные автомобили» и «урбанистическая концепция». В «концептуальном» классе принимают участие автомобили, внешне похожие на те, которые мы встречаем на улицах города, в то время как в «урбанистическом», в основном трёхколёсные, иглообразные автомобильчики с лежачей посадкой пилота.



Следует заметить, что уровню оснащённости палаток техобслуживания и боксов, предоставленных организаторами участникам, команды и спортсмены участвующие в чемпионате Украины по шоссейно – кольцевым гонкам, за исключением явных лидеров, могут просто позавидовать. Здесь и переносные электростанции питающие болгарки, отрезные и шлифовальные станочки, профессиональный инструмент, и нагрузочные стенды практически у каждой команды, и ПК, не говоря уже о простых холодильниках в каждой палатке, ведь на улице довольно жарко. Обязательно в каждой команде есть человек владеющий английским, заметив проявленный интерес, участники с удовольствием рассказывают об автомобилях, технических решениях, о процессе создания автомобиля. Живут большинство участников в палаточном городке выстроившимся на небольшой поляне, находящейся прямо перед въездом на территорию



трассы. Готовят здесь же. Аллея, соединяющая импровизированный городок с трассой, украшена флагами государств участников марафона.

Во всём этом разнообразии автомобилей, людей и впечатлений, мы всё таки умудрились найти русскоязычных участников, ими оказались эмигрантки из России, представляющие одну из школ Швеции. Общение, с которыми окончательно открыло нам весь процесс создания

подобных автомобилей. Над созданием их автомобиля трудилась вся школа, независимо от того в классе с каким направлением техническим, экономическим или гуманитарным занимаются учащиеся. Экономисты – разрабатывают бюджет команды, занимаются поиском спонсоров, гуманитарии – освещают процесс создания автомобиля в прессе, технари же заняты непосредственно постройкой автомобиля. В качестве спонсоров, как правило, выступают компании с интернациональным капиталом, помня о колоссальной информационной поддержке эко – марафона. В среднем команда состоит из 10-15 человек, команды участники из ЕЭС прибывают в основном на собственных автомобилях – тягачах, остальные, кто переправляет поездом, кто самолётом свои автомобили и команды.

Благодаря Патрику мы имели возможность общаться с представителями различных европейских ВУЗов имеющих намерение принять участие уже в следующем году. Узнав, что мы из Украины, практически на всех официальных мероприятиях, наша делегация была в центре внимания. Отвечая на множество вопросов касающихся национальной культуры, политики, и прочие аспекты, интересующие наших собеседников, мы неоднократно слышали пожелания, каким бы они видели первый украинский автомобиль-участник. Кроме этого, по просьбе Патрика, в книгу будущих участников был внесён ХНАДУ, как возможный заявитель новой команды уже на следующий год.

По возвращению украинское представительство компании Шелл организовало встречу с первым заместителем министра по делам окружающей среды Сергеем Глазуновым, и представителями СМИ. В ходе встречи, отвечая на вопросы касающиеся возможности создания подобного автомобиля на территории Украины, мною был упомянут опыт создания весьма схожих по предъявляемым требованиям «ХАДИ -11Э», «ХАДИ -13Э», созданию шоссейно – кольцевых автомобилей «ХАДИ -31», «ХАДИ -33» и криомобиля, а также то, что наш ВУЗ уже обладает сплочённой командой студентов успешно применяющих знания полученные в лекционных аудиториях работая в СПКБ ЛСА. В связи с тем, что специальность моего киевского коллеги не отвечает поставленной задаче, господин Глазунов выразил уверенность, что именно наш университет послужит плацдармом для постройки первого украинского автомобиля участника Шелл Эко – марафона, естественно в сотрудничестве с НТУ КПИ.

Александр Чернышёв (май 2007)