

中国体育单项运动史丛书

中国摩托车 运动史

MOTORSPORTS IN CHINA

MOTORSPORTS IN CHINA



国家体育总局文史工作委员会 编
中国摩托车运动协会

中国摩托车运动史

主 编 冯建中

执行主编 石天曙 杨光辉 李庆文

副 主 编 朱国平 詹郭军 万和平 陈学众

编 委 钟天琦 徐宝山 代惠忠 于培漠
王立佳 崔乐泉

编 著 者 赵春明 吕绳仁 朱明明

武汉出版社

(鄂)新登字 98 号

图书在版编目(CIP)数据

中国摩托车运动史/国家体育总局文史工作委员会,中国摩托
运动协会编. —武汉:武汉出版社,2005.11

(中国体育单项运动史)

ISBN 7-5430-3369-0

I. 中… II. ①国… ②中… III. 摩托车运动—体育运动史
—中国 IV. G872.292

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 131847 号

书 名:中国摩托车运动史

编 者: 国家体育总局文史工作委员会
中国摩托运动协会

责任编辑:何小敏 张晓琳

封面设计:张鲁萍 培 之

出 版:武汉出版社

社 址:武汉市江汉区新华下路 103 号 邮 编:430015

电 话:(027)85606403 85600625

http://www.whcbs.com

E-mail:wuhanpress@126.com

印 刷:北京金特印刷有限责任公司 经 销:新华书店

开 本:850mm × 1168mm 1/32

印 张:15.375 字 数:385千字 插 页:7

版 次:2005 年 11 月第 1 版 2005 年 11 月第 1 次印刷

印 数:0001-4400 册

定 价:22.00 元

版权所有·翻印必究

如有质量问题,由承印厂负责调换。

总 序

冯建中

《中国体育单项运动史》丛书是 1985 年经国家体委决定,由体育文史工作委员会组织编写的,从正式编写到现在已整整二十年了。到目前为止,正式出版发行的已有《中国体操运动史》、《中国技巧运动史》、《中国击剑运动史》、《中国马术运动史》、《中国举重运动史》、《中国棒球运动史》、《中国垒球运动史》、《中国排球运动史》、《中国足球运动史》、《中国网球运动史》、《中国滑水运动史》、《中国水球运动史》、《中国国际象棋史》、《中国跳伞运动史》、《中国航海模型史》、《中国跳水运动史》、《中国游泳运动史》、《中国篮球运动史》、《中国登山运动史》、《中国滑雪运动史》、《中国赛艇运动史》、《中国田径运动史》、《中国羽毛球运动史》、《中国摩托艇运动史》、《中国潜水运动史》、《中国皮划艇运动史》共 26 部。

编写体育单项运动史是体育工作中一项非常重要的基础性工作。中华民族自古以来就有编史修志的传统,特别是在北京即将迎来 2008 年奥运会,中国即将迎来体育发展的新时期之际,我们有责任编出史料翔实,具有权威性的各单项运动史,为体育工作发展服务。因此,这项工作具有深远的历史意义。

这部丛书重点是介绍各个运动项目的产生、演变及发展,不仅反映出该项目在我国开展的情况,而且要通过它的发展

和变化过程，总结出规律性的东西，为今天和未来提供借鉴。史书着重写党的十一届三中全会以后，特别是近年来，在体育改革不断深入的形势下，各个项目的发展和变化，以及在国内外、国际上的影响和地位，使这部丛书成为宣传爱国主义、无私奉献、艰苦奋斗、顽强拼搏和集体主义精神的教科书。

中国体育要发展，要达到国际先进水平，不借鉴历史经验是不行的。新中国成立以来，体育事业取得令人瞩目的成就，这与及时总结和汲取历史上成功与失败的经验教训密不可分。编写单项运动史本身就是在总结经验，就是从体育的体制、运行机制、管理方式等各方面，寻找一条适合我们中国国情的体育发展道路。以史为鉴，不断总结，不断创新，这是我们党的优良传统。很好地总结各个运动项目的发展历史，对提高运动技术水平很有必要。同时，也为社会主义精神文明建设做出贡献。

《中国体育单项运动史》丛书的编写工作是艰巨复杂的。二十年来，各单项运动协会的领导和广大体育工作者对这项工作给予了很大的关心和支持，他们克服了人员少、经费紧等各方面的困难，用辛勤的劳动，换来了丰硕的成果。很多编著者都是年逾花甲甚至年逾古稀的体育老前辈，他们发扬拼搏精神，从搜集点滴资料开始，历经几多寒暑，完成了书稿的编纂任务。这种精神是永远值得我们学习和发扬的。

为了圆满地完成这部大型丛书的编写任务，我们要继续坚持“五性”原则，即：科学性、历史性、说理性、社会性和可读性。编史要有科学的指导思想，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义。对史料要考证、核实，去伪存真，要经得起历史的检验。

《中国体育单项运动史》丛书是一项巨大的体育文化工程。相信这部大型丛书的问世，对中国体育事业的持续、快速、健康发展，将起到积极的推动、促进作用。

目 录

第一编 建国初期的摩托车运动 (1949 年——1965 年)

第一章 摩托车运动的历史背景	2
第一节 摩托车运动的起源和宗旨	2
第二节 我国开展摩托车运动的发端和宗旨	7
第二章 新中国摩托车运动的普及和开展	11
第一节 开展摩托车运动的初步探索	11
第二节 摩托运动的第一个高潮	19
第三节 早期摩托车运动的基本内容	25
第三章 积极参加国际竞赛和技术交流	29
第一节 苏联等社会主义国家对我国摩托车运动的影响 ...	29
第二节 国际比赛日益频繁	36
第四章 摩托车运动由军事体育向竞技体育的初步转轨	45
第一节 第一次全国摩托车越野比赛	45
第二节 加强培训工作 推动摩托车运动发展	49
第三节 第一届全国运动会摩托车竞赛盛况	53
第五章 困难时期的摩托车运动	59
第一节 困难时期 第二次组建国家队	59

第二节 在荒地上建起的摩托车运动基地	62
第三节 摩托车运动的第二个高潮	67

第二编 新时期的摩托车运动

(1973 年——1985 年)

第六章 摩托车运动迎来新的曙光	74
第一节 文革后党中央高度重视军体项目的恢复和重建 ...	74
第二节 摩托车运动骨干力量的恢复	80
第三节 全国摩托车运动的恢复过程	82
第四节 军事体育的重大转变	87
第五节 第二次涉足国际摩坛	91
第六节 1979 年第四届全国运动会	95
第七章 摩托运动的新跨越	101
第一节 引进国外先进技术 参加现代国际摩托车竞赛 ...	101
第二节 1980 年全国摩托车越野竞赛	105
第三节 国际摩联主席造访我国	108
第四节 初次赴日本训练并参加全日本摩托车越野大 奖赛	111
第八章 改革开放促进摩托车运动发展	115
第一节 我国代表首次出席国际摩联代表大会	115
第二节 改革开放以后再次登上国际赛场	123
第三节 1981 年全国摩托车越野个人冠军赛	127
第四节 1982 年摩托车运动的基本情况	129
第五节 参加日本第十九届摩托越野大奖赛	135
第六节 1982 年全国摩托车比赛	137
第七节 摩托车旅游及汽车拉力赛引进我国	140

第九章 我国对摩托车运动技术进行研究和探索	142
第一节 学习借鉴国外经验与自主创新并举	142
第二节 摩托车运动再次出现波折	146
第三节 中国摩协与日本、意大利的合作	148
第四节 摩托车工业的发展促进运动发展	159
第五节 日本摩托车企业重视同我国的交往	162

第三编 走向市场化的摩托车运动 (1985 年——2004 年)

第十章 国内摩托车比赛的变化	168
第一节 国内比赛出现经常化的喜人局面	168
第二节 摩托车运动管理日趋规范	172
第三节 摩托车项目回到第六届全运会	174
第四节 第 24 届日本摩托车越野大奖赛	178
第十一章 走向市场化的中国摩托车运动	180
第一节 摩托车运动在困境中艰难前行	180
第二节 摩托车锦标赛在国内形成规模	188
第三节 我国公路摩托车队踏上国际赛场	193
第十二章 日益繁荣的摩托车运动	199
第一节 摩托车越野赛与公路赛两翼齐飞	199
第二节 澳门回归前最后一届格兰披治赛	205
第三节 摩托车运动开始新纪元	207
第四节 新世纪的中国摩托车运动	210
第十三章 摩托车俱乐部的兴起	218
第一节 丰富多彩的摩托车俱乐部活动	218
第二节 纪念活动、挑战极限与摩托车同行	224

第三节 两支特殊的摩托车队	228
第十四章 摩托车运动日趋成熟	232
第一节 摩托车锦标赛赛制初步形成	232
第二节 摩托车企业全面参与摩托车运动	234
第三节 中国摩托车运动迎来 50 周年生日	239
第十五章 中国摩托车运动制度建设成就	249
第一节 中国摩托车运动组织制度建设	249
第二节 中国摩托车运动比赛制度建设	262
第三节 中国摩托车运动注册制度建设	329
第四节 中国摩托车运动技术等级标准及比赛纪律建设 ...	344

附 录

一、中国摩托车运动大事记	352
二、中国历年摩托车比赛成绩表	379
三、中国摩托运动协会历任领导名单	483

第一编 建国初期的摩托车运动

(1949 年——1965 年)

第一章 摩托车运动的历史背景

引 言

1949年10月1日，中华人民共和国的成立，标志着中国进入了一个新时代。建国后，体育事业作为新民主主义建设事业的一部分，在继承革命根据地和解放区的体育光荣传统和接收、改造旧体育的基础上，逐步确定了“新体育”的建设方针和任务目标。摩托车运动以其兼备军事体育和群众体育的双重特性，在建国初期的“体育应为国防服务”的方针指导下，借鉴前苏联的成功经验被引入国内。我国的摩托车运动同其他体育运动一样，伴随着新中国各项事业，在学习和探索中展开。

第一节 摩托车运动的起源和宗旨

一、世界第一辆摩托车的诞生

18世纪70年代，欧洲产业革命的兴起对现代文明产生了巨大的推动作用和极其深远的影响。蒸汽机的出现，不仅使交通工具发生了根本性的变化，同时给人类社会的生产力也带来了划时

代的变革。

1771年，法国工兵大尉尼·约·居尼奥设计并制造了一台装有蒸汽机作为动力的车辆。它的出现，标志着世界上第一辆靠机器动力驱动行驶的机动车问世。

1790年，一名叫修利巴埃道·西·卜拉柯的法国人，受到孩子骑木马游戏的启发，将木马前后分别装上轮子。当人骑跨在装好轮子的木马上面用力踏地时，“木马”就可以行进了。这种“木马”就是自行车最原始的雏形，同时也称得上是两轮摩托车最早的萌芽状态。虽然骑着这种两轮木马行走起来，并不比步行轻松和舒适，但它的出现却极大地启发了那些好奇者的兴趣。他们将这种原始的雏形车不断进行改装和提高。

1860年，法国人皮埃尔·米肖在前轮轴上安装带有脚蹬的曲拐，其形状类似现在的童车，由双脚驱动前轮转动，使人骑在车上前进。这次驱动方式上的改进，终于使人的双脚得以离开地面，也揭开了自行车发展史上最为关键的一页。1868年，米肖曾经尝试着制造出一辆装配有蒸汽机的两轮车。这次改进也成为摩托车发展史上一个质的飞跃。

1867年，一个名叫罗波的美国工程师，在美国东部的展览会和广场上展示了自己研制的蒸汽两轮摩托车。该车装配木质车轮，外缘包着铁皮，两轮中间安装一台烧木炭的双缸蒸汽发动机。该车的驱动方式为后轮双臂曲柄驱动，在车座前方有一显示蒸汽压力的仪表；车把正中有一条铰链连着前轮上方的曲柄，骑手只要将车把向怀中一拉，曲柄上的制动块便会紧紧压住前轮，这就是制动装置。虽然该车极为原始，但它却包含了现代摩托车的基本元素。

罗波，1823年出生在美国新罕布仕尔州的法兰西城，学生时代便表现出在机械方面的过人才能，成年后移居马萨诸塞州。美国南北战争期间，他在斯普林菲尔得兵工厂工作，专门从事蒸汽

发动机和斯潘塞式来复枪的研究工作。

1896 年的一天，73 岁高龄的罗波亲自驾驶着自己研制的两轮车，在郊区的公路上做性能测试。他用两分钟时间跑了 1 英里的路程，其间最高时速达 40 英里（约 64 公里）。这时悲剧发生了，据当时为其助威的目击者说，车辆在行驶过程中突然剧烈颤抖，罗波被远远地抛出，车辆也随即倒地。当人们围上去时，他已凄然辞世。

罗波死后，华盛顿国立博物馆馆长保尔·约汉斯顿决定，将罗波制造的另外一辆两轮车收为馆藏。人们希望用这种方式纪念为研制摩托车而献出生命的罗波先生。

1876 年，德国物理学家奥托发明了以汽油做燃料的四冲程汽油发动机。这种发动机的问世，为摩托车提供了新型动力源，也为摩托车的发展和普及提供了条件。

1885 年，德国人古特利·戴姆勒研制出一辆木制的两轮乘用车。当时的车型是一轮在前一轮在后，其结构大部分是木制的，车轮是铸铁条带木制辐条式，车身两侧各有一个小弹簧承载的支架轮。该车与从前两轮车最大的不同在于，戴姆勒把奥托发明的汽油发动机安装在自己的两轮车上。这种安装了汽油发动机的两轮车，以其动力更强、质量更轻、操控更简单等特点和优势迅速普及世界。由于戴姆勒将汽油发动机应用在两轮车上，并得以广泛推广，后人就把戴姆勒尊为摩托车的始祖。他研制的两轮车自然成为现代摩托车的“第一车”。

目前，一些学者认为，如果把用蒸汽机作为动力源的两轮车算作摩托车的话，当年罗波研制的蒸汽两轮车则是世界上第一辆摩托车。因为华盛顿国立博物馆收藏的“罗波”车注明的时间是 1869 年，比戴姆勒研制的摩托车还要早十几年。

二、世界摩托车运动的起源与兴起

17 世纪末期，欧洲人发明了一种单轨迹无转向机构的双轮

车。运动时，驾驶者坐在车上，用双脚沿地面向后推移，滑动车辆向前行走。这种仅仅能够滑行的双轮车曾经作为一种娱乐工具，在欧洲竟然传承了 100 多年。

1876 年，汽油发动机出现以后改变了两轮车的动力方式。随着装配有汽油发动机的两轮车不断改良和创新，兼具动力强、质量轻、操控灵活等特点的摩托车，在欧美国家迅速流行并实现批量生产。

1900 年前后，欧美国家的摩托车保有量已经达到一定规模。一些工业发达的欧洲国家为了比较各自制造的摩托车的性能质量，曾举办过一些非正式的国际摩托车比赛，从而逐步形成了运动竞赛项目。一些热衷运动的人也尝试着借助摩托车开展一些竞赛活动。1896 年，一次非官方组织的摩托车比赛在法国举行，这次由巴黎至南特的摩托车比赛，成为世界上有史料记载的第一次摩托车赛事。此后，各种形式的摩托车比赛陆续地开展起来，法国巴黎首先成为世界摩托车运动的中心。

1904 年，由欧洲 5 个国家发起成立了“国际摩托车运动俱乐部联合会”，总部设在伦敦。这个联合会制的组织，后来逐渐发展成为负责管理摩托车运动事务的官方组织，即现在的国际摩托车运动联合会。

1904 年，第一次由官方举办的国际环行摩托车比赛在法国举行。这次比赛，开创摩托车诞生以来将摩托车竞速作为体育比赛项目的先河。由于早期摩托车比赛的道路和交通安全设施不完善，以至于造成比赛事故。1905 年，在法国举办第二次国际环行公路摩托车比赛后，摩托车比赛受到当时法国政府的禁止。

“人类对速度的追求从来就没有停止过”。政府的禁止并没有改变人们对摩托车运动这一新兴项目的热情。1906 年，国际摩托车大赛决定移师英格兰的马恩岛，并确定以后每年都要按期在那里举行比赛。1907 年，第一届旅行者杯摩托车大赛如期在马

恩岛举行。此后，旅行者杯赛又称 TT 大赛吸引了众多车迷的观看和参与，一度成为世界最著名和最受关注的摩托车赛事之一。

早期的摩托车赛事，由于各国生产的摩托车无论排量还是品种都比较单一，因此比赛没有复杂的项目分类。车手们曾经在相同的赛季期间，参加若干不同级别的赛事。随着摩托车技术的不断发展，不同品种的摩托车也越来越多。世界摩托车的比赛逐步细分为：世界旅行者杯摩托车赛、世界摩托车大奖赛、世界摩托车耐力赛、世界超级摩托车赛、世界摩托车交叉赛、摩托车试车赛、摩托车速度赛、侧斗摩托车赛、摩托车沙漠赛以及摩托车越野赛等各种不同类别的系列比赛项目。

1904 年成立的“国际摩托车运动俱乐部联合会”，1949 年在卢森堡更名为“国际摩托车联合会”，简称国际摩联（FIM）。1959 年，国际摩联被总部设在日内瓦的国际组织协会接纳为协会成员。1979 年 10 月，在瑞士蒙特勒国际摩联 75 周年代表大会上，中国正式成为会员国。目前，国际摩联有 118 个会员国。“亚洲摩托车运动联合会”简称亚摩联（UAM）成立于 1998 年，现有 18 个会员国。中国摩托运动协会（CMSA）成立于 1954 年，是国际摩托车联合会、亚洲摩托车联合会的会员国。中国摩托运动协会承担国际摩联和亚摩联赋予的在中国境内监督管辖摩托车运动和审批摩托车竞赛活动的责任和权力。

国际摩联成立后，规范和加强了世界摩托车各类比赛的广泛开展，每年都要举办很多的摩托车比赛活动，其中以在意大利、德国、法国、英国和美国等国家举办的次数居多。国际摩联有力地推动了世界摩托车运动的发展壮大。

摩托车具有体积小、速度快、机动性强、操作简便等特点，而摩托车运动因具有观赏性、刺激性、娱乐性和参与性的特点而深受社会各界人士的喜爱和关注。摩托车、汽车运动与奥运会及世界杯足球赛，由于观众人数众多、影响面广，成为被世人广泛

关注的“三大运动”。

第二节 我国开展摩托车运动的发端和宗旨

建国初期，学习、借鉴前苏联社会主义经验成为我国体育事业建设的重要内容之一。摩托车运动就是在这个时期，作为一项军事体育项目被引入国内。摩托车运动是在我国国防和体育建设的方针指引下，在学习和探索中展开的。

一、中央国防体育俱乐部的成立

中央国防体育俱乐部是1952年仿效“苏联支援陆海空志愿协会”（简称“苏支协”）建立的军事体育领导机构。“苏支协”是前苏联国防部领导下的一个群众性军事教育、训练组织，其主要任务是根据国防需要训练会员掌握一定的军事技术。

1927年，苏联成立了国防航空化学促进协会，提出了“从航空模型到滑翔，从滑翔到飞行”的口号，在人民群众中进行航空防空、防毒知识的宣传和技术训练，训练出了许多英雄飞行员，并从中选拔优秀青年到空军学校深造。二战期间，协会培养的会员起到了很大的作用。

1951年底，斯大林将在1948年建立的陆、海、空三个志愿协会合并为“苏联支援陆海空军志愿学会”。当时，苏联从中央机关到工厂、学校、农村都有协会的组织，群众和会员进行了广泛的军事训练，开展了射击、跳伞、滑翔、飞行、无线电、汽车、摩托车、骑术、军事性航海及水上运动、舰船模型以及航空模型、滑雪等运动。

1950年1月18日，刘少奇副主席给部队有关领导写了一封信，信中说：“关于训练航空员、坦克手及其他军事技术人员问题，我记得苏联曾经有过全国航空化学协会，作为民间的一般训

练组织，不知这种经验如何？……请你们研究一下苏联的经验。”

依据刘少奇的指示，由团中央会同解放军总政治部等有关部门研究之后，向中央提交了《现阶段开展军事教育的初步意见》。报告建议在我国试办“中国人民国防自愿协会”，经费由国防经费支出。冯文彬提议用名为“人民国防俱乐部”。

1950年9月，周恩来批示：因为国家初建，暂不单独建立全国自上而下的各级协会，同意试办“中央国防俱乐部”，但组织上与“中华全国体育总会”合一，经费与体总预算一起处理。

1950年11月至1951年1月，在由青年团中央组织的中国青年访苏代表团访问期间，在苏联共青团中央建议下，对“苏支协”进行了全面的考察。代表团临时组织的军事小组认为，“苏支协”的工作是一项巨大的群众性军事教育工作，是一项培养现代化国防后备军的重要事业。中国青年访苏代表团1951年初回国后经研究认为，在全国广大青年中有计划、有步骤地进行有关各特种兵的基本知识宣传和教育，对各特种兵的建设将有极大好处。代表团将建议上报团中央，并以青年团中央的名义向党中央建议在我国着手筹建类似的机构。

1952年2月，按照周总理的批示，团中央组建了“中央国防俱乐部”，由于俱乐部隶属于全国体总，就改名为“中央国防体育俱乐部”。由团中央军体部部长、全国体总副秘书长黄中兼任“中央国防体育俱乐部”主任。

1952年，中央国防体育俱乐部成立后，就开始着手试办初级滑翔、伞塔跳伞、航空模型、骑术、水上运动、舰船模型、摩托车、射击、电讯等九项活动。

我国的摩托车运动就是在中央国防体育俱乐部成立时开始起步的。第一批摩托队员有：组长是洪纪文，初期组员有匡永荃(女)、郭纪发、张心影，摩托修理人员刘德惠。

二、早期摩托车运动的宗旨