

# **Журнал "За рулем"**

**№8, 1962**

УДК 656  
ББК 39.1  
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №8, 1962 / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 36 с.

**ISBN 978-5-458-69098-0**

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

**ISBN 978-5-458-69098-0**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.





В подготовке технических кадров жизнь предъявляет к нашему патристическому Обществу все более высокие требования. Учитывая накопленный досаафовскими организациями опыт, возможности, которыми они располагают, V съезд ДОСААФ поставил задачу — ежегодно готовить в первичных организациях и клубах ДОСААФ не менее одного миллиона технических специалистов.

Московская областная организация Общества, подчитав свои возможности, приняла обязательство готовить ежегодно не менее 100 тысяч технических специалистов.

За последние годы в первичных организациях области достигнуты определенные успехи в подготовке специалистов, стало больше проводиться соревнований по техническим видам спорта. В качестве примера можно назвать первичные организации Загорского, Шатурского, Талдомского, Ступинского, Дубнинского, Жуковского и ряда других районов. В этих организациях расширилась сеть технических школ, курсов, кружков. На предприятиях, в колхозах и совхозах области открылись десятки новых самостоятельных спортивно-технических клубов с постоянно действующими курсами. За последние четыре года в Московской области на общественных началах подготовлены десятки тысяч технических специалистов — шоферов, трактористов, комбайнеров, мотористов.

После мартовского Пленума ЦК КПСС обком и райкомы Общества провели значительную работу по укреплению сельских первичных организаций, обратив главное внимание на подготовку кадров механизаторов и обучению их смежным специальностям. Уже в этом году Талдомская, Ступинская, Шатурская, Лотошинская районные организации Общества открыли на селе десятки новых технических курсов, кружков и за весенне-летние месяцы подготовили и переподготовили сотни механизаторов.

В новом Уставе, принятом на V Всесоюзном съезде ДОСААФ, говорится, что основу Всесоюзного добровольного общества составляют армии, авиации и флоту составляют первичные организации. Именно здесь, в первичных организациях, решаются все вопросы разносторонней деятельности Общества. И понятно, что успех всякого дела будет зависеть от жизнеспособности первичных организаций. Поэтому областной, районные и городские комитеты ДОСААФ в практике своей работы много внимания уделяют руководству и помощи первичным организациям.

После V съезда ДОСААФ мы большую часть времени стали отдавать организаторской работе в коллективах. Недавно работники обкома побывали в Дубненском, Павлово-Посадском, Загорском районах, участвовали в совещаниях актива по оборонно-массовой работе, выступали на предприятиях, в колхозах и совхозах с докладами об итогах V съезда Общества, конкретно помогли коллективам в подготовке технических кадров.

Постоянно бывают в районах наши активисты-общественники — офицеры, генералы в запасе и отставке. Они по-

# НАШЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО— 100 ТЫСЯЧ

А. ГУЛИДОВ,  
председатель Московского областного  
комитета ДОСААФ

могут организовать техническую пропаганду, работу кружков, курсов.

Кроме этого, мы нередко проводим семинары, сборы, инструктажи. Например, при обкоме ДОСААФ в этом году состоялся семинар председателей крупных первичных организаций. На нем рассматривались вопросы организации воспитательной и оборонно-массовой работы, направленной на претворение в жизнь решений XXII съезда КПСС, обобщался накопленный опыт.

Обком Общества проводит также кустовые сборы председателей первичных организаций специально по вопросам подготовки технических кадров. На сборах делаются опыты меткости, преподаватели, руководители спортивных организаций. Они рассказывают, как лучше наладить учебный процесс на курсах, в кружках, школах, как организовать и провести спортивные соревнования. Вопросы подготовки технических кадров систематически обсуждаются и на президиуме обкома ДОСААФ.

Нередко приходится слышать, что в некоторых областях и республиках низовые коллективы Общества испытывают недостаток в кадрах квалифицированных преподавателей по автоделу и правилам движения автотранспорта. Нуждались в них и многие коллективы нашей области. Тогда в подмосковном городе Перово мы создали хозрасчетную школу по подготовке преподавательского состава. Она уже выпустила более 400 человек. Школа оказывает помощь первичным организациям Общества в оборудовании классов, приобретении учебных пособий.

Формы учебы председателей первичных организаций ДОСААФ, руководителей курсов, самостоятельных спортивно-технических клубов, секций мы стараемся разнообразить, используя для этого все возможности, в том числе показательные спортивные соревнования.

Областной комитет, горкомы, райкомы ДОСААФ стали теснее увязывать свою работу с партийными, комсомольскими и хозяйственными организациями, с профсоюзами. Это приносит положительные результаты. Московский областной комитет КПСС в свое время принял специальное постановление о подготовке технических специалистов в организациях ДОСААФ. Обком партии обязал партийные и хозяйственные организации оказывать помощь комитетам ДОСААФ, предоставляя в их распоряжение машины, трактора, гаражи, учебные помещения.

Повышению активности первичных организаций ДОСААФ способствует и улучшившаяся за последнее время работа по контролю и проверке исполнения. В коллективах ДОСААФ нашей области в прошлом были случаи, когда, пользуясь бесконтрольностью, отдель-

ные недобросовестные люди допускали злоупотребления. Сейчас обком и райкомы ДОСААФ усилили контроль за деятельностью хозрасчетных курсов и школ, настойчивее борются за соблюдение Устава Общества. Но в этом деле предстоит еще многое

сделать.

Конкретная, деловая помощь первичным организациям со стороны обкома, районных и городских комитетов Общества дает положительные результаты. Все больше становится первичных организаций ДОСААФ, которые систематически занимаются подготовкой специалистов, расширяют и улучшают свою материальную базу, развивают технические виды спорта.

Недавно, например, Павлово-Посадский район по подготовке технических кадров отставал. Райком ДОСААФ недостаточно заботился об укреплении первичных организаций, создании там материально-технической базы, мало занимался пропагандой технических знаний среди молодежи на предприятиях, в совхозах и колхозах. Мы конкретно помогли райкому устранить эти недочеты, и многие низовые коллективы улучшили свою работу.

В Павлово-Посаде есть камвольный комбинат. Прежде работники райкома там бывали редко. За последнее время активисты-общественники райкома чаще стали посещать это предприятие, установили тесную связь с первичной организацией, парткомом, комсомольским комитетом, по-деловому помогают в оборонно-массовой работе. В результате сейчас на комбинате создан самостоятельный спортивно-технический клуб, оборудованы автомотоклассы, приобретено две автомашины и пять мотоциклов. Здесь подготовлено немало шоферов, мотоциклистов, десятки спортсменов-разрядников. На камвольном комбинате воспитано много энтузиастов Общества. Первичной организацией руководит Сергей Завражнов, награжденный «Почетным знаком ДОСААФ».

Следует также отметить первичную организацию совхоза «Красное знамя» Талдомского района, которую возглавляет делегат V съезда ДОСААФ тов. Дмитриев. В ней ежегодно готовится около ста механизаторов. Несколько лет на общественных началах проводит занятия главный инженер совхоза офицер запаса Н. К. Силецкий.

Однако эти положительные примеры не означают, что у нас нет отстающих коллективов. Надо учитывать и то, что в ходе отчетов и выборов, предшествовавших V съезду Общества, к руководству первичными организациями пришли новые люди, не имеющие достаточного опыта оборонно-массовой работы. Они нуждаются в постоянной помощи. Поэтому обком, районные и городские комитеты будут и в дальнейшем оказывать конкретную помощь первичным организациям, которые составляют основу нашего патристического Общества.

Досаафовцы столичной области полны решимости выполнить свое обязательство по подготовке 100 тысяч специалистов и внести свой вклад в дело дальнейшего укрепления обороноспособности нашей Родины, в дело подготовки технических кадров для народного хозяйства страны.

# У доброго почина —

## В Центральном комитете ДОСААФ

В прошлом номере журнала «За рулем» было опубликовано обращение совета Витебского автомотоклуба ДОСААФ об организации социалистического соревнования за дальнейший подъем спортивной работы. Воодушевленные приветствием Центрального Комитета КПСС V Всесоюзному съезду Общества и решениями съезда, витебские досаафовцы взяли на себя конкретные обязательства по подготовке спортсменов-разрядников, судей и общественных тренеров, проведению массовых соревнований, созданию самостоятельных клубов и спортивно-технической базы. Они обратились ко всем автомотоклубам и широкой спортивной общественности с призывом последовать их примеру.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР приняло постановление, в котором одобрило инициативу совета Витебского автомотоклуба в развертывании социалистического соревнования среди автомотоклубов Общества за дальнейший подъем спортивно-массовой работы среди трудящихся и молодежи.

Республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам ДОСААФ рекомендовано обсудить обращение Витебского автомотоклуба и с участием спортивной общественности помочь штатным и самостоятельным клубам выработать конкретные обязательства.

Комитетам Общества предложено развернуть между автомотоклубами социалистическое соревнование по выполнению принятых обязательств, обратив при этом особое внимание на вовлечение в занятия спортом широких масс молодежи и повышение качества обучения спортсменов.

Все комитеты ДОСААФ обязаны обеспечить периодическую взаимопроверку и широкую гласность хода социалистического соревнования, контроль за спортивно-массовой деятельностью автомотоклубов.

Редакции журнала «За рулем» поручено организовать систематический общественный контроль за ходом социалистического соревнования автомотоклубов и выполнением принятых ими обязательств.

Редакция журнала «За рулем» и газеты «Советский патриот» предложено широко освещать практическую деятельность автомотоклубов по подготовке спортсменов-разрядников, тренеров, судей, обобщать и популяризировать опыт передовиков соревнования.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ приняло предложение редакции «За рулем» о награждении победителей соревнования — советов автомотоклубов специальными призами, учрежденными журналом «За рулем».

## ВИТЕБСКОМУ АВТОМОТОКЛУБУ ОТВЕЧАЮТ:

### Тбилиси: *Подготовим 260 разрядников*

Тщательно проанализировав наши реальные возможности и резервы, мы решили, по примеру витебских спортсменов, наметить перед собой конкретные задачи и принять обязательства.

Важнейшей задачей является превращение автомобильного и мотоциклетного спорта в подлинно массовые виды спорта. Для этого необходимо проводить больше соревнований и тренировок, вовлекая в занятия автоспортом широкие круги молодежи. Мы обязуемся в течение 1962 года подготовить не менее 200 спортсменов третьего разряда (в том числе 10 женщин) и 40 спортсменов второго разряда. Одновременно усилим работу по дальнейшему повышению уровня спортивного мастерства, завоеванию высоких призовых мест в республиканских и всесоюзных соревнованиях. В результате до конца этого года подготовим 18 перворазрядников и 3 новых мастера спорта.

В настоящее время совет клуба опирается в своей спортивной работе на 40 судей и 30 общественных инструкторов-тренеров. Для того чтобы успешно справиться с возрастающим объемом спортивной работы, нам нужно значительно расширить судейский и тренерский актив при клубе. Поэтому в течение 1962 года мы обещаем подготовить 70 судей и 100 общественных инструкторов, а также не менее 30 тренеров. В дальнейшем мы наметили организовать при клубе постоянно действующий семинар по повышению квалификации судей и тренеров. В 1962 году с помощью этого семинара будет повышена квалификация 35 судей и 20 тренеров.

В нашем городе существует пока только один самостоятельный автомотоклуб. До конца года мы обещаем создать три новых самостоятельных автомотоклуба — в первом и втором таксомоторных парках и на станкостроительном заводе имени Кирова.

Мы полностью поддерживаем инициативу витебских спортсменов, решивших возобновить соревнования на установление рекордов. Эти соревнования незаслуженно забыты. Поэтому уже до конца года проведем соревнования на побитие автомобильных рекордов на дистанциях 1 километр со старта с места и с хода и мотоциклетных рекордов на той же дистанции.

Силами нашего клуба мы завершим к первенству СССР по шоссейно-кольцевой гонке изготовление и доводку двух гоночных автомобилей свободной формулы и одного автомобиля формулы «юниор». Кроме того, до конца года построим еще

два гоночных автомобиля, из них один формулы «юниор» оригинальной конструкции.

В целях пропаганды автоспорта на местах мы решили провести до конца года не менее четырех показательных мотоциклетных соревнований в отдаленных районах республики.

Ш. ЦИПУРИШВИЛИ, начальник республиканского автомотоклуба ДОСААФ Грузинской ССР; С. КУЛИДЖАНОВ, председатель совета клуба; Р. АСЛАНЯН, секретарь партийной организации; М. МОЙСЦРАПИШВИЛИ, Н. ДАВИТАЯ, Ш. ЛАЧАШВИЛИ, О. КАНДЕЛАКИ, Т. ЧХАИДЗЕ, А. ГРИГОРЯН, члены совета клуба; Ш. ЗАРДИАШВИЛИ, чемпион СССР по шоссейно-кольцевой гонке, О. ГАРСЕВАНШВИЛИ, К. ЦАЛКАМАНИДЗЕ, А. КАФАРОВ, В. ЧЕРКАШИН, Н. ШОНИЯ, мастера спорта, призеры первенства СССР по автомобильному и мотоциклетному спорту.

### ХАРЬКОВ: *Увеличим количество соревнований*

Совет Харьковского районного самостоятельного автомотоклуба включился в социалистическое соревнование за дальнейший подъем спортивной работы.

За последнее время в нашем районе значительно оживилась спортивная работа. Было проведено 18 мотоциклетных соревнований, в которых приняло участие более 400 человек. В ряде колхозов и совхозов, на предприятиях района созданы филиалы автомотоклуба, где регулярно занимаются группы по подготовке водителей автомобилей и мотоциклистов. Курсы приобретают необходимые знания, готовятся к сдаче норм на спортивные разряды.

Большую роль в улучшении спортивной работы в районе сыграли соревнования, которые мы проводили в масштабе района и в первичных организациях ДОСААФ. Например, в колхозе имени Кирова (село Цыркуны) состоялись соревнования мотоциклистов по фигурному вождению. В них приняло участие около 70 человек.

Мы понимаем, что все это лишь начало. Поэтому, внимательно ознакомившись с решениями V съезда ДОСААФ и обращением Витебского автомотоклуба, мы берем на себя следующие обязательства:

Подготовить 120 спортсменов-мотоциклистов третьего разряда;

Подготовить 50 судей-общественников по автоспорту,



# широкие крылья!

60 инструкторов-общественников по мотоспорту, 15 инструкторов-общественников по автоспорту;

Провести три районных соревнования по фигурному вождению мотоциклов с участием в них 225 спортсменов;

Принять участие в областных мотосоревнованиях, на которые выставить 10 команд;

Оказать помощь первичным организациям ДОСААФ совхозов «Украинка», «Кутузовка», колхозов имени Кирова, «Победа», а также Будянского фаянсового завода в проведении мотоциклетных соревнований;

Для пропаганды автототоспорта среди населения, и особенно молодежи, провести 3 районных агитационных автомотопробега, посвященных Дню физкультурника, дню освобождения города Харькова от немецко-фашистских захватчиков и 45-й годовщине Великого Октября.

**Н. ГУРА**, председатель совета Харьковского районного самодеятельного клуба; **В. ЧЕРНОВ**, **С. СОРГИН**, **Л. ДЬЯЧЕНКО**, **Б. АЛЕКСАНДРОВ**, члены совета клуба; **И. ЛИХОБАБА**, председатель Харьковского райкома ДОСААФ; **В. ЩЕРБАНЬ**, председатель Харьковского райсовета Союза спортивных обществ и организаций.

## ГОРЬКИЙ: Построим автомотодром

**В** приветствии V съезду ДОСААФ Центральный Комитет нашей партии поставил задачу — вывести автомобильный и мотоциклетный спорт на широкую международную арену, повысить качество подготовки спортсменов.

Мы, как и все автомотоклубы страны, не можем оставаться в стороне от этого важного дела. Поэтому мы горячо поддерживаем обращение витебских товарищей и включаемся в социалистическое соревнование.

В 1961 году Горьковский автомотоклуб принял обязательства — в социалистическом соревновании с Арзамасским автомотоклубом подготовить 118 автомотористов, 27 автомоделлистов, 20 юношей-разрядников, 34 судьи и 41 общественного инструктора.

Обсудив обращение совета Витебского автомотоклуба, мы решили пересмотреть эти обязательства.

В успехе спортивной работы велика роль общественных инструкторов, тренеров и судей. Поэтому в ближайшее время мы обязуемся подготовить 60 судей, 50 тренеров-инструкторов. В этих целях в первичных организациях на предприятиях, при колхозах и совхозах будут организованы курсы и семинары по подготовке общественных кадров.

Совет клуба будет еще шире вовлекать молодежь в регулярные занятия спортом и обязуется подготовить к концу года 2 мастеров спорта, 15 перворазрядников, 30 спортсменов второго разряда и 120 третьего.

В прошлом у нас большое внимание уделялось воспитанию юной смены. В первом полугодии 1962 года уже было подготовлено 20 юных спортсменов из числа школьников и учащихся технических училищ. Мы беремся увеличить эту цифру и подготовить до конца года еще 30 юных разрядников.

Значительным резервом в подготовке спортсменов-разрядников являются первичные организации предприятий, колхозов и совхозов. В короткий срок мы обязуемся на основе шефства вырастить в первичных организациях 100 спортсменов по автототоспорту.

Соревнования — самый важный этап в подготовке спортсменов. Совет клуба постановил до конца года организовать 25 соревнований. Кроме того, обязуемся расширить связь с автохозяйствами и любителями. Мы окажем помощь первичным организациям в проведении и организации 10 соревнований владельцев автомобилей и мотоциклов.

Нельзя оставить без внимания автомоделлизм. В кружках школ и технических училищ мы обязуемся в течение 1962 года воспитать 20 разрядников-автомоделлистов.

Развитие спорта невозможно без широкой сети спортивных баз и сооружений. Сейчас мы проводим соревнования на ипподроме. Во второй половине года на ипподроме будут проведены гонки на первенство области. Однако это нас не устраивает. Мы надеемся в этом году своими силами и на соб-

ственные средства построить автомотодром с земляной и гравийной дорожками, который бы обеспечивал полностью потребности клуба. Постройка автомотодрома позволит разрешить проблему самоокупаемости спорта, которой в решениях V съезда ДОСААФ уделено серьезное внимание. На основе полной самоокупаемости мы в этом году беремся провести соревнования по ипподромным гонкам.

Сейчас, как никогда, возрастает роль самодеятельных автомотоклубов. Наша область ими богата; клуб шефствует над некоторыми из них, например над Лысковским, Краснобаковским, Борским. Мы обещаем создать еще три самодеятельных автомотоклуба на заводах и на селе.

В последнее время соревнования на установление рекордов были крайне редкими в нашем календаре. Эти соревнования будут возобновлены. Уже в августе мы проведем состязания на установление рекордов в гонках на один километр с хода и с места.

Мы призываем автомотоклубы Горьковской области — Дзержинский, Арзамасский и Горьковский городской — поддерживать обращение витебцев и включиться в соревнование.

**Н. УРУСОВ**, начальник Горьковского областного автомотоклуба, председатель областной коллегии судей; **М. ТИТОВ**, председатель совета клуба; **Ф. ВОЛКОВ**, старший тренер, член совета клуба; **М. ЛЕОНТЬЕВ**, член совета клуба; **В. ШАТАЛИН**, спортсмен первого разряда; **В. ЛУПИН**, спортсмен второго разряда.

## ЛИПЕЦК: Создадим 6 самодеятельных клубов

**О**бсудив обращение Витебского автомотоклуба на расширенном заседании совета, коллектив Липецкого автомотоклуба включается в социалистическое соревнование за успешное выполнение решений V съезда ДОСААФ.

Липецкий автомотоклуб за последнее время добился значительных успехов в подготовке спортсменов, общественных тренеров, судей.

Но мы не можем успокаиваться на достигнутом. Коллектив Липецкого автомотоклуба приложит все силы к тому, чтобы внести свой вклад в выполнение решений съезда.

До конца 1962 года мы обязуемся воспитать 10 спортсменов-мотоциклетистов первого разряда, 15 — второго, 25 — третьего и 100 спортсменов-автомобилистов. Чтобы выполнить эти задачи, нам необходимо расширить тренерский актив. Поэтому мы ставим задачу подготовить 40 общественных инструкторов по автототоспорту и 40 тренеров по мотоспорту.

Учитывая, что мастерство спортсменов совершенствуется в соревнованиях, мы значительно расширяем спортивный календарь. Будет увеличено число спортсменов, выступающих в соревнованиях. Клуб проведет 10 мотоциклетных кроссов и соревнований по фигурному вождению мотоциклов (с привлечением мотолюбителей на своих машинах), 8 состязаний по автомобильному спорту.

Одной из главных задач является оказание помощи сельским спортсменам и первичным организациям ДОСААФ на селе. Силами нашего актива мы беремся провести в пяти сельских организациях Общества показательные соревнования по фигурному вождению мотоциклов и автомобилей, подготовить для села 20 общественных судей по автомобильному и мотоциклетному спорту; оказать помощь в создании спортивно-технического клуба в Задонском сельском районе. Кроме того, мы поможем организовать такие клубы на заводах: Ново-Липецком, тракторном, «Свободный сокол», в первичной организации треста «Липецкстрой» и при городском комитете ДОСААФ.

С участием общественных организаций города мы обязуемся в основном закончить строительство мотодрома и регулярно организовывать гонки по ледяной и гравийной дорожкам на полной самоокупаемости.

**И. ЗОЛУХИН**, начальник Липецкого областного автомотоклуба; **Б. БЛОШИЦИН**, председатель совета автомотоклуба; **Г. ПЛАТОНОВ**, председатель мотосекции, мастер спорта, общественный тренер; **О. ГРИДНЕВ**, мастер спорта.

# ВКЛАД СПОРТСМЕНОВ-АВТОМОБИЛИСТОВ

Н. СТРАХОВ,  
председатель Федерации  
автомобильного спорта СССР

Каждый год приносит новые успехи в развитии советского автоспорта. Многого достигли спортсмены-мотоциклисты. Они вышли на международную арену, принимают участие в чемпионате мира по мотокроссу. По выпуску мотоциклов Советский Союз занимает первое место в мире.

Успехи автомобилистов намного скромнее, особенно в международных встречах. Но хотя автомобильный спорт и не достиг того размаха, на который можно было бы рассчитывать, рост его очевиден. Достаточно сказать, что в 1961 году проведено 11 275 разных соревнований — в 17 раз больше, чем в 1957 году; в них приняли участие 63 554 спортсмена. В правах утвердились автомобильные ралли, шоссейно-кольцевые гонки, гонки по ипподрому, вышли на старты самые маленькие автомобили — «карты». Намного больше стало массовых, доступных рядовым водителям соревнований на мастерство вождения, регулярность движения, экономия топлива. Расширилась их география.

Определенные достижения есть и в самом молодом из технических видов спорта — автомодельном. Во время спартакиады 1960—1961 гг. было проведено свыше 2000 соревнований, в которых выступили 28 тысяч модельстов. В 1961 году автомоделисты установили 15 новых рекордов Советского Союза и 11 рекордов РСФСР.

V съезд ДОСААФ СССР поставил новые большие задачи по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта, организации широкой сети самостоятельных клубов, подъему мастерства спортсменов, выращиванию мастеров и завоеванию высоких спортивных достижений.

Возросший объем работы, увеличение количества соревнований, в том числе всесоюзных и республиканских, расширение международных спортивных связей и необходимость оперативного решения многих вопросов обусловили необходимость разделить Федерацию автоспорта СССР на две самостоятельные федерации — автомобильного спорта и мотоциклетного спорта.

На организационном пленуме Федерации автомобильного спорта СССР было принято Положение о Федерации, избран ее президиум и организованы комитет по автомодельному спорту, спортивная комиссия, техническая комиссия, тренерский совет, комиссия по картингу, комиссия по автомобильному туризму и президиум всесоюзной коллегии судей по автомобильному спорту.

На пленуме решались не только организационные вопросы. Он принял важные постановления, касающиеся подготовки тренеров по автомобильному спорту, переподготовки имеющих кадры тренеров и спортивных судей на учебно-методических сборах, разработки перспективного типажа автомоби-

лей и других вопросов массового развития автомобильного спорта в стране. Особое внимание пленум обратил при этом на общефизическую подготовку спортсменов и развитие у них волевых качеств.

Пленум рассмотрел проект календаря всесоюзных и всероссийских соревнований по автомобильному спорту на 1963 год. Особо был обсужден вопрос о кроссах на грузовых автомобилях. Было решено, что первенство Советского Союза в этом году можно будет проводить, если до этого состоится не менее трех первенств ДСО и ведомств. Намечено пересмотреть правила проведения кроссов с тем, чтобы исключить возможности поломки автомобилей. Кроме того, в кроссы будет включен ряд дополнительных специальных соревнований.

Календарь соревнований будущего года включает первенство РСФСР и СССР по ралли для легковых автомобилей, всесоюзные зимние ралли и всесоюзные ралли для грузовых автомобилей, зимние гонки на ипподроме, горные гонки для спортивных автомобилей, первенство СССР по картингу, шоссейно-кольцевые гонки (два тура) на первенство СССР, международные шоссейно-кольцевые гонки, заезды на установление рекордов, кросс на первенство СССР и, наконец, новое двоеборье для грузовых автомобилей, состоящее из фигурного вождения и соревнования на экономии топлива. В республиках, краях, областях, городах и районах значительно расширятся соревнования на регулярность движения, мастерство вождения, экономии топлива, однодневные ралли.

Соревнования по автомоделизму должны привлечь прежде всего коллективы учебных заведений, актив домов пионеров, старшекласников школ.

Итак, Федерация автомобильного спорта создана, ее первый пленум прошел деловито и организованно, положив начало большому делу. Теперь, на новой организационной основе, легче будет решать многие назревшие вопросы развития автомобильного спорта, выполнять важнейшие задачи, поставленные перед нами V съездом ДОСААФ.

Как известно, съезд предложил комитетам ДОСААФ, спортивным федерациям, секциям и клубам Общества с помощью профсоюзных, комсомольских и спортивных организаций добиться, чтобы к 1966 году число членов ДОСААФ, состоящих в спортивных коллективах и регулярно занимающихся спортом, возросло не менее чем вдвое. Поставлена задача подготовить 4 миллиона спортсменов-разрядников, в том числе 5 тысяч мастеров спорта и 90 тысяч спортсменов первого разряда. Для того чтобы внести свой достойный вклад в выполнение этой задачи, Федерация автомобильного спор-

та должна прежде всего направить свое внимание на многочисленные первичные организации Общества. Пятый съезд ДОСААФ подчеркнул, что им принадлежит решающая роль в дальнейшем развитии спортивной работы. Организовать дело так, чтобы автомобильным спортом в первичных организациях занимались регулярно, чтобы автомобильные соревнования проводились на предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах и учебных заведениях не менее 5—6 раз в год — вот путь к достижению подлинной массовости автомобильного спорта.

Это, в свою очередь, требует большой работы по массовой подготовке и повышению квалификации тренеров, привлечению к этому делу широких кругов нашего актива — опытных спортсменов, которые должны не только участвовать в соревнованиях, но и стать вдохновителями и организаторами занятий по автомобильному спорту на местах, возглавить эту работу в первичных организациях и самостоятельных клубах, взять лично на себя подготовку спортсменов-разрядников.

Но есть и другие немаловажные условия успеха в этом деле. Автомобильный спорт невозможен без техники. Овладение современными тактическими приемами, совершенствование спортивного мастерства тесно связано с динамикой, надежностью, устойчивостью и другими качествами автомобилей. Особенно это относится к крупным соревнованиям, в которых участвуют перво-разрядники и мастера.

Советские спортсмены-автомобилисты смогут добиться успехов на международной арене, если они получат необходимую помощь со стороны автозаводов, их конструкторских бюро. Нам нужны первоклассные автомобили, шины, электрооборудование. Выступления в ралли прямо связаны с качеством и тщательностью подготовки серийных автомобилей, выделяемых для соревнований. Для побед в гонках, побития рекордов требуются специальные гоночные и спортивные модели, а также агрегаты перспективных автомобилей, готовящихся к производству. Первое слово должны сказать здесь автозаводы.

Нуждается в укреплении материально-технической база автотоклубов. Необходимо полностью обеспечить тренеров, спортсменов, судей методическими и учебными пособиями, регулярно проводить учебно-методические сборы, выпускать сборники информационных материалов в достаточных тиражах.

Необходимо всячески поощрять развитие автомобильного туризма, используя полезный опыт, накопленный ленинградской общественностью.

В этой связи встает задача дальнейшего привлечения к спорту и туризму многочисленных владельцев автомобилей. Организуя местные соревнования, используя широкие возможности, которые открывают в этой области утвержденные недавно классификационные нормы третьего разряда, можно значительно расширить ряды спортсменов-автомобилистов.

У нас есть все возможности сделать автомобильный спорт подлинно массовым и на этой основе в ближайшие годы завоевать ведущее место в международных соревнованиях.



**Р**ешение о разделении Федерации автотомоспорта СССР на две явилось новым шагом на пути развития общественных начал в спортивной работе. Большие и ответственные задачи встают перед новым общественным органом — Федерацией мотоциклетного спорта (ФМС). Ей предстоит добиться подлинно массового размаха мотоспорта и на этой основе завоевания нашими гонщиками мировых первенств. Эту задачу можно успешно решить только при условии, если к работе в ФМС будет привлечена широкая общественность.

Мотоциклетный спорт способствует подготовке нашей молодежи к коммунистическому труду и к обороне Родины. Поэтому он должен получить широкое распространение везде — на предприятиях, в учебных заведениях, колхозах и совхозах. Условия для этого есть.

Следует прежде всего обратить внимание на низовое звено — первичные организации ДОСААФ и коллективы ДСО. Они должны стать центром спортивной работы, где молодежь может пройти начальную школу спортсменов. Нужно создать широкую сеть мотосекций и общественных клубов на предприятиях, в учебных заведениях, в совхозах и колхозах.

Предстоит разработать программу обучения общественных тренеров, в которой будет отражено все новое, что появилось за последнее время в мотоспорте. Федерация должна содействовать проведению на местах сборов тренеров, всячески популяризировать достижения низовых секций.

Проявлением творческой инициативы спортсменов оборонного Общества явилось создание при первичных организациях, районных и городских комитетах ДОСААФ общественных автотомоклубов — без штатов и специальных ассигнований.

Надо изучить и проанализировать практику работы самостоятельных клубов, широко распространяя опыт лучших. У нас есть маяки, на которые могут равняться остальные. Это прежде всего клубы Башкирии и Латвии.

Очевидно, следует изменить и положение об этих клубах, уточнив организационные принципы, источники финансирования и т. п. Думается, что звание клуба следует присваивать за определенные успехи тем коллективам, которые имеют свою спортивную команду, материальную базу, работоспособный актив.

Мы обязаны содействовать повышению уровня мастерства советских гонщиков. В ведущих видах мотоспорта — мотоциклетном кроссе, многодневных и шоссейно-кольцевых гонках — наши мастера еще не заняли ведущих позиций. Одна из причин этого — недостаток опыта. Чем чаще спортсмены выходят на старт, тем выше их тактическое и техническое мастерство, тем лучше физическая закалка. Наши же мастера еще редко выступают в соревнованиях. Федерация призвана разработать насыщенный спортивный календарь и добиваться, чтобы каждое воскресенье стало спортивным.

Правда, проведение соревнований, приобретение спортивных мотоциклов стоит немалых средств. Но при умелой организации дела мотоспорт из убыточного может стать доходным. Речь идет о состязаниях, которые проходят на

# ОБЩЕСТВЕННОСТЬ — РЕШАЮЩАЯ СИЛА

**Н. ГРИТЧИН,**  
председатель Федерации  
мотоциклетного спорта СССР

полной самоокупаемости. Пока они проводятся только в Уфе, Львово, Свердловске и еще нескольких городах, в то время как должны проходить повсеместно. На основе опыта передовых клубов надо разработать рекомендации о проведении платных соревнований.

С помощью общественного актива, используя местную печать, радио, телевидение, нужно привлекать на мотоциклетные соревнования как можно больше зрителей. Каждое состязание должно популяризировать мотоспорт.

Федерации, ее общественному активу надо решить и другие жизненно важные для мотоспорта проблемы. Главная из них — подготовка спортивной смены. Талантливой молодежи, желающей заниматься мотоспортом, у нас много, но ей не уделяют внимания.

Существующее положение разрешает выступать в состязаниях юношам только с 16 лет. Естественно, что за два года из новичка не вырастишь классного гонщика. Нужно повсеместно создать сеть юношеских мотошкол при автотомоклубах, Домах пионеров и юных техников, при школах и училищах трудовых резервов.

Федерация должна также серьезно заняться подготовкой тренерских кадров. Из-за нехватки квалифицированных тренеров уровень учебно-тренировочной работы в клубах и секциях очень низок. Подавляющее большинство тренеров — практики, не имеющие специальной и общеобразовательной подготовки. Многим из них ничего не известно о научно обоснованных методах тренировки, допустимых физических нагрузках, выработке тактического мышления, реакции и т. п. Федерация

мотоспорта, объединяющая ведущих специалистов этого дела, обязана оказать помощь Центральному автотомоклубу ДОСААФ в разработке программ по подготовке тренеров и повышению их квалификации. Организация тренерских сборов и семинаров должна занять видное место в деятельности всех республиканских федераций и областных секций.

По мере развития мотоспорта все большая нужда ощущается в спортивных судьях. Между тем на местах их готовят плохо. Каждый квалифицированный арбитр должен взять на себя обязательство подготовить не менее двух-трех молодых судей. К судейской работе надо широко привлекать офицеров запаса, спортсменов старшего возраста.

Технические вузы, техникумы, школы механизации сельского хозяйства должны стать базой для подготовки общественных тренеров и судей.

Большое внимание ФМС следует уделить обобщению и пропаганде передового опыта работы клубов, тренеров, судей.

В приветствии V съезду ДОСААФ Центральный Комитет КПСС подчеркнул, что нужно всемерно развивать общественные начала в деятельности комитетов и клубов, инициативу и самостоятельность членов ДОСААФ. Руководствуясь этими принципами, наша Федерация должна открыть широкий простор для творческой энергии многочисленных любителей мотоспорта, спортсменов, тренеров, судей.

Общественность — решающая сила спортивного движения, и она позволит решить насущные вопросы развития мотоспорта.

В Юнках, под Ленинградом, был проведен десятый этап чемпионата мира по мотокроссу в классе мотоциклов 250 см<sup>3</sup>. Десятки тысяч зрителей с большим интересом следили за увлекательной спортивной борьбой между сильнейшими гонщиками — представителями различных стран. На снимке: чемпион СССР мастер спорта Андрей Дежнев обменивается вымпелами с английским гонщиком Джеффом Смитом перед началом соревнований.

Фото А. Канашевича.



# Мы начинали так...

Первые успехи в работе Скопинского  
самодельного спортивно-технического клуба

Стройный, подтянутый паренек в чуть выцветшей солдатской гимнастерке открыл дверцу автомобиля и сел в кабину. Инструктор практического вождения В. Боголюбов одобительно посмотрел на юношу: ему нравились четкие, ловкие движения курсанта. «Сразу видна армейская закалка», — подумал он и сказал:

— Заводи мотор, Гуськов.

Грузовой автомобиль с надписью на передней верхней части кабины «Учебный» миновал улицу Ленина, пересек Советскую и взял направление в сторону Троицкого леса. Для Вячеслава Гуськова, курсанта самодельного спортивно-технического клуба, начинался трудный маршрут: холмы, овраги, крутые повороты, подъемы и спуски будто нарочно встречались на пути, чтобы молодой водитель почувствовал нелегкое будущее своей профессии. Но курсант успешно преодолел препятствия, заслужив похвалу инструктора.

На курсы Вячеслав Гуськов пришел из колхоза «Новая жизнь», незадолго перед этим демобилизовавшись из армии. Это один из лучших курсантов. Скоро он сдаст экзамены, получит права шофера и вернется в артель в самую горячую пору уборочных работ. Вместе с Гуськовым заканчивают учебу Алексей Сычев из колхоза имени Кирова и еще 58 юношей, решивших стать шоферами.

За полтора года своего существования Скопинский самодельный спортивно-технический клуб выпустил больше ста водителей третьего класса, 780 человек переподготовил по новым правилам движения; 96 юношей и девушек обучились вождению мотоцикла.

Выпускников клуба вы встретите в автохозяйствах, на предприятиях города, в колхозах и совхозах района. Бывший курсант А. Борисов работает шофером на силикатном заводе, А. Волков — в городском автохозяйстве, В. Филатов — в колхозе «Маяк». Они пользуются большим уважением в своих коллективах, показывают образцы в труде. Это повышает авторитет нашего клуба, преподавателей, инструкторов. К нам приходят новые люди, чтобы приобрести специальность водителя.

А ведь совсем недавно, когда заходила речь об организации клуба на самодельных началах, даже среди актива было немало сомневающихся. «Зачем иметь два автомотоклуба? Есть штатный,

и достаточно», — говорили они. Имелись и более веские доводы: слишком бедной была материальная база, не хватало квалифицированных кадров преподавателей. Сейчас мы устраняем эти недостатки. Конечно, результаты еще не велики. Но важно другое: самодельный спортивно-технический клуб стал вполне жизненной организацией. И можно только приветствовать, что Пятый Всесоюзный съезд ДОСААФ придал развитию таких клубов принципиальное значение, требуя, чтобы в ближайшие годы они были созданы в каждом городе и районе, а также во всех первичных организациях, насчитывающих свыше тысячи членов Общества.

Наш самодельный клуб работает при райкоме ДОСААФ. Инициатива его создания принадлежит активистам. Они и организовали совет клуба. Сейчас он состоит из семи человек и возглавляется офицером запаса Ф. Я. Колодниковым. Члены совета И. Ф. Жирков, П. Н. Глуценко и другие свою деятельность начали с организации учебной базы. На первых порах большую помощь оказал наш штатный автомотоклуб, который сравнительно неплохо обеспечен техникой, учебными пособиями, кадрами преподавателей. Для самодельного клуба были предоставлены во временное пользование автомобиль, мотоцикл, агрегаты, макеты для изучения правил движения, а также возможность проводить разборочно-сборочные и слесарные работы в мастерских.

Нашлись и энтузиасты-преподаватели, изъявившие желание на общественных началах обучать курсантов.

Вскоре на улицах Скопина и в районной газете появились объявления об открытии при клубе курсов по подготовке шоферов и мотоциклистов. Совет клуба стал получать заявки от первичных организаций ДОСААФ предприятий, колхозов, совхозов района. В это же время к нам обратились руководители двух автохозяйств с просьбой оказать помощь в переподготовке шоферов III класса по правилам движения автотранспорта. Это дало молодому спортивно-техническому клубу возможность получить некоторые денежные средства. Кроме того, автомобилисты помогли запасными частями, списанными деталями, агрегатами.

В одном учебном классе стало тесно. Тогда решено было оборудовать дополнительно три класса на предприятиях го-

ского самодельного спортивно-технического клуба Владимир Чесноков на трассе соревнований.

Фото Д. Круковского.



...За Троицким лесом начался трудный участок маршрута. Курсант В. Гуськов сделал короткую остановку, чтобы получить очередное указание инструктора.

Фото А. Бабышева.

рода. Сейчас учебные группы занимают еще в трех местах — на заводе строительных машин, при депо станции Павел-л-1 и на заводе силикатного кирпича.

С помощью Рязанского обкома ДОСААФ и на средства, полученные за подготовку специалистов, удалось укрепить материальную базу клуба. Теперь он имеет три грузовых учебных автомобиля, два мотоцикла и хорошо оборудованные классы для занятий. Думаем, что материальная база будет и дальше укрепляться.

Вокруг совета клуба группируется все больше и больше активистов, знающих автомобильную и мотоциклетную технику, любящих спорт. Можно назвать таких энтузиастов, как М. Поляков, В. Бурмиров, П. Корнеев, В. Боголюбов, С. Миронов, В. Релин, П. Линьков.

Члены совета и активисты бывают на предприятиях, в колхозах, совхозах района, ведут техническую пропаганду среди населения, помогают в организации курсов механизаторов, дают методические советы преподавателям на местах. Большую работу проводит общественность в учебных заведениях. Например, в средних школах №№ 1 и 2, горном техникуме, в школе рабочей молодежи с помощью общественников многие школьники и студенты научились конструировать модели, управлять мотоциклом и автомобилем, стали спортсменами-разрядниками.

Как планирует свою работу совет клуба? План составляется, как правило, на месяц. Заседания проводятся два раза в месяц. Вопросы, которые на них рассматриваются, весьма разнообразны: качество учебной работы, контроль, планирование, организация социалистического соревнования в группах, политико-воспитательная и спортивно-массовая работа, вопросы сбережения техники, пропаганда технических знаний.

Актив нашего клуба, внимательно ознакомившись с решениями V съезда Общества, решил внести свой вклад в подготовку одного миллиона специалистов, удвоив в 1962/63 учебном году выпуск шоферов и мотоциклистов. Кроме того, совет клуба запланировал на технической базе колхозов и совхозов подготовить за это же время своими силами сто трактористов и сорок комбайнеров.

В начале будущего года мы намерены создать в районе два новых самодельных спортивно-технических клуба — на Скопинском заводе силикатного кирпича и в недавно организованном совхозе имени Чапаева.

В. РИМСКИЙ,  
председатель районного комитета  
ДОСААФ.

г. Скопин,  
Рязанская область.





## СОРЕВНУЕТСЯ МОЛОДЕЖЬ

На Измайловской трассе в Москве состоялся мотокросс Куйбышевского и Тимирязевского автотоклубов столицы. В соревнованиях участвовали также молодые гонщики первичных организаций ДОСААФ предприятий и учебных заведений других районов. На старт вышли 95 спортсменов первого, второго, третьего разрядов и новички. Гонщикам предстояло пройти свыше 10 кругов по 3 километра каждый. Трасса изобилвала крутыми поворотами. Такие условия соревнований для новичков оказались довольно сложными.

Хорошо выступили гонщики на мотоциклах класса 125 см<sup>3</sup>. Первым к финишу пришел мастер спорта В. Силуянов, второразрядник А. Кириллов завоевал второе место. Интересной была встреча женщин. Борьба за первое место разгорелась между П. Абраменко, В. Ивановой (второй разряд) и Т. Семеновской, имеющей третий разряд. Они заняли соответственно первое, второе и



В. Кононов и Н. Абрамов на дистанции.

третье места. В классе мотоциклов 350 см<sup>3</sup> победил мастер спорта Ю. Иванов. Большой интерес у зрителей вызвал заезд на мотоциклах с колясками. Победу одержали спортсмены ЦСК. Студенты Московского физико-техни-

ческого института, второразрядник В. Кононов (водитель) и колясочник Н. Абрамов (третий разряд) заняли второе место. В результате соревнований 43 спортсмена выполнили квалификационную норму.

## НА СТАРТЕ—АВТОМОДЕЛИ

Центральный стадион имени В. И. Ленина в Москве становится центром автомоделных соревнований. Правда, здесь нет еще ни стационарного корда, ни трибун для зрителей — все оборудование организаторы соревнований привозят с собой. Но после первых международных соревнований 1961 года территория стадиона все чаще превращается в арену для показа достижений самого молодого в стране вида технического спорта. И надо сказать, что это может сыграть немалую роль в популяризации автомоделлизма.

В течение двух дней соревнований на первенство Москвы среди школьников и проводившейся одновременно встречи команд спортсменов зрители и болельщики плотным кольцом окружали автомоделный корд (явление, совершенно необычное для тех, кто привык к пустым трибунам корда в Расторгуево).

Соревнования на первенство столицы явились репетицией стартов первенства РСФСР и всесоюзных соревнований по автомоделному спорту.

Сорок моделлистов-кружковцев шести московских клубов, Домов пионеров и Московской городской лаборатории автомоделлизма представили свои модели технической комиссии. Восемь рекордов Москвы и рост скоростей по сравнению с прошлым годом — вот главный итог этих соревнований.

В результате двухдневных заездов командное первенство завоевали кружковцы Московского городского дома пионеров (руководитель — мастер автомоделного спорта С. Казанков). Спортсмены Дома пионеров заняли также первое командное место и в соревнованиях взрослых. На второе место вышла хорошо подготовленная команда Первомайского районного Дома пионеров

(руководитель кружка — Н. Плащенков). Ее участники пришли с моделями, на которых стояли двигатели внутреннего сгорания, изготовленные в мастерской кружка. Это серьезно повысило их шансы на победу, так как техническая комиссия, оценивая полумакеты, начисляла по 10 поощрительных баллов за изготовление каждого моторчика. Следует отметить рост кружка клуба имени Горбунова (руководитель — мастер автомоделного спорта А. Суханов), который вышел на третье место.

Наибольший успех в личном зачете выпал на долю воспитанника С. Казанкова — школьника И. Чуфарова. Его гоночная модель с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом 1,5 см<sup>3</sup> установила четыре рекорда столицы. Заметен рост и у других учеников Казанкова — Карманаева, Бохана, Герасимова.

Очень низкие результаты показаны в заездах резиномоторных и радиоуправляемых моделей.

В прошлом году журнал «За рулем» (см. № 6) писал о слабом развитии автомоделлизма в столице, указывая на тот факт, что мастера плохо готовят себе смену. Соревнования явились как бы ответом на эту статью. В них приняли участие сорок моделлистов. Это неплохо, если учесть, что и технические результаты, показанные многими из них, стоят на уровне лучших всесоюзных достижений. Однако показатели встречи были бы значительно лучше, если бы...

И здесь снова приходится сказать об отсутствии автомоделного корда в Москве. Участникам соревнований негде тренироваться в запуске моделей, проверять их на корде. И это весьма отрицательно сказывается на результатах

заездов. Несмотря на рост числа участников состязаний, надо сказать, что все-таки он незначителен. Шесть команд — для столицы это мало. Московской городской автомоделной лаборатории надо серьезно заняться подготовкой новых тренеров и руководителей кружков.

**Ю. БЕХТЕРЕВ,**  
судья республиканской категории,  
главный судья соревнований.

Один из старейших автомоделлистов столицы, мастер спорта А. Суханов среди юных моделлистов.

Фото В. Кулакова.



# Этапы чемпионата мира

## В РОВНО...

За последние годы соревнования по мотогонкам на гаревой дорожке получили у нас большое развитие. Советские спортсмены одержали ряд побед в международных товарищеских встречах. Признанием их успехов явилось решение Международной федерации мотоспорта провести в СССР два этапа чемпионата мира.

Система розыгрыша настоящего первенства несколько своеобразна. Вначале в трех зонах — английской (Англия, Австралия, Новая Зеландия), скандинавской (Швеция, Дания, Норвегия, Финляндия) и континентальной (остальные страны Европы) — проходят четвертьфиналы, полуфиналы и финалы. Затем встречаются победители скандинавской и континентальной зон, где выявляются сильнейшие спортсмены Европы и восемь участников финала первенства мира. Остальные восемь гонщиков — представители английской зоны — попадают в финал, минуя этот этап. Такие привилегии предоставлены англичанам за успехи в развитии гонок по гаревой дорожке.

Четвертьфиналы континентальной зоны состоялись в Чехословакии, Югославии, Польше и СССР.

Из 12 советских спортсменов, получивших право участвовать в чемпионате, шесть выступало в Ровно, на мототреке, построенном на общественных началах досаффовцами города.

В день встречи около 20 тысяч зрителей от отказа заполнили трибуны. Помимо советских гонщиков, приняли

старты представители Польши, Чехословакии и ГДР. Немецкие спортсмены впервые участвовали в этих соревнованиях. Поляки и чехи — основные соперники наших гонщиков. Два-три года назад победа всегда оставалась за ними.

Несмотря на то, что в Ровно не было наших сильнейших гонщиков (И. Плеханов и В. Нерытов выступали в Югославии, а Б. Самородов и Ф. Шайнуров — в Чехословакии), молодежь успешно соревновалась с известными спортсменами других стран. Среди них были чехословацкие гонщики Б. Сланы и Я. Вольф, поляки И. Май, Я. Сухецкий, М. Полукорд — члены сборной страны, выигравшей в прошлом году командное первенство мира.

Наши спортсмены В. Соколов и В. Трофимов вошли в восьмерку и завоевали право выступать в полуфинале.

После двадцати напряженных поединков места в четвертьфинале распределились следующим образом: 1. И. Май, 2. Б. Сланы, 3. В. Трофимов, 4. Я. Вольф, 5. Л. Дробязко, 6. В. Соколов, 7. М. Полукорд, 8. А. Ворина (Польша).

Наши гости — представители Чехословакии и Польши — дали хорошую оценку четкой работе судейской коллегии, которую возглавлял председатель областного комитета ДОСААФ судья республиканской категории Ю. Корхов, один из инициаторов постройки мототрека.

**А. ИПАТЕНКО,**  
начальник Центрального  
автомотоклуба ДОСААФ СССР.

набрал 13 очков из 15 возможных. Последующие места и право выступать в финале континентальной зоны завоевали Я. Сухецкий (Польша), Я. Вольф (ЧССР), Б. Самородов (СССР), И. Май, К. Поцейкович, Б. Рогаль (Польша) и А. Новак (ЧССР).

Наши гонщики выступили намного ниже своих возможностей. Неудачи преследовали В. Трофимова, Л. Дробязко, Ф. Шайнунова. После трех стартов у Дробязко было лишь три очка — его все время подводил мотоцикл. Шайнуров же, набрав в первых трех заездах шесть очков, в двух последних смог прибавить к ним только одно.

Видимо, наши гонщики без должной ответственности готовились к этому соревнованию. Соперники же боролись с полным напряжением сил. Показательным в этом отношении был последний заезд, в котором участвовали И. Май, Б. Рогаль и Я. Вольф. Каждый из них уже завоевал право выступать в финале, однако гонка прошла на редкость интересно и остро.

Во втором полуфинале (он проходил в Варшаве) хорошо выступил И. Плеханов.

**А. ЛЕБЕДЕВ,**  
мастер спорта,  
нештатный корреспондент  
журнала «За рулем»

## ДВА

## ИНТЕРВЬЮ

## «ЗА РУЛЕМ»

Любителям гаревых гонок известны результаты полуфинальных встреч, состоявшихся на стадионах Львова и Варшавы. В числе 16 финалистов девять гонщиков Польши, пять — Чехословакии и два спортсмена СССР. Успешное выступление польских гонщиков еще раз подтвердило их высокое мастерство.

*Наш корреспондент попросил известного тренера Томаша Марциняка рассказать о развитии в Польше гаревого спорта и своих впечатлениях о соревнованиях.*

— Популярность в стране того или иного вида спорта принято определять по зрителю, — сказал Томаш Марциняк. — «Жужель», как называют у нас гонки по гаревой дорожке, в этом отношении почти не уступает футболу. Это, разумеется, пришло не сразу. В 1928 году первая машина выехала на гаревую дорожку. С этого момента и было положено начало соревнованиям подобного рода. Скорости быстро росли, состязания гонщиков стали приобретать все большую популярность. Зрителей привлекали динамичность соревнований, смелость ездоков. Этому способствовала и простота организации состязаний: ведь любой стадион пригоден для гонок!

В 1932 году был проведен первый чемпионат Польши. С тех пор он прочно вошел в спортивный календарь страны. Число гонщиков и мотодромоу увеличивалось, многие города стали проводить свои чемпионаты.

Со временем первенство страны стало многоступенчатым. Еще до войны оно проводилось в 10 этапов: сначала только по территориальному принципу, а потом и по классам «А» и «Б», в зависимости от мастерства гонщиков.

Сейчас в Польше существует 22 спортивных клуба и каждый из них имеет свою гаревую дорожку. Несколько мотодромоу в настоящее время строится. Такой размах определяется интересом, который вызывают соревнования у зрителя. Они позволяют клубам целиком окупать все расходы по организации соревнований, приобретению спортивной техники, приносят доход.

Многое за эти годы сделано и мотоциклостроителями. До недавнего времени гонщики выступали в основном на английских «Жапах». Сейчас мы создали свою модель «Фис», не уступающую, на наш взгляд, «ЭСО» и «Жапам».

## ...И ЛЬВОВЕ

День соревнований во Львове выдался дождливый, хмурый. Но плохая погода не удержала любителей мотоспорта. Стадион спортивного клуба армии был переполнен. Полуфинал первенства мира с участием спортсменов Польши, Чехословакии и СССР прошел в захватывающей борьбе.

К восьми победителям ровенского четвертьфинала во Львове присоединились восемь участников варшавской встречи. Кто же из них станет победителем? Чемпион СССР Б. Самородов или чемпион Европы 1960 года поляк М. Полукорд? Прогрессирующий от встречи к встрече молодой чех Я. Вольф или его старший товарищ Б. Сланы?

В первом же заезде побеждает И. Май (Польша). Ему удается показать лучшее время дня: 1 минута 20 секунд. Во втором заезде Б. Самородов выигрывает у Б. Сланы. Острота поединков нарастает с каждым заездом. Перед заключительной частью гонок наибольшее количество очков набрал Я. Сухецкий, но удержать преимущества он не смог. В итоге чехословацкий гонщик Б. Сланы, обладающий исключительной волей к победе, занял верхнюю ступеньку пьедестала почета. Он



За 34 года в Польше выросло немало гонщиков высшего класса. Из нынешнего поколения следует назвать М. Кайзера, Х. Жито, Ф. Капала, П. Волошека, С. Ткоча, И. Мая, М. Полукорда, К. Поцейковича. Все они примерно равны по силам. Известно, что в прошлом году польские спортсмены успешно выступили на командном чемпионате мира, заняв первое место.

Хорошо, что соревнования мотогонщиков по гаревым дорожкам получают распространение и в нашей стране. Думаю, что в короткий срок советские спортсмены встанут в шеренгу сильнейших. Уже сейчас вы располагаете гонщиками высокого класса. Среди них в первую очередь хочется назвать Игоря Плеханова, Бориса Самородова и Владимира Соколова.

Что следует посоветовать вашим гаревикам? — сказал в заключение Томаш Марциняк. — Смелости им, мне кажется, хватает. Почти все гонщики, которых я видел (около 40 спортсменов), — бесстрашные юноши. Но успех придет к ним тогда, когда, кроме мужества и воли к победе, они полностью овладеют тактическим и техническим умением. Зрители и участники соревнований во Львове заметили, как по-разному проходили повороты поляки, чехи и советские спортсмены. Гости стремились делать это как можно ближе к бровке, по меньшему радиусу, отлично сохраняя равновесие. Советские же гонщики шли далеко от бровки, теряя драгоценные секунды. Но все это преодолимо. Следует только чаще

выступать в международных соревнованиях.

Из трех мототреков в СССР, которые я видел, мне понравились уфимский и львовский. В Ровно дорожка не отвечает общепринятым стандартам. На мой взгляд, львовский стадион спортивного клуба армии с 20-тысячными трибунами и отличной дорожкой — один из лучших в Европе.

\* \* \*

*Мастер спорта Владимир Бондарчук известен мотоспортсменам по успешным выступлениям на кроссовых трассах. Теперь он готовит спортивную смену. Недавно В. Бондарчуку было присвоено звание заслуженного тренера УССР. Он один из инициаторов развития гаревого мотоспорта во Львове.*

— Мысль организовать мотосоревнования на гаревой дорожке зародилась у нас давно, — говорит Владимир Бондарчук. — И в 1958 году мы решили попробовать свои силы в этом виде спорта. Участники выехали на дорожку на своих трехсотпятидесятикубовых «Ижаках». Сейчас у нас в секции гаревого мотоспорта 20 спортсменов, и мы собираемся открыть специальное отделение по подготовке гонщиков при молодежной спортивной школе.

Первое время у нас не было техники. Лишь в 1960 году мы получили пер-

вый специальный мотоцикл для гаревых гонок. К тому же мало кто верил, что этот вид спорта может развиваться на полной самоокупаемости. Теперь положение изменилось. Видя, что в зрелищном отношении мотогонки не уступают футболу, спортивные руководители пошли навстречу. Благодаря этому мы оборудовали в городе гаревую дорожку в соответствии с международными требованиями. Построили деревянные бортики из еловых пород дерева (бук рассыхается) высотой примерно 100—105 см и длиной немногим более 500 метров. Затраты на это составили всего 700 рублей.

Не представило большого труда и переоборудовать легкоатлетическую гаревую дорожку. Поверх нее был положен дополнительный слой гари в 5—10 см и плотно укатан. Занято этой работой было 15—20 человек в течение 12—15 часов. Столько же времени затрачивается и на то, чтобы дорожку для мотогонок снова превратить в легкоатлетическую. Кстати, в этой работе, как правило, принимают участие сами спортсмены.

Об этом я говорю не случайно. Пусть и в других городах предоставляют стадионы во временное пользование мотоспортсменам. Гаревая дорожка настолько от этого не страдает, а польза и интерес — огромны.

Нам теперь не требуется пропагандировать гаревый мотоспорт. Заявки более чем на сто тысяч билетов на полуфинал континентальной зоны — лучшее тому подтверждение.



Десятый этап чемпионата мира по мотокроссу. На снимке: старт участников гонки.  
Фото А. Канашевича.

# Пятнадцатая



Участники соревнований на таллинской трассе.

**15** лет назад на таллинской трассе Пирита, хорошо известной теперь любителям мотоспорта не только в СССР, но и за рубежом, впервые взвился флаг первенства страны по шоссейно-кольцевым гонкам.

Тем, кто видел тогда эти соревнования и аплодировал первым чемпионам, наверно, трудно было представить, как далеко могут шагнуть скорости через 15 лет. Победитель первенства 1947 года в классе мотоциклов 125 см<sup>3</sup> показал среднюю скорость 72,16 км/час. Теперь на машинах этой кубатуры гонщики развивают до 108 км/час. Столь же разительные перемены произошли и в других классах машин. Первый чемпион страны на мотоциклах с рабочим объемом двигателя 350 см<sup>3</sup> прошел дистанцию со средней скоростью 82,19 км/час. Ныне же для таких машин и 125 км/час не предел.

Пятнадцатилетняя история кольцевых гонок — это история неустанных поисков новых резервов скоростей, напряженного труда конструкторов, гонщиков, механиков.

Прошедшее первенство 1962 года в этом отношении было примечательно. Зрители увидели немало новых моделей — гоночные машины класса 125 и 175 см<sup>3</sup>, созданные в Центральном конструкторско-экспериментальном бюро мотоцикlostроения. До сих пор скоростные показатели мотоциклов класса 175 см<sup>3</sup>, признанного недавно международным, были у нас ниже результатов, достигнутых на машинах 125 см<sup>3</sup>. Сейчас наметился заметный сдвиг. На мотоцикле С-175 мастер спорта В. Катомин прошел «лучший круг» в Таллине со скоростью 108,6 км/час.

Первенство в этом году, как и в прошлом, разыгрывалось в двух груп-

пах — А (специальные гоночные машины) и Б (спортивные на базе дорожных). И если в первой группе решающее значение имело качество заводского изготовления машины, то во второй успех зависел от подготовки ее самим спортсменом. Хорошо себя проявил в этом отношении рижский мастер спорта К. Ошинь. Отличная подготовка мотоциклов дала ему неоспоримые преимущества над опытными соперниками. В результате, выступая по группе Б в двух классах — на мотоциклах ИЖ-350 и М-1Э, он стал дважды чемпионом страны. Этого почетного звания добились и его супруга В. Ошиня, ставшая чемпионкой страны среди женщин.

«Лучший круг» был пройден К. Ошиным на мотоцикле класса 350 см<sup>3</sup> со скоростью 110,5 км/час. Рижанин применил трехканальную продувку цилиндра и смог удачно подобрать отношения в коробке передач.

Минувшее первенство продемонстрировало дальнейший рост мастерства участников кольцевых гонок. Успешно справился с трудностями трассы заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов. С большим отрывом от соперников он закончил дистанцию в классе 250 см<sup>3</sup> (группа А) и завоевал звание чемпиона СССР.

Взросшее мастерство показали мастера спорта Э. Кийса и А. Равальдини. Первый из них стал чемпионом страны в классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup>.

Среди участников заездов на мотоциклах класса до 500 см<sup>3</sup> с колясками поразовали ирбитских перворазрядники Г. Вартаньян и В. Каржавин. Они завоевали звание чемпионов страны.

Однако это был единственный успех заводских спортсменов. В первенстве 1962 года, как и в прошлом году, боль-

**А. СИЛКИН,**  
зам. главного судьи соревнований,  
заслуженный мастер спорта

шинство машин ирбитских и ижевских гонщиков не закончило дистанцию. И это не случайно.

Работа над перспективными моделями для кольцевых гонок ведется на заводах чрезвычайно медленно. Больше того, минский и киевский заводы, а также завод Владимирского совнархоза не наладили производство таких машин. Отсутствие новых мотоциклов вынуждает участников потовить к старту устаревшие машины.

Очевидно, при обсуждении Положения о первенстве страны на 1963 год Федерация мотоциклетного спорта должна рассмотреть вопрос о целесообразности включения в соревнования гонщиков на устаревших мотоциклах, таких, как М-76 и другие.

По установившейся традиции, первенство этого года проходило в два этапа — на трассах Тарту и Таллина. Организационные комитеты по проведению соревнований — их возглавляли председатели городских Советов депутатов трудящихся Ю. Ундуск и Х. Сизаск — сделали все возможное, чтобы гонки превратились в большой спортивный праздник. Погожие дни, безупречная работа судейских коллегий также способствовали этому. И не вина организаторов и судей, что часть программы праздника оказалась скучной из-за малого количества участников.

Речь идет о гонках на специальных мотоциклах в группе А. Победители здесь были, по существу, известны заранее, звание чемпиона практически оспаривали три человека, без какого-либо спортивного соперничества на трассе. Между тем именно им были вручены золотые, серебряные и бронзовые медали. Справедливо ли это? Справедливо ли, что медали — высшее отличие в спорте — получают без настоящей борьбы? Не правильнее ли будет награждение медалями проводить в группе Б, где в звездах на серийных машинах класса 350 см<sup>3</sup> участвовало более тридцати человек? И хотя скорости их были ниже, чем в группе А, именно здесь зрители увидели захватывающие поединки.

Принимая решение о присуждении медалей за победу в группе быстрходных машин, Федерация стремилась поощрить мастеров, ведущих борьбу на более высоких скоростях. Но из-за малочисленности состава участников (это объясняется недостатком машин) борьбы не получилось. Поэтому, на наш взгляд, в Положении о шоссейно-кольцевых гонках необходимо внести

# кольцевая