

Ants Seiler

Mees, kes kihutas ajast ette

ARH A-118800

ANTS SEILER

Mees, kes kihutas ajast ette

UNO AAVA

EESTI SPORDISELTS KALEV
EESTI AUTOSPORDI LIIT

Fotod: erakogudest

Uno Aava, 2008
ISBN 978-9949-18-034-9

Tartu Ülikooli Raamatukogu
ARHIIVKOGU

ANTS SEILER

Mees, kes kihutas ajast ette



Ema Ella Seiler-Jaska

Ants Seiler sündis Tartus 31. märtsil 1930. Isa Oskar Seiler oli ametilt kingsepp. Olles Tartu Linna TSN liige, viibis isa 24.01.1942 - 30.04.1942 Tartu vanglas, kus ta suri või hukati. Säilinud on pilt, millel Oskar hoiab kolme- või nelja-aastast Antsu kätel. Ema Ella (1907 - 1984), ametilt kingapealsete tegija, abiellus peale sõda Aleksander Jaskaga, kes töötas lukksepana Tartu Lihakombinaadis. Jaska oli Antsule isaks ja abistajaks, näiteks mootorratta putitamisel või võidusõiduauto ehitamisel. Ants oli pere ainus laps.



Ants, tehnikumi õpilane

Ants Seiler õppis Tartu 2. algkoolis, seejärel Tartu Elektromehaanika Tehnikumis autotranspordi eksploatatsiooni erialal, mille lõpetas 18. juunil 1951. a. Kooliajal harrastas kiiruisutamist, milles tulid ka esimesed võidud, aga tegeles aktiivselt teistegi spordialadega, näiteks kergejõustikuga. Esimesed mootorrattaga sõidu kogemused sai Ants võõrasisa sõjatrofeena saadud saksa külgkorviga mootorrattal BMW ja siitpeale jäigi kiirusepisik verre. Et oleks uhkem linnavahel sõita, demonteeris ta külgkorvi ja sõitis soolorattal mööda Tartu tänavaid.



Ants, Kalevi auto-motoklubi liige

Antsu koolivend Elmar Tätte sõnul läbisid kõik tehnikumi lõpetajad mootorratta- ja autojuhi kursused ja said loada, kuid tema arvates oli Antsul mootorratta juhiluba juba varem olemas. Esimese diplomi sai ta Tartu Linna Kehakultuuri- ja Spordikomiteelt, kui saavutas ENSV Auto-mootorspordi Klubi Tartu osakonna tähesõidul 22. augustil 1948 soolomootorrattal III koha. Auhinnaks oli hõbedast paberinuga. Pärast tehnikumi lõpetamist suunati Ants tööle Tartu Oblasti TSN TK Põllumajanduse Valitsuse MTJ-de Valitsuse Loomakasvatuse raskete tööde mehhaniseerimise osakonda inseneri ametikohale. 11. oktoobril 1954 oli ta juba ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi tööstusettevõtete osakonna insener Tallinnas.

Viiekümnendatel aastatel oli mootorrattastel kihutamine Pirita - Kose - Kloostrimetsa ringrajal väga populaarne ning sellesse nakatus ka Ants. Kalevlasena valmistas ta võistlusmootorrattast ette Tõnismäel VSÜ Kalev Auto-moto Klubis, mille töökoda asus Kalevi peamaja hoovil ja kontor eesmaja II korrusel. Klubi ülemaks oli tollal Erich Puusaag. Kunagine klubikaaslasest võidusõitja Ludvig Kõrge on meenutanud ühiseid ettevalmistusi võistluseks ja kirjeldanud, kuidas peale töö lõppu nägi välja pukk, millel seisis Antsu ratas - see oli puhas, kõik tööriistad olid korralikult ära pandud, mitte jäänud vedelema, nagu teiste motomeeste pukkidel. Tema mootorrattad olid väga hästi ette valmistatud, kaasvõistlejad kiitsid neid väljanägemiselt "prillikiviks" - need läikisid värvist, olid kroomitud, nikeldatud, isegi musta värvi esiporilaud oli kunstipäraste kullast kujunditega. Need maalis Ants ise, pintsliga.

Ants Seiler olevat olnud klubis eraklik, ei seltsinud kaasvõistlejatega, valis

tuttavaid ja sõpru, näiteks ei käinud ta koos teiste Kalevi motomeestega koduses “kurvibaaris” Pärnu maanteel. Eesti meistrivõistlustel ringrajasõidus 1954. aastal sõitis ta 350 cm³ mootorrataste klassis (võistlusnumber 50) ja 1955. aastal samas klassis (nr. 122). Mõlemal võistlusel oli ta sunnitud katkestama - esimesel kukkus Lükati silla kurvis ja murdis rangluu. Ka teisel aastal olevat Ants kukkunud, kuid, kus ja millepärast, ei teata.

Millised kiiruslikud näitajad mootorrattal olid, pole samuti teada, kuid ratas oli väga kiire. Peale Antsu lõpetamist andis Kalevi klubi ratta Harri Kaljuveele, kes muutus, Ants Prometi ütluse kohaselt, “kohe inimeseks,” st. hakkas kohe võistlustel esikohale pürgima.

Vormeliehituse algus



Ants Seiler insenerina töölaua taga

Mootorrattal kihutamisest Ants siiski täit rahuldust ei saanud. 1957. aastal käis ta koos teiste kalevlastega (Paul Tammiste jt.) Minskis Nõukogude Liidu autode ringrajasõidu meistrivõistlusi vaatamas. Aasta varem olevat käinud ka Kiievis autovõidusõiduga tutvumas. Need võistlused äratasid temas huvi proovida ka ise üks ringrajasõiduk ehitada. Kuna Ants töötas sel ajal Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi tehnikaosakonna insenerina

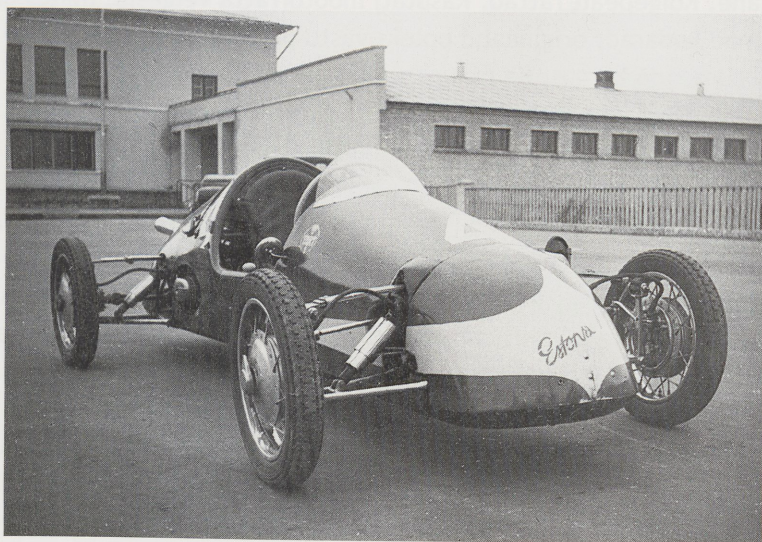
ja osakonnale allusid autoremonditehased, läks Ants juba tuttavate Tallinna Autoremonditehase direktori Albert Gerndorfi ja peainseneri Leopold Silde juurde ettepanekuga ehitada tehases 500 cm³ Irbiti tehase M-52-C mootoriga vormel 3 klassi võidusõiduauto, mille joonis-plaan oli juba olemas. Ta oli konstrueerinud ja joonestanud auto täies suuruses pinnalaotusena oma toa põrandal millimeetripaberile. Ants elas sel ajal Kentmanni tänaval asuva ühiskorteri ühes toas. Sõbrad hüüdsid Antsu Kentmanni-Kutiks. Teda kui mootorrattasportlast tundsid ka mitmed Autoremonditehase motosektsiooni liikmed, eriti esimees, motokohtunik Roland Kruuk, kes töötas tehases kontrollmeistrina, samuti selle kirjutise autor. Tehase juhtkond nõustus ettepanekuga ja kollektiiv toetas. Ehitamist soosisid ka tehase peatehnoloog Väino Paasik ja peamehaanik Jaan Uus.

Ants Seiler kirjutas oma artiklis (infobülletään: Autotransport ja Maanteed nr. 3 1965) "17. detsembril 1957. aastal tuligi kokku grupp asjahuvilisi ning ühiskondlikus korra hakati ehitama 500 cm³-se silindrimahuga vormel-III". Võidusõiduauto joonisele oli Ants kulutanud hulka aega ja näinud palju vaeva, sest eeskuju sai ta võtta ainult välismaiste ajakirjade pildidelt, võrreldes mingi konstrueeritava detaili mõõtu samal pildil kindlalt teadaoleva detaili mõõduga - näiteks ratta velje mõõt 13 tolli oli võrreldavaks mõõtühikuks. Venemaal kasutatavate sama klassi võidusõiduautodelt Zvezda midagi maha kopeerida ei olnud mõtet. Ants tahtis teha midagi paremat ja kaasaegsemat - midagi inglaste Cooperi sarnast.

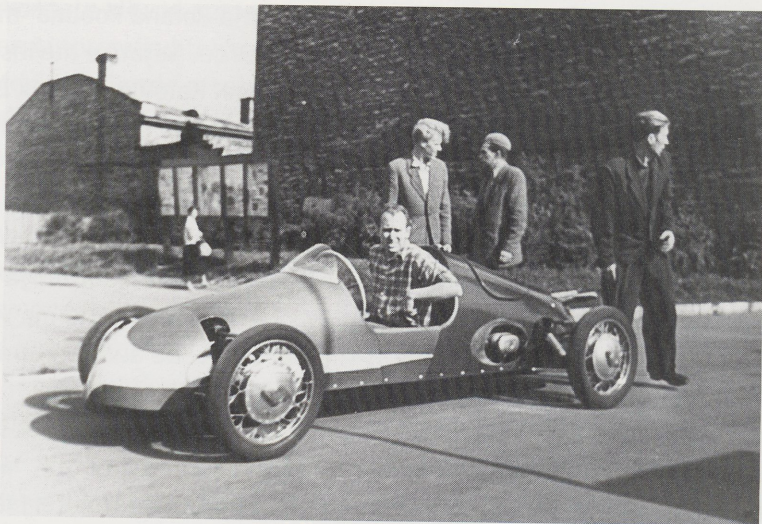
1958. aasta jaanuaris eraldati auto ehitamiseks üks ahiküttega ruum tehase hoovil olevas puitehitis, mis meenutas barakki. Jooniselt, mis Ants oli oma toa põrandal teinud, tuli detailid-sõlmed nende valmistamiseks välja joonestada, välja mõelda tehnoloogia, valmistada rakised, konduktorid jne. Kogu töö nõudis palju aega ning pealegi toimus ehitamine õhtuti ja puhkepäevadel. Päeval oli Ants rakkes ja alles õhtul võis kiirustada Viru tänavalt, kus asus ministeerium, Hobujaama tänavale tehasesse oma "esiklast" ehitama. Nii kestis see kogu talve, kevade ja suve. Talle tuli appi kogu Autoremonditehase pere. Kõigil tekkis huvi proovida ise ringrajasõiduk valmis ehitada. Kellelgi polnud auto ehitamise kogemust, kuid pealehakkamist oli kõvasti. Väino Paasiku, Jaan Uusi, Roland Kruuki, treial-lihvija Arno Joala, treial Pavel Tenno, lukksepp - termist Einar Koeli, seppade brigadiri Erich Reisma, vedrusepp Kaunise, lukksepp Voldemar

Käsperi, tsementeerija Voldemar Masingu, keevitaja Roland Poolma ning teiste meeste kaasalöömine andis Antsule indu juurde. Vajalike huviliste-abiliste hulk hakkas kasvama. Appi tõttasid veel AMK Kalev mehaanik Elmar Käärt ja tuntud võidusõitja mootorrattur Jaan Künemäe ning mitmed teised.

Tehase mehaanikajaoskonna meister Reinald Trummar on rääkinud, kuidas Ants käis palumas, et tehtaks mingi võidusõiduauto “vidin” (detail) ja tulles sellele “vidinale” järele, küsis ikka: mis see maksab, palju ma võlgu olen. Selle peale sai ta alati Trummarilt riielda, sest selle auto ehitamise juures niimoodi küsida oli solvav, igaüks tahtis oma võidusõiduauto ehitamisele anda oma panuse. Ants oli harjunud, et iga teenuse eest tuleb tasuda. Reinald Trummari sõnade kohaselt püüdsid nad teha detaili väga täpselt joonise järgi ja vahel tuli mõnigi detail valmistada erimaterjalist, mida tehases ei olnud ja mille Ants oli hankinud oma raha eest. Auto poleks saanud valmis, kui poleks olnud kollektiivi toetust. Iga mees oli valmis Antsule appi tulema, kui temalt midagi paluti.



Esimene Estonia 1



Estonia 1 esimene proov, roolis Ants Seiler, 4. september 1958

Esimese võidusõiduauto välimus oli praeguse vormeliga võrreldes omapärane. Kõigepealt rattad. Kasutati mootorratta velgesid, milles olid jämedamad kodarad, originaalid poleks vastu pidanud. Selliste rataste eeliseks oli nende kergus. Ka piduritrumlid pärinesid mootorrattalt. Käigukast koos peaülekandega saadi sõiduautolt Volkswagen. Kõik muu (peale mootori) oli meeste oma kätetöö. Hammaslattrooli lahenduse autoriks oli Väino Paasik. Samu roole kasutati ka Estonia järgmistel mudelitel. Alumiiniumplekist kere valmistas A. Pajur, kelle Ants spetsiaalselt selleks tehasesse kutsus.

Ühiste jõupingutustega valmiski Eesti esimene võidusõiduauto, millega proovisõit tehti 4. septembril 1958, roolis Jaan Künemäe. Esimesel katsel saadi kiiruseks umbes 110 km/t, seejuures “piipu” põhja ei vajutatud. Katsetajad arvasid, et lõppkiiruseks peaks olema umbes 150 km/t. Katsetusel osales ka kohale kutsutud “spets” Leningradist, kes andis auto teelpüsivusele väga kõrge hinnangu. Konstruktorite töö oli seega vilja kandnud, ainult poolteljed olid väändunud.

Võistlusmasina “peremees” Ants Seiler sõitis samal päeval Minskisse, kus toimusid Nõukogude Liidu meistrivõistlused, et jälgida võistlusi ja võrrelda

oma masinat visuaalselt seal osalevatega.

Kollektiivi poolt pandi autole nimeks Estonia. Sellega taheti rõhutada rahvust, kes on suuteline valmistama tolle aja standardist Zvezda tunduvalt parema ja kiirema võidusõiduauto. Number "1" lisati Estoniale hiljem.

Esimest korda stardis

5. oktoobril 1958. aastal asus Leningradis Kirovi-nimelise staadioni välisringil stardijoone taha Estonia 1, roolis Ants Seiler. Eelmiste päevade treeningutel oli Ants saanud väga kiireid ringiaegu ja sellega auto vastu suurt huvi näidanud. Auto läikis ja säras, vedrulehed ja amortisaatorid olid kroomitud, kere kirsipunane, ninal valge vöö. Mehaanikuteks olid Elmar Käärt, Roland Kruuk ja Jaan Künemäe.

Stardilipu tõustes pühkis Ants minema, jättes teised võistlejad kohe kaugele taha.



5. oktoober 1958 Leningrad, Kirovi ringrada. Estonia 1 alustab oma esimest võistlust. Auto juures istub valge kiivriga Ants Seiler, seisavad Roland Kruuk, Elmar Käärt ja Jaan Künemäe

Mootorratta 500 cm³ Irbiti tehase sportmootor vedas nii võimsalt, et esimeselt ringilt stardipaika tulles oli edumaa teiste ees paarsada meetrit ja teiselt ringilt tulles ei olnud konkurente kurvi tagant nähagi.

Kalju-Mihkel Johannes kirjutab 17. oktoobri 1957 Spordilehes: ““Estonia-1” sõitu seekord ei lõpetanud, kuna juht Ants Seileri liigse agaruse tõttu pidi masin jääma raja kõrvale ning Ants ise natukeseks ajaks ambulantsi, pärast aga pealtvaatajate hulka”. Nimelt keeras Ants liialt kiirelt sisse stardipaiga eelsesse kurvi, libises rajalt välja ja riivas raja ääres kasvavat puud ning võidusõit oli sellega lõppenud. Võit jäi seekord tulemata, kuid kiireima ringi eest sai Seiler siiski eriauhinna - hõbedase karika, kuna ta juba viie ringiga tegi Leningradi sõitjatele “sisse” peaaegu poolteist ringi. Antsu viie ringi keskmine kiirus oli üle 92 km/t., millega ta oleks võinud vabalt võistelda vormel-I (silindrimaht kuni 2500 cm³) klassi kuuluvate masinatega.

Autoremonditehase töötajad, kes aitasid võidusõiduautot ehitada, samuti direktor Albert Gerndorf, olid Leningradi sõitnud Estonia 1 esimest starti vaatama. Kohaletulnud ei pidanud pettuma, sest Estonia 1 oli teistest vormel-3 klassi autodest tunduvalt kiirem ja ilusam.

Seda päeva, 5. oktoobrit 1958, võib lugeda võidusõiduauto Estonia sünnipäevaks.

Leningradist koju jõudes tegi Ants autoremonditehase juhtkonnale ettepaneku veel kahe erineva konstruktsiooniga vormel-3 klassi võidusõiduauto Estonia 2 ja Estonia 3 valmistamiseks. Ta tahtis nende puhul lihtsustada ja kaasajastada konstruktsiooni ning arvestas ka Leningradi võidusõitjate ostuhuviga. Tehase juhtkond nõustus ning eraldas suurema ruumi. Samal sügisel pandi mõlema auto raamid, mis olid valmistatud kergemast materjalist torudest, pukkidele. Need sarnanesid Estonia 1 raamiga, välja arvatud tagavedrustus, mille tagasilla lehtvedru oli asendatud keerdvedrudega. Joonised tehti Ants Seileri ja Väino Paasiku juhendamisel, kusjuures tegijateks olid noored TPI-st tehasesse tööle tulnud autoinsenerid. Nende kahe masina erinevuseks oli käigukast ja peaülekanne. Estonia 2-l oli käigukast koos peaülekandegaga samasugune nagu Estonia 1-l, kuid Estonia 3-l kasutati mootorratta M-72 käigukasti, mis oli võlli abil ühendatud kirjutise autori konstrueeritud ja tehases

valmistatud ilma diferentsiaalita seega jäiga peaülekandega.

Autode ehitamine toimus jällegi kogu talve, kevade ja suve. Kogu vaba aeg kulus meestel ehitamisele. Vahel tõi ehitajatele süüa Ants Seileri ema Ella, et mehed ei raiskaks aega sööklas käimisele. Ka Antsu võõrasisa Oskar Jaska käis abiks. Mehaanikamehena tegi ta mitmeid koostamistöid.

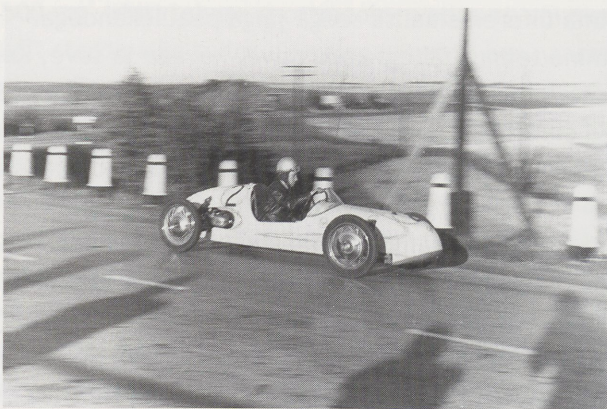
Uute võidusõiduautode ehitamise vahel startis Ants Estonia 1-ga 1. juunil 1959. a. Tartus Ojaküla-Vanamõisa ringraja avavõistlusel, millel osalesid ka Moskva "Trudi" võistlejad suurtel vormel-1 klassi masinatel (3200 cm³). Ants, kes oma Estonial enamiku distantsist juhtis, pidi eelviimasel ringil käigukasti rikke tõttu võistluse katkestama. Kiireim ring kuulus siiski temale - 108,80 km/t. Võistluse võitja keskmine kiirus oli 104,92 km/t. See oli esimeseks võidusõiduks Estonia 1-le kodumaa pinnal.

Kolm Estoniat Minskis

1959. aasta NSV Liidu meistrivõistlustele jõudmiseks tehti tööd pikad päevad ja võeti lisa öödestki. Ants Seiler, Väino Paasik ja selle kirjutise autor ohverdasid ka oma puhkuse. Sel ajal töötasin tehases tehnoloogina ja esimese võidusõiduauto valmistamisel eriti kaasa ei löönud, kuna lõpetasin õpinguid Tallinna Polütehnikumi õhtuse osakonna viimasel kursusel, kuid nende kahe auto ehitamisel osalesin täie jõuga. Tehase juhtkond ja kollektiiv otsustasid, et Minskisse NSV Liidu meistrivõistlustele minnakse tehase oma võistkonnaga: Uno Aava Estonia 1-l, Ants Seiler Estonia 2-l ja Väino Paasik Estonia 3-l.

Autod saadeti Minski poole teele toorena. Vastvalminud Estoniatel ei jõutud mootoreid kodus käivitada, rääkimata katsesõitudest. Kogu tegemata töö katseteti teha võistluse eel Minskis. Selleks tulid kaasa Kalevi auto-motoklubi mehaanik Elmar Käärt ja tuntud võidusõitja 500 cm³ mootorrattal Valdo Tuulas. Autod saadeti teele suure järelvankriga veoauto kastis.

Kui Minskis hakati autode mootoreid käivitama, Estonia 3-l mootor ei käivitunud. Kuna autol käiviti ei olnud, siis lükati mootori käivitamiseks



Ants Seiler kihutamas Estonia 2-l Minski ringrajal



Antsu võluv naeratus

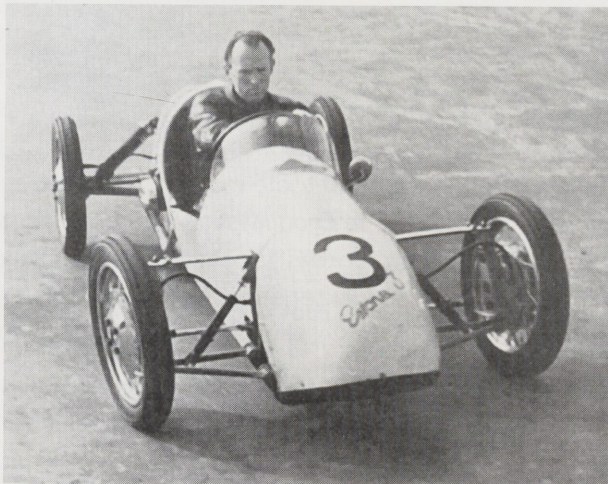
autot tagant. Lükkamise peale tegi auto mootor vahel pop-pop, kuid tööle ei hakanud. Otsiti viga, aga midagi ei leitud, kõik oli korras. Kui autot veeti tagurpidi, lasi autoroolis istuv Väino Paasik kogemata siduripedaali üles ja mootor käivitus. Selgus, et peaülekanne oli autole monteeritud tagurpidi. Tund aega tööd ja auto oli korras.

Võistkonda tabas raske löök, kui trollipeatuses varises kokku Elmar Käärt, kellel tekkis maoverejooks ja ta pidi kogu võistluse ajaks haiglasse jääma. Keegi teine meist ei olnud võimeline nii kvaliteetselt mootoreid reguleerima. Siiski püüdis Valdo Tuulas samal päeval Seileri ja Paasiku

autode mootoreid reguleerida. Estonia 1-l tuli vahetada plokikaan ja mootor jäi sel päeval reguleerimata.

Võistluspäev oli ilus ja päikeseline. Sõideti kolm 33 km pikkust ringi. Start oli Minski - Moskva maanteel, seejärel Minski ümbersõit ja tagasi Vilnius - Minski maanteed mööda stardikohta. Seiler ja Paasik startisid võistlejaterivi eesotsas, seega healt positsioonilt. Mina startisin võistlejaterivi lõpus. Esimeselt ringilt tulles oli Ants Seiler Estonia 2-l juhtgrupis koos moskvalaste Georgi Borissovi ja Nikolai Klimanoviga, kes sõitsid Zvezda 5-l, ja Ants Prometiga omatehtud vormel 3 klassi võidusõiduautol nimega "Sitikas" (konstruktor Peep Velbri), siis Väino Paasik Estonia 3-l ning ülejäänud võistlejad. Estonia 1 jäi mootoririkke tõttu teistest maha. Kolmandal ringil hakkas vihma sadama ja vasakkurvis libedalt Minski maanteelt ära keerates riivas Seiler betoonist teeposti ja katkestas.

Võitis Georgi Borissov, teine oli Nikolai Klimanov. Kolmandaks tuli Ants Promet ja neljandaks Väino Paasik, kelle Estonia 3 mootor oli stardis välja surnud ning selle käimasaamisel alustanud teiste võistlejate tagaajamist. Võistlustele eelnenud treeninguid jälgisid ALMAVÜ Keskkomitee kõrged ülemused, kes andsid võidusõiduautole Estonia 3 kõrge hinnangu. Nende hulgas oli ka Üleliidulise ALMAVÜ esimees Boris Tram, kellele anti teada, et Estoniad on valmistatud autoremonditehases, mitte põlve otsas kusagil garaažinurgas, ja neid võidusõiduautosid võiks NSV Liidu auto-motoklubide võidusõitjate tarbeks teha seeriaviisiliselt.



Ants Seiler Estonia 3-l valmistumas Kalevi I Suursõidu stardiks

Varsti tuligi Moskva Keskautomotoklubi poolt ametlik tellimus 36 võidusõiduauto Estonia 3 valmistamiseks. Eriti tuleb seejuures hinnata Ants Seileri suurt lobitööd.

NSV Liidu meistrivõistlustele järgnes septembris Kalevi I Suursõit Kloostrimetsa - Iru - Kose-Lükati 8,64 kilomeetrisel ringil. Kohale olid kutsutud ka Leningradi sportlased erinevate klasside võidusõidu-autodel. Ühiselt startisid nii vormel-3 kui ka vormel-1 klassi autod.

Ants Seiler startis oma Estonia 2-l. Peamisteks konkurentideks omas klassis olid Ants Promet ja kirjutise autor. Ants asus kohe võistlust juhtima ja võitis kiirusega 93,40 km/t. Teine olin Estonia 1-l mina, sõitsin selle ringraja kiirema ringi rekordiks 103,1 km/t. Ants Prometil purunes Iru sillale laskudes rool ning ta katkestas.

1959. aasta suvel võttis Ants Seiler koos autoremonditehase kontrollmeistri Reinhard Jürgensoniga osa NSV Liidu autoralli meistrivõistlustest Pobeda M20 klassis. Üle 2500 km pikkusel võistlusel tuli Seileri ekipaaž neljandaks.

Hobist saab seeriatootmine

Võidusõiduautode tellimise täitmine algas kohe, kui Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministerium oli tellimise ametlikult lülitanud Tallinna Autoremonditehase tootmisplaani. Tehases loodi Hobujaama tänava tsehi võidusõiduautode tootmiseks eksperimentaal-jaoskond. Ants Seiler lahkus ministeriumist ja asus tehases ametisse võidusõiduautode tootmise brigadirina. Tehasesse tulid tööle mootorrattasportlane Jaan Kүүnemäe, tulevane autosportlane Egon Mesila jt. Noored TPI-st tulnud autoinsenerid hakkasid konstruktoriteks ja tehnoloogideks. Seileri brigaad komplekteeriti tehase parimate lukkseppade, keevitajate ja teiste ametimeestega. 1960. aasta lõpuks olid esimesed 10 võidusõiduautot Estonia 3 valmis üleandmiseks autoklubidele.

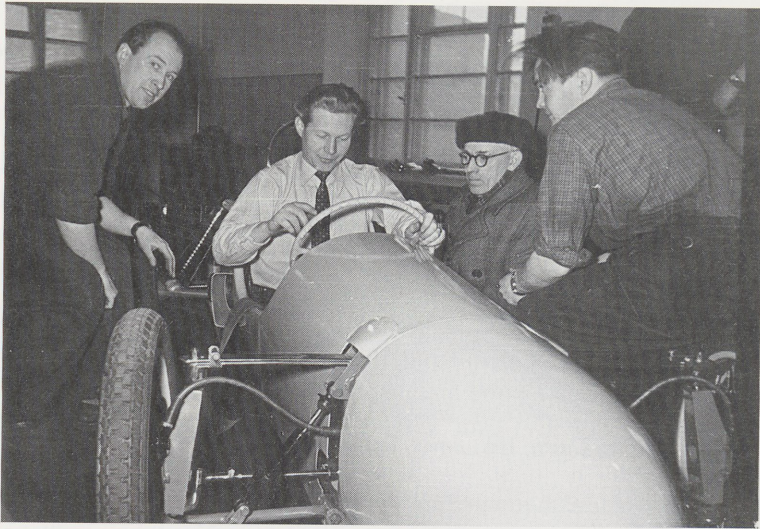


Kolm sõpra: Uno Aava, Väino Paasik ja Ants Seiler



Ants Seiler ja Jaan Künemäe mootori forsseerimist arutamas

30 - 31. juulini 1960 toimunud Kalevi II Suursõidu võitis Seiler Estonia 2-l. Sama hästi ei läinud tal NSV Liidu 1960. a. kaheetapilisel meistrivõistlusel. Mõlemad sõidud jäid tehnilise rikke tõttu pooleli. 28. septembril 1960 autasustati Eesti NSV Rahvamajanduse Näitusel Ants Seilerit kui võidusõiduauto Estonia 3 kaasautorit.



Seeriatoodangu Estonia 3. Vasakul Ants Seiler, rootis Uno Aava



Seeriatoodangu esimesed Estonia 3 võidusõiduautod ja nende valmistajad: Arno Joala, Tarmo Esop, Roman Bertelov, Igor Širohhov, Jüri Marks, Jaan Künemäe

Tšempionitiitel

1961. aasta Nõukogude Liidu autode ringrajasõidu meistrivõistlustel Leningradis oli stardis juba 13 Estonia 3 võidusõiduautot. Ka venelased olid istunud Estonia 3 rooli. Kohal olid ka lätlased, leedulased, muidugi eestlased ja teiste liiduvabariikide sportlased.

Edgar Remmel kirjeldab oma raamatus “Mootorisport” seda sõitu nii: “Kui valgusfooris süttis roheline tuli ja võidusõidumasinad rajale söötsid, tõusis pinge Nõukogude Liidu ringrajasõidu 1961. aasta meistrivõistluste teisel etapil haripunkti. Kaunases mitte eriti õnnestunult esinenud eestlased tegid nüüd Leningradi hobuserauakujulisel ringil mehetegusid. Kontrollstardi võitis Enn Griffel. Seiler oli kolmas. Kuid ka mullune võitja, moskvalane Georgi Surgutšev, samuti leningradlane Anatoli Sebeikin ihaldasid võidupärga. Kes neist võidab? Või üllatab keegi teine?

Vormel-3 klassis väljus stardist 16 masinat. 13 neist kandsid mootorikattel firmamärki Estonia. Tallinnas ehitatud võidusõiduautod olid meie maa sportlaste seas saavutanud suure populaarsuse.

Esimeselt ringilt saabus kõige kiiremini tagasi Surgutšev. Kohe tema kannul olid Griffel ja Seiler. Kuid ka teised olid üsna nende tuules. Otsustavalt lahti rebida ei olnud veel kellelgi õnnestunud. Teine ring. Pinge tõusis. Ja just sellel momendil, kui Seiler järjekordsesse kurvi sööstis, keeras üks konkurentidest oma masina eestlasele otse risti tee peale ette. Pidurite krigin, kummide kiunumine... Siis ragin. Sissesõit oli vältimatu. Kiirus kurvis oli aga suhteliselt väike ja Seiler sai oma masinale hääled sisse. Selleks ajaks olid teised aga juba kaugele ette jõudnud. Nüüd asus Seiler neid innukalt püüdma. Igal ringil möödus ta ühest või mitmest konkurendist. Korraks märkas ta tee kõrval seismas Surgutševi masinat - moskvalase autol oli mootor kinni jooksnud. Kümnendal ringil jõudis Seiler Griffelile kannule. Paar ringi hiljem ta möödus konkurendist. Kuid Griffel ei tunnistanud ennast veel võidetuks.

Tuhanded pealtvaatajad said Kirovi staadioni ümbritseval ringteel näha harukordselt põnevat duelli kahe suurepärase sportlase vahel. Kord oli ees Seiler, kord Griffel.

Esimesena ületas finišijoone Ants Seiler. Kahe etapi kokkuvõttes tuli ta esmakordselt Nõukogude Liidu tšempioniks. Tunnustatud autoehitaja-

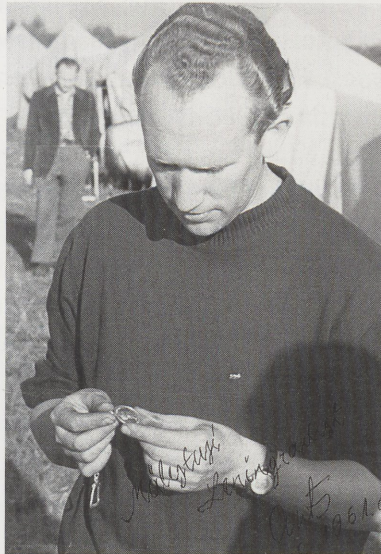
konstruktor oli seega saavutanud võidusõidurajal silmapaistva tulemuse, millega täitis ka meistersportlase nimetuse nõuded. See oli suur võit mitte ainult Antsule, vaid ka autoremonditehase perele.



*Ants Seiler Nõukogude Liidu tšempionina 1961.a.
poodiumi kõrgemal astmel*



1961.a. Nõukogude Liidu MV võitjad. Vasakult 7-s Ants Seiler.



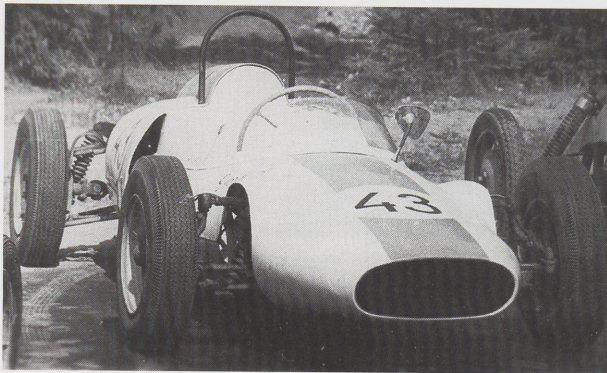
Ants Seiler silmitsemas Juan Emanuel Fangio pildiga võtmehoidjat, mis oli rändauhinnaks Kirovi ringrajal võidusõidu võitjale. Taamal tema mehaanik Aksel Tali.

Esimesed rahvusvahelised

Septembri keskel, nädal aega peale Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistlusi, toimusid Leningradis Kirovi ringrajal Nõukogude Liidu esimesed rahvusvahelised autode ringrajavõistlused. Koondisesse arvati ka eestlased. Väliskülalistest olid kohal soomlased vormel-3 klassi Cooperitel. Eestlasi tabas ebaõnn. Griffeli autol ütles mootor üles. Seilerile sõideti sisse, võistluse lõpetas ta viiendana. Kuid Seiler nägi soomlase Heimo Hietarinta sportautot Jaaguari ning Curt Lincolni Cooper Monacot ja tal hakkas kohe idanema plaan ehitada kaks uue konstruktsiooniga võidusõiduautot. Ta rääkis peale võistlust sõbrale, tuntud võidusõitjale Ludvig Kõrgele, kes tuli vormel-1 klassis II kohale, et võidusõiduauto loomine, konstrueerimine ja ehitamine valmistab talle rohkem rahuldust ja on huvitavam kui võidusõitmine ise.

Samal aastal aitas Ants Seiler konstrueerida ja ehitada Tallinna II Keskkooli juures Eesti esimest kartautot. 1962. aasta jaanuaris võitis sama keskkooli õpilane Toivo Sapas esimesed lätlaste poolt organiseeritud kartautode võistlused Komsomoli-nimelisel staadionil.

Aasta lõpul anti Ants Seilerile üle NSV Liidu meistersportlaste tunnustus ja märk nr. 26178. Selle märgi kandmine andis kandjale erilise tunnustuse ja eelise noorte ja omaealistega suhtlemisel.



Estonia 5 Wartburgi mootoriga 1963.a.

1961. aasta sügisel tegi Ants tehase insenerile Roman Bertelovile ettepaneku konstrueerida eelmisest Estonia 3-st suurem vormel-juunior klassi võidusõiduauto. Roman Bertelov oli Moskva MADI (Moskovski Avtomobilno-Dorožnoi Institut) *cum laude* lõpetanud insener, kes oli suunatud tehasesse tööle. Tulemuseks oli Estonia 5, mida ehitati kaks eksemplari.

Konstrueeriti õhtuti Antsu kodus, seekord Pärnu mnt 6, kuhu Ants oli kolinud Kentmanni tänavalt. Jällegi tuba ühiskorteris, kuid nii suur, et diagonaalis põrandale laotatud millimeetripaber andis võimaluse joonestada auto täispikkuses, 1:1 mõõtkavas. Madala auto profiil mahtus paberile ka kõrguses, teisele paberile pandi pool pealtvaates. Roman Bertelov on oma raamatus "Läbi elu" kirjutanud, kuidas ta õppis Antsult suurte konstruktsioonide mahutamist (eskiisi etapis) paberile naturaalsuuruses (võimaluse korral), kasutades selleks millimeetripaberit; katseeksemplari valmistamist otse eskiisilt, selle töö käigus vigade parandamist ja alles siis tehnilist projekteerimist; prototüüpide konstruktsiooni põhjalikku analüüsi; isiklikku osalemist katseeksemplari valmistamisel, monteerimisel ja katsetamisel.

1961. aasta sügisel ja 1962. aasta kevadel roomati põlvili põrandal ja joonestati uut autot. Seejärel läks lahti ehitamine, tehti kaks autot korraga. Wartburgi mootorid saadi Kalevi Jahtklubi liikme, tehase treiali Arno Joala vahendusel jahtklubist. Neist üks oli 1000 cm³ paadi-, teine 900 cm³ automootor. 1962. aasta kevadel said autod valmis. Viimasel nädalal tehti lausa öötööd, et Nõukogude Liidu meistrivõistlusteks valmis saada. Vaatamata öötööle saadi valmis siiski vaid üks. Sellega sõitis Enn Griffel, kuid erilise eduta. Auto oli katsetamata ja praegu paistab hullumeelsusena, et masin üldse nii toorena rajale lasti. Kui võistlejad esimeselt ringilt tulid, ei olnud Griffelit nende seas. Ta tuli alles koos teistega, kui need tulid teiselt ringilt. Alul ei saadud aru, mis temaga esimesel ringil juhtuda võis, kuna möödudes paistis auto korras olevat. Griffel lõpetas kuuendaņa. Kui auto boksi veeres, nähti, et see külg, mida bokstist möödasõidul ei nähtud, oli täiesti lömmis. Juhtus uskumatu lugu: pidurdamisel pidurid blokeerusid, auto kaotas juhitavuse ja paiskus kummuli. Kuid nii õnnelikult, et maandus nina ühel ja tagaosa teisel kraavikaldal, Ennu pea ei puutunudki kraavi põhja. Pealtvaatajad tõtsid auto ratastele ja Enn kihutas edasi, olles ühe ringi teistest maha jäänud. 1962. aastal autasustati Ants Seilerit Kalevi Vabariikliku AMK teenetemärgiga.

Tagasi kodulinna

1962. aastal tegi Ants Seiler, ajendatuna Leningradis nähtud soomlaste autost, Tallinna Autoremonditehase juhtkonnale järjekordse ettepaneku: ehitada esimene sportklassi võidusõiduauto võistlemiseks Nõukogude Liidus kasutusel olevate sportautodega.

Viimased olid kaalult rasked ja nägid robustsed välja, kuid olid populaarsed sportlaste seas kui kergesti ehitatavad. Tuli vaid lõigata sõiduauto kerel pealmine osa kuni kapotini maha ja oligi sportauto valmis. Seileril oli tehase direktorile ette näidata puust valmistatud auto mudel mõõdus 1:5, mille kuju järgi saaks teha raami ja muu selle külge. Ta nimetas sportauto esialgselt Estonia 8-ks.

Kahjuks ei saanud ta ehitamiseks tehase juhtkonnalt nõusolekut, sest tehas vaevles plaanitäitmisega. Seiler pöördus Tartu Autoremonditehase direktori Lembit Järve ja peainseneri Vello Tederi poole, kes kohe nõustusid ja lubasid igakülgset abi. Pealegi oli Vello Tederil juba varem tekkinud soov ehitada Tartu tehases ülikoolilinna oma võidusõiduauto.



Ants Seiler Tartu Autoremonditehases sportautot Tartu 1 ehitamas



Ants Seiler, Peep Farien ja Leo Krit

Tartu ART, nagu tehist lühendatult nimetati, valmistas veoauto Gaz 51 raamile autobusse, furgooone jm rahvamajandusele vajalikke masinaid, nii et autoehituse kogemused olid olemas. Omajagu oli selles “süüdi” ka tallinlaste loorberid võidusõiduautode tegemisel. Ants Seiler kolis pealinnast Tartusse vanematekoju Linda tänavale.

Sportauto projekt paberile pandud, asuti 1962. aasta kevadel seda ellu viima. Töömehi oli esialgu ainult kaks: ennast vee-mootorispori radadel juba eduka sportlasena näidanud eksperimentaallukksepp Mart Taniel ja Ants Seiler ise. Jõudumööda aitas mehi kogu Tartu Autoremonditehase kollektiiv. Ehitajad seadsid auto valmimise tähtajaks 1963. aasta Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistlused Kaunases. Autole pandi nimeks Tartu 1 (Estonia 8).

1962. aasta ei olnud Eesti autoringrajasõitjatele edukas, ka Seilerile. Ta katkestas Leningradis toimunud hooaja avavõistlused ja ka Kalevi IV Suursõidu, mis oli ühtlasi Eesti meistrivõistluseks. Peamine lootus langes augustis toimuvatele Nõukogude Liidu meistrivõistluste etappidele Tallinnas Iru ringrajal ja Kaunases Nemani ringrajal.

14.-15. juulini toimusid Tallinnas rahvusvahelised mootorrataste ringrajasõiduvõistlused, mille raames said vabariigi autoringrajamehed omavahel Estonia 3-l rinda pista ja Nõukogude Liidu MV-ks harjutada. Võitis Leo Kritt, kuid Seiler pidi jälle katkestama.

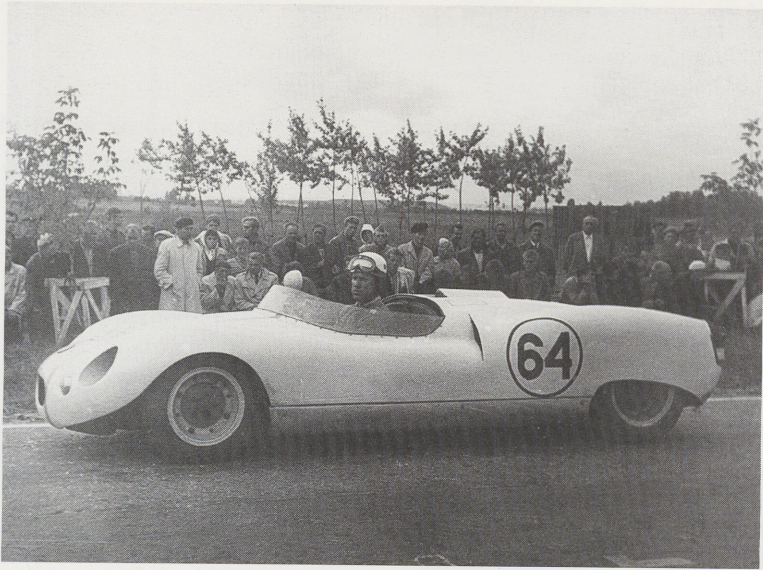
Pisut paremini läks tal Nõukogude Liidu meistrivõistluste Tallinna etapil, finišeerides Leo Kriti ja Enn Griffeli järel kolmandana. Kaunase etapil tuli mootoririkke tõttu katkestada. Seiler tegi head sõitu, olles hilisema võitja Juri Bugrovi järel pidevalt teine, kuni kuuendal ringil purunes mootoril klapp. Võib arvata, et olles kolinud Tartusse sportautot ehitama, ei olnud Seileril võimalust vormel-3 klassi võistlusautot korralikult ette valmistada ning puudus ka Tallinna mehaanikute oskuslik toetus.

1962. aasta septembris autasustati Tallinna Autoremonditehase võidusõiduauto Estonia 3 konstruktsiooni väljatöötamise ja seeriatootmise juurutamise eest seitset töötajat diplomite ja medalitega. Suure hõbemedali sai konstruktor, monteerijate brigadir Ants Seiler (nii oli kirjjas medaliga kaasneval tunnistusel).

1963. aasta suveks oli sportauto Tartu 1 valmis ja Seiler startis sellega Nõukogude Liidu sportautode ringrajasõidu meistrivõistlusel Leedus Kaunase linna lähedal oleval Katšergine ringrajal. Sinna mindi otse töökojast, ilma et oleks jõutud mootorit korralikult sisse töötada ja reguleerida.

Auto äratas suurt tähelepanu kui spetsiaalselt võidusõiduks valmistatud sportauto. Ka teised Nõukogude Liidu sportlased olid sportklassi võidusõiduautot ehitanud, kuid alati kasutanud selleks sõiduautode raami ja veermikku.

Ants Seileri auto oli midagi erilist. Seileri tähelepanu mootori tööle ja võimsusele oli jäänud teisejärguliseks ning see vedas alt. Seejärel starditi Minski ringrajal. Kahjuks esimestel startidel Kaunases ja Minskis uutulnuka ees finišilippu kinni ei löödud. Minskis purunes autol sidur.



*Ants Seiler startimas sportautol Tartu 1 (Estonia 8)
Tartus, Vanamõisa - Ojaküla ringrajal 1963*

Vaatamata äpardustele oli Tartu 1 autosportlaste suurfoorumil spetsialistide üldise tähelepanu objekt, pälvides tunnustust mitte üksnes nägusa välimuse, vaid veel rohkem mitmete konstruktsiooniliste omapärasuste tõttu. Näiteks oli Seileri auto parempoolse rooliga. Ta põhjendas rooli paigutamist paremale sellega, et Euroopa ringradadel sõidetakse päripäeva ja sellega on suurem osa kurvidest paremale ja seega jääb juht pidevalt sisekurvi, mis võimaldab kiiremini kurvi läbida. Auto oli madal, väikese kliirensiga, kaheistmeline. Veljed ja kummid, samuti käigukast olid sõiduautolt Zaporozjets. Autol oli Volga M21 mootor, mis asus auto keskel. Selline konstruktsioon võimaldas ühtlustada koormuse jaotust esi- ja tagasildade vahel.

Auto kaalus vaid 540 kg, olles peaaegu kaks korda kergem teistest NSV Liidus ehitatud sama klassi autodest. Arvutuslik kiiruselagi oli 185 km/h. Nõukogude Liidu meistrivõistluste järgsetel võistlustel saavutas sportauto ja tema looja teenitult edu.

18. augustil 1963. a. toimunud Kalevi V Suursõidu lohutussõidu sportautodele Ants Seiler võitis ja sai I koha diplomi. Lohutussõit korraldati selleks, et anda võimalus Seileril sõita ja pealtvaatajail ilusat sportautot näha. Seileri järel võistles sellel masinal Mart Taniel.

Jälle Tallinna tehases



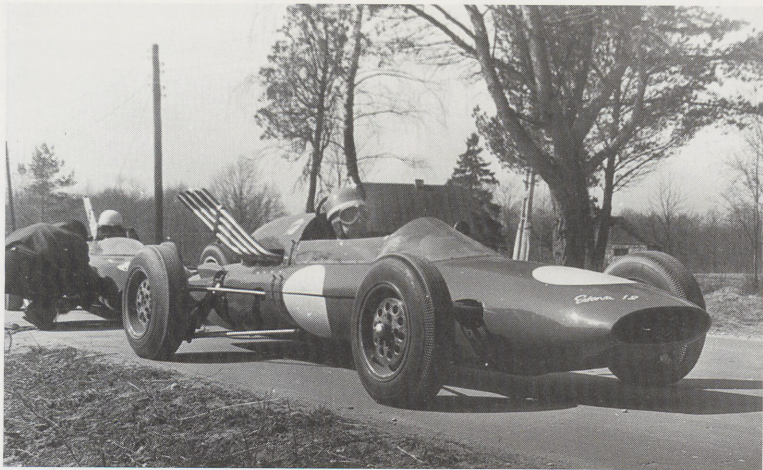
*Volga mootoriga võidusõiduauto
Tartu 2 (Estonia 10) 1964.a.*

1963. a. hooaja jooksul valmisis Seileril veel vabavormeli klassi võidusõiduauto joonised. Ta nimetas selle Tartu 2-ks ehk Estonia 10 ks. Selle auto ehitamise raskus langes tartlaste Mihkel Marki ja Mart Tanieli õlgadele, kuna Ants Seiler kolis aasta lõpul jälle Tallinna. Tööle hakkas ta Tallinna Autoremonditehase Hobujaama tänava eksperimentaaltehhi meistrina.

Tehases oli vahepeal võidusõiduautode ehitamine soikunud, kuid tol ajal peakonstruktorina töötanud Väino Paasikuga saadi tehase juhtkond nõusse, et teha jälle algust vahepeal katkenud autoehitusega.

Selleks pidi Ants direktor Gerndorfi kutsuma enda poole koju, kus oli seinale riputatud Estonia 9 profiline joonis mõõdus 1:1, ja seejärel käia Glorias õhtustamas.

Koos TPI lõpetanud noorte inseneride Kalle Keele ja Vello Kitsega hakkas Seiler konstrueerima ja ehitama Moskvitš-407 mootoriga Estonia 12 ja Estonia 13. Seejuures hakkas Ants korraldama valmistamist ja ostutoodete hankeid. Kalle Keel meenutab, et ta juhendas ka koostabinõude projekteerimist ja valmistamist, küsides alati nende konstruktorilt, kuidas on ette nähtud valmistamine, kontrollmõõtmine, kust on pärit ostutooted jne. Autod valmisis 1965. aasta suvel. Seileri katsetada ja sõita oli Estonia 13. Estonia 12 katsetas Enn Griffel, kuid ta võistles hiljem kolm võistlust ka Estonia 13-ga. Mootorid forsseeris noor insener Rein Sillat, kes hiljem katstes tehnikakandidaadi kraadi samal teemal.



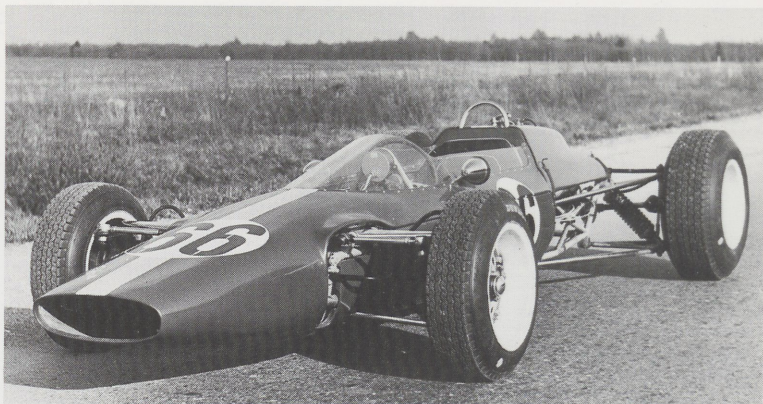
Estonia 12, Moskvitš-407 mootor, roolis Enn Griffel

Estonia 12 konstruktor Vello Kits jagas 15. mail Tartu ringrajavõistlusele saadetud Tallinna Autoremonditehase võistlustoimkonnale ülesandeid, mida nad pidid võistluse käigus jälgima ja kontrollima.

Estonia 13-l startinud Seiler pidi jälgima käiguvahetuskohti, mootori pöörete arvu, ülekannete vastavust Tartu rajale, kiirendusomadusi võrdluses teiste autodega, mootori parameetreid jne. Abiks oli mehaanik Aksel Tali, kelle ülesandeks olid kontrollkinnitustööd, kummirõhud, tilkumised, lekkimised jms. Esmakordselt oli Seilerile püstitatud ülesanne: tunnetada, kas auto on üle- või alajuhitav! Varem sellest vaid räägiti, nüüd püüti katsetuste käigus selgust saada.

Näitena võib tuua õnnestusjuhtumi Estonia 5-ga, millega sõitis samal Tartu võistlusel Lembit Nõlvak. Auto ei püsinud algusest peale teel ning pika stardisirge lõpus, kui kiirust võis olla 180 km/t, ei suutnud võidusõitja enam autot valitseda ja kihutas rajalt välja vastu suuri kive. Nõlvak sai rängalt vigastada, autost jäi järele rusuhunnik.

Samaaegselt lasi Seiler Tallinna tehases valmistada detaile ja sõlmi võidusõiduauto Tartu 2 jaoks. Seega juhtis ta Tallinnast ka Tartu 2 valmimisprotsessi. Käis ka ise kohal juhendamas ja ehitamist kontrollimas. Auto valmis 1963. aasta lõpuks ja sellega startis tartlane Mihkel Mark Leningradi Kirovi-nimelise staadioni 1964. aasta avavõistlusel. Seiler ise selle autoga ei võistelnud.



Estonia 9, Wartburgi mootor, 1966.a.

1964. a. hakati Tallinna Autoremonditehases Nõukogude Liidu Keskautoklubi tellimisel seeriaviisiliselt tootma kartautosid K-1 ja K-2, mille konstruktoriks olid Vello Kits ja Ants Seiler. Kardid erinesid mootori poolest - ühel oli 125 cm³ ja teisel 175 cm³ mootor. Vanemmeister Seiler koostas kartide valmistamise tehnoloogia ja korraldas seeriatootmist.

Võistlused rahvusvahelisel tasemel

1965. aasta suvel toimus tehases kaadrivahetus: Väino Paasik lahkus ja tema asemele määrati peakonstruktori kohusetäitjaks Ants Seiler. Antsu administratiivne töö ei huvitanud ja ta kutsus peakonstruktori kohale Tartust oma sõbra Peep Velbri, kes oli tugev tehnoloog, suure masinaehituse seeriatootmise kogemustega insener, ka oli tal vormeliehitamise kogemus (Ants Prometi auto "Sitikas"). Velbri asus kohe organisatsiooni ja töökorraldust efektiivsemaks muutma ja nõudis ka eksperimentaaltsehi meistrilt Seilerilt rohkem plaanilistele töödele pühendumist. Need nõudmised tekitasid sõprade vahel pingeid, kuna Seiler eelistas loomingulist konstruktoritööd. Tihti arutati tööprobleeme ka peale tööd kusagil kohvikus.

1965. aastal septembris peeti matškohtumine Nõukogude Liit - Itaalia

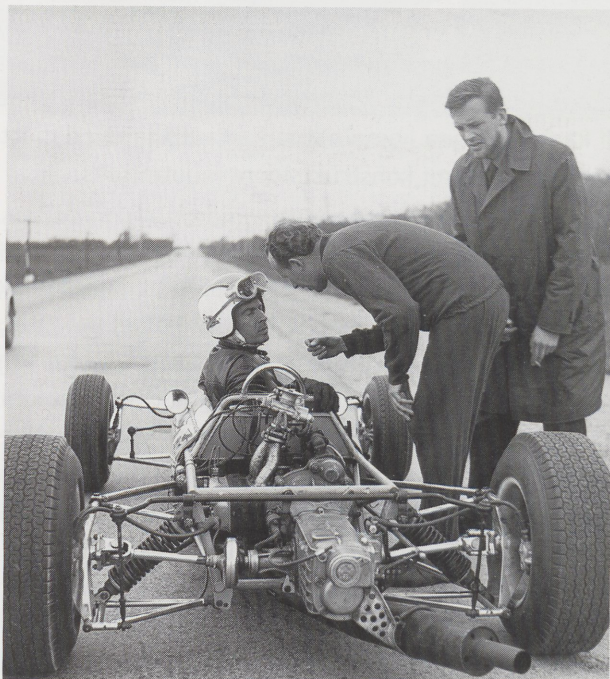
auto-mootorrattaspordis. Mitmete autospordialade seas võisteldi ka ringrajasõidus vormel-3 klassi autodel. Nõukogude Liidu võistkonda olid lülitatud Georgi Surgutšev, Vladislav Ptuškin, Juri Andrejev, Viktor Lapin ja Ants Seiler ning varumehena Henry Saarm. Võisteldi Monza 4,3 kilomeetrisel ringil kaks korda a` 25 ringi. Nõukogude Liidu sportlased sõitsid Saksa DV võidusõiduautodel Melkus-(Wartburg) 64, itaallased Waineritel ja De Santistel. Itaallaste autod olid Melkus-64 peajagu üle eelkõige mootori võimsuse ja ketaspidurite kasutamise poolest ning tänu sellele ka kiiremad. Parim oli itaallane Luigi Malanca, nõukogude võidusõitjatest Georgi Surgutšev, kes jäi maha üle minuti. Seileri autot tabas mootoririke juba esimesel sõidul ja rohkem ta rajale ei pääsenud. Itaaliast toodi kaasa Tallinna komplektne kartauto ja uued mõtted tehases valmistava kartautode raami konstruktsiooni muutmiseks.

1965. aastal võistles Ants Seiler Nõukogude Liidu meistrivõistlustel samal Melkus-64-l ja saavutas teise koha. Esimesel etapil Leningradis oli vormel-3 klassi stardis viiesteist võistlejat. Ebaõnn kontrollkatsel paigutas Seileri stardirivi lõppu. Kuid stardilipu tõustes arendas ta meeletut tempot ja suutis mitmed konkurendid kinni püüda. Poolal distantsil kihutas ta juba rivi keskel, võites iga ringiga oma peamistelt konkurentidelt 2 - 3 sekundit. Kui kaheksateistkümnest ringist oli sõita jäänud veel vaid kaks viimast, lähenes Seiler juba ähvardavalt liidrile, kuid meeletule sõidule tegi lõpu finišilipp. "Oleks mulle jäänud veel vaid paar ringi..." kahetses Seiler peale võistlust. Need Nõukogude Liidu meistrivõistlused olid väga konkurentsitihedad. Ka Kaunase etapil kordas Ants Seiler esimesel etapil saavutatud teist kohta ja teenis kahe etapi kokkuvõttes hõbemedali, kuna mõlemad etapid võitis moskvalane Georgi Surgutšev.

1965. aastal organiseeriti Nõukogude Liidu Keskautoklubi poolt sõit Saksamaale Melkuse võidusõiduautode valmistamise tehasesse. Sõitjate seas olid NSV Liidu koondise kapten Juri Andrejev, peatreener Viktor Lapin, Ants Seiler ja mõned mehaanikud Moskvast. Huvitavat oli palju, kuid kõige tähtsam sellel reisil oli, et Seiler suutis kokku leppida ühe Melkuse mehaanikuga, kes avaldas talle võidusõidumootori forsseerimise saladuse, andes seejuures Seilerile ühe viimase mootori mudelil kasutatud kolvi ja silindri pinnalaotuse jäljendi. Kui palju Seiler selle kokkuleppe eest maksis, ei ole teada, kuid räägiti, et kui asi välja tuli, vallandati mehaanik päevapealt. Ants lobises saladuse kogemata Lapinile välja ja tal tekkisid

tõsised pahandused, kuni varguses süüdistamiseni.

Võistlejate seas arvati, et Lapini kaudu “lekkis” saladus tagasi sakslastele. Lapin võis olla kade, et Antsu auto on jälle kiirem. Antsul, kes tundis varem kahetaktilise mootori töö põhimõtteid, oli ka endal tekkinud mootori forsseerimise nägemus põlemiskambri ja väljalasketoru muutmises, kuid Melkuse oma võeti kasutusele. Võimsamat mootorit kasutati esmalt Estonia 9-l.



Estonia 9 sõiduomadusi katsetamas: roolis Enn Griffel, juhendab Ants Seiler, seisab Heino Loorits

Itaalias käimise järel tekkis vajadus ehitada Nõukogude Liidu koondise tarvis võidusõiduauto Estonia 9, kasutades jälle sõiduauto Wartburg mootorit.

Konstrueerima asusid Ants Seiler ja konstruktor Kalle Keel. Seileri ülesandeks jäi ehitamise organiseerimine, Moskvaga suhtlemine komplekteeritavate osade ja detailide saamiseks ja ka tehniliste tingimuste väljatöötamiseks. Samal ajal hakati forsseerima Wartburgi mootorit, kasutades Seileri poolt varem hangitud saladusi. Tehases rakendati tööle

mootorite forsseerimise katsestend, millel hakkas tööle järjekordne TPI-st tulnud noor insener Rein Sillat (praeguse Eesti Autosportliidu peasekretäri Arno Sillati isa), kelle diplomitööks oli võidusõiduauto mootori võimsuse tõstmine. Estonia 9 esimene eksemplar valmis väga lühikese ajaga - kolme kuuga.



Ants Seiler läbib kurvi Estonia 9-l

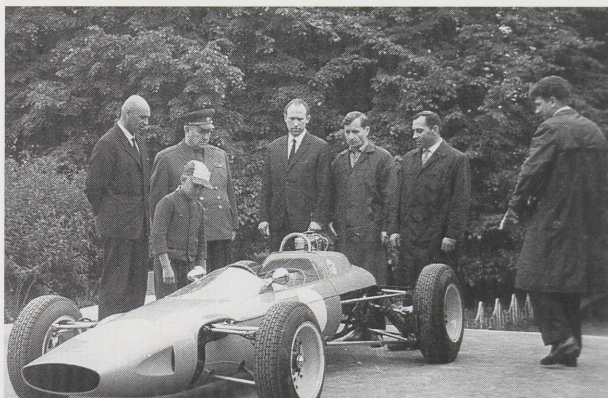
Juba 1966. aasta märtsis võistles Ants Seiler Estonia 9-l Tbilisis. Auto oli võrreldes varasematega võimsam, paremini juhitud, stabiilsem ja parema pidurdusvõimega. Tbilisi sõitis Ants koos mehaaniku Aksel Tali ja Jaan Künemäega sõiduautol Volga, mille taga olid järelvankril kaks võistlusautot. Jaan Künemäe võistles Melkus-64-l. Ületades Gruusia Sõjatee mäeguru, jäid nad lumevangi. Lumesaha poolt sisse aetud Volga auto kõrguse kanali puhus tormituul kiiresti täis ja mehed said vaevu autost välja mingisse tööliste barakki varjule. Külm näpistas kõvasti ning need, kes jäid ööseks autosse ja lasid mootoril pidevalt töötada, surid hommikuks vingugaasi kätte - nagu juhtus taksojuhi ja taksos oleva naisega. Hommikul tuli rootorsahk ja vabastas lumevangid. Meie mehed jõudsid napilt võidusõidupäevaks Tbilisi. Nii Seiler kui Künemäe lõpetasid küll võistluse, kuid mitte poodiumil.

1966. aasta Nõukogude Liidu meistrivõistlused olid taas kaheetapilised: Leningradis tuli Seiler III kohale ja Kaunases II kohale, kokkuvõttes pälvis hõbemedali.

Sama aasta 12. juunil võistles ta Estonia 9-l ka NSV Liidu koondislasena

Ungaris Budapest Cupil. Kõik Nõukogude Liidu koondislased sõitsid vormel-3 klassi Estonia 9-Wartburgidel. Seiler tuli 38 võistleja seas kaheksandaks. Mehaanikuna kaasas olnud Aksel Tali on meenutanud, et Nõukogude Liidu koondise juhtkond oli andnud Seilerile enne starti ülesande: tuleb lõpetada - koht pole tähtis.

Antud ülesande Seiler täitis, et säilitada edaspidigi võimalus välismaale pääseda. Sotsialismimaade karikavõistluse I etapp peeti Neeva ringil 23-24 juulil. Seiler katkestas. Võitis Heinz Melkus uuel Melkus-65 Wartburgil, edestades paremat venelast Juri Andrejeviti ühe ringiga.



*Estonia 9 esitlemas:
mundris Boris Tram, ALMAVÜ KK aseesimees,
keskel Ants Seiler*

Samal aastal demonstreeris Ants Seiler Estonia 9-t Nõukogude Liidu ALMAVÜ KK aseesimehele Boris Tramile, kes andis võidusõiduautole kõrge hinnangu. Kui võrrelda Estonia 9 (1966) välimust inglaste Lotusega (1967), siis võib näha sarnasust. Kas siit saab järeldada, et meie konstruktorid ja ehitajad olid võidusõiduauto veermiku ja kere osas maailma vormel I-st aasta võrra ees?

1966. aastal käisid Ants Seiler, Roman Bertelov ja Juhan Sein (tollal tehase peatehnoloog) Moskvas Nõukogude Liidu ALMAVÜ Keskkomitee presiidiumi istungil kaitsmas Tallinna Autoremonditehasele esitatud võidusõiduauto Estonia 9 tootmise tellimust. Presiidium koosnes liiduvabariikide ALMAVÜ ülematest, kes olid vähemalt kindrali aukraadis. Kutsutud olid ka NSV Liidu Autosportiföderatsiooni presiidiumi esimees ja MADI rektor Leonid Afanasjev, Moskva AZLK ja Gorki Autotehase direktor. Afanasjev pooldas

tellimuse andmist tallinlastele, kuid mõlema tehase direktorid olid vastu. Pärast tulist vaidlust läks hääletamiseks. Need jagunesid pooleks. Otsustavaks sai presiidiumi liikme, legendaarse marssali Semjon Budjonnõi häääl, kes seni oli Juhan Seina kõrval tukkunud. Eestlase müksu peale Budjonnõi ärkas, saamata aru, mida temast tahetakse, ütles: “Olen nõus, las poisid tegutsevad.” Nii lahenes asi meie kasuks.

Koju jõudes tuli Ants Seileril, kui tootmise meistril, tegeleda Estonia 9-Wartburgi seeriatootmisesse juurutamisega. Tehas oli saanud Nõukogude Liidu Keskautoklubilt tellimuse 50 auto tegemiseks. Ühtlasi tegeles Seiler konstruktsiooni muutmiselega, et paigaldada oma masinale originaal Lockheed ketaspidurid. Võidusõiduautode tootmine oli Eesti riigiplaani poolt lülitatud tehase plaani, seega tuli Antsul palju rabada, et 50 autot (+ kardid) aastaga valmis teha.

Aasta lõpul tunnistati Ants Seiler Kalevi 1966. aasta parimaks autosportlaseks.

Pere loomine



Juta Varul-Seiler

Ants abiellus 4. mail 1967. aastal Tartu neiu Juta Varuliga. Tutvused nad Tartu Ülikooli kohvikus 1962 või 1964 ja tükk aega kulus üksteise silmitsemisele, kuni Ants ennast lõpuks tutvustas. Ants tegi abieluettepaneku alles 1967. aastal. Juta oli elukutselt meedik-kosmeetik, pärit kooliõpetaja perekonnast. Juta ema Salme Varul töötas Tartumaal Järve 7- klassilises koolis õpetaja ja kooli juhatajana.

Juta sõnul öelnud Ants 4. mai hommikul tööle minnes talle: “Tulen kell kümme koju, pane ennast valmis.”

Milleks, seda Ants ei öelnud. Oli vihmane ilm, kuid mindi kõrvalmajja Pärnu mnt. 8 asuvasse perekonnaseisuametisse. Seal täitnud Ants avalduse vormi ja alles siis taibanud Juta, et nad abielluvad.

Abielude registreerimist sel päeval ei tehtud, kuid kuna Ants tundis ameti juhatajat, tehti neile erand. Peale tseremooniast võttis Juta kodust oma kohvri ja Ants saatis ta Tartusse mineva marsruutakso peale, ise kiirustas tööle tagasi. Juta elas ja töötas tol ajal veel Tartus. Ei mingit pulmapidu ega šampust. Sama kinnitasid ka Antsu tolelaegsed töökaaslased, et küsimise peale, kus sa käisid, olevat too vastanud: abiellumas. Ants korraldas peatselt Juta tulemise ja tema töökoha ületoomise Tallinna.

1967. aastat autode ringrajasõitjatele, eriti Ants Seilerile, edukaks spordiaastaks pidada ei saa. Nõukogude Liidu meistrivõistluste mõlemal etapil, Tbilisis ja Leningradis, tuli tehnilistel põhjustel katkestada. Ka sotsialismimaade karikavõistluse Krakovi-etapil 4. juunil ja Brno etapil 3. septembril ei ole protokollis Ants Seileri nime lõpetajate seas. Edukaimaks võistluseks oli 1967. aastal Leningradi traditsiooniline sügisvõistlus 15. oktoobril, millel eestlased said vormel-3 klassis Estonia 9-l sõites kolmikvõidu: esimene Enn Griffel, teine Ants Seiler ja kolmas Henry Saarm.

1968. aasta alguses sai Ants Seiler pingsa tootmistöö kõrval võimaluse minna võistlema Leningradi hooaja avavõistlusele, kus vormel-3 klassis võitis esikoha. Sõitis ta muidugi Estonia 9-l. Võistlemas olid ka teised eestlased Enn Griffel, Otomar (Ott) Õunas jt.



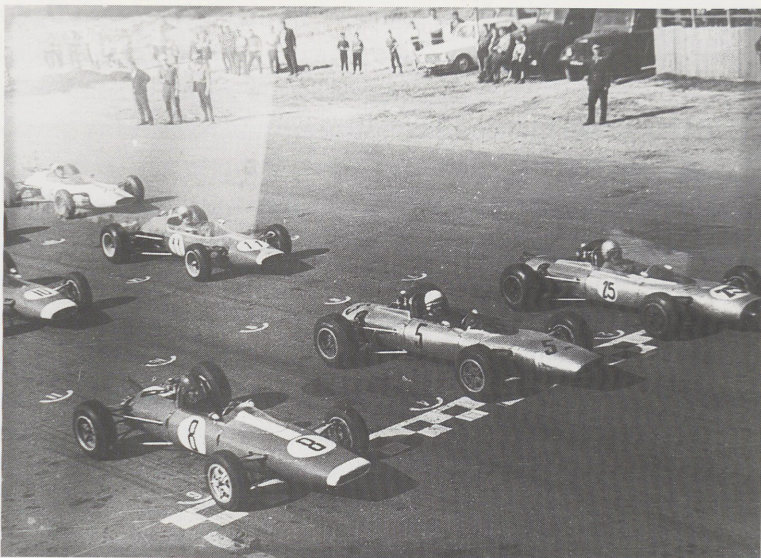
Ants Seiler (paremal) ja mehaanik Jaak Soosaar valmistumas stardiks Estonia 9-l

Viimne võidusõit

1.-2. juunini 1968 toimusid Riias rekonstrueeritud Bikernieki ringraja avavõistlused kõikides masinaklassides, ka vormelitele ja standardautodele. Võistlus oli Baltimaade meistrivõistluste I etapiks. Laupäeva, 1. juuni varahommikul võtsin Pärnu maanteelt peale Juta Seileri, kes sõitis esimest korda vaatama võistlust, millel osaleb Ants. Kuna ilm oli ilus, jõudsime Riiga juba treeningute alguseks. Treeningu käigus harjutasid võistlejad rekonstrueeritud raja läbimist. Eriti hästi see ei õnnestunud, toimus 6-7 rajalt väljasõitu ja eriti nn. “uues kurvis”, mida nüüd nimetatakse “Seileri kurviks”. Kurv algas lameda pöördega paremale ja edasi muutus järjest järsemaks. Kurvi lõppedes on 50 meetrit sirget rada ning seejärel järsk täisnurkne vasakkurv stardisirgele. Peamised avariid ja väljasõidud treeningul toimusid nimetatud “uuest” kurvist väljumisel, mistõttu treenerite kogu, kus osalesin Eesti võistkonna treenerina, võttis õhtul vastu otsuse: kui keegi võistlejaist üritab selles kurvis võistluse käigus eessõitvast võistlejast mööduda, võetakse ta stardijoonel musta lipuga rajalt maha.

Pühapäeval oli samuti ilus päikeseline soe ilm. Võistlused toimusid mitmes klassis. Vahetult enne vormel-3 starti, kus alustas Ants Seiler, võisteldi standardautodel Volga (kuni 2500 cm³). Teisel ringil, läbides paremat kurvi, sattus minu rallipaarilise Kalju Mikfeldi juhitud võistlusauto libedale teesale ja rammis esiotsaga teeservas kasvavat umbes 15 cm läbimõõduga puud. Auto põrkus tagasi rajale ning kogu autos olnud jahutusvedelik ja mootoriõli voolas asfaldile. Võistlust ei katkestatud, kuid tee puhastamine enne vormel-3-de starti võttis palju aega.

Oodates vormel-3 starti, ajasime kolmekesi: Ants, Juta ja mina, võistlusauto (Estonia 9) juures ajaviiteks juttu. Nägin, et auto istmele oli lind kakanud ja teades autosportlaste seas levinud ebausku, et linnukaka autol toob õnne, soovitasin naljatades Antsule kutsuda kohtunik auto juurde, näidata hunnikut ning öelda, et esikoht on Sinu, las teised võistlevad järgnevatele kohtadele. Nii me lahku läksime - Ants kutsuti starti, Juta läks võidusõitu vaatama ja mina stardipaika. Juta meenutab: “Seisin ja vaatasin starti ootavat Antsu ning tundsin soovi minna ja anda talle põsemusi, kuid mootorid mürisesid ja ma ei julgenud minna”.



*Ants Seileri viimane start 2. juunil 1968.a kell 17.10.
Ants autol nr 11, Šota Mamrikašvili autol nr 8*

Ants startis teises reas parima stardikoha välja võidelnud Viktor Tjagunenko taga. Anti start - esimeselt ringilt tulles oli Ants ikka neljas grusiinlase Šota Mamrikašvili järel. Teisel ringil toimus õnnetus, kui Ants "uues kurvis" (keelatud kohas) grusiinlase vormelist väljastpoolt mööda sõita üritas.

Paremkurvi lõppedes tuli lühikese sirge järel hakata sisenema 90-kraadisesse vasakkurvi, mida grusiin, kes oli poole auto pikkuse võrra Antsust tagapool, ka tegi, pöörates vasakule.

Kuid seejärel haakusid vormelite rattad ja mõlemad võidusõiduautod paiskusid rajalt välja. Mamrikašvili vormeli kere sattus raja ääres olevate puude vahele, puud rebisid autolt rattad, kuid auto kere jäi terveks ja võistleja sai kergelt vigi.

Antsu auto pörkus võistleja istme kohaga vastu puud. Auto purunes täielikult. Antsu vigastused osutusid surmavaks.

Kui õnnetus toimus, olin võistluste stardis ja nägin vaid kurvis tõusmas tolmupilve. Kohe kihutasid minust mööda teiselt ringilt tulevad võistlejad, kuid Antsu nende seas ei olnud. Ruttasin õnnetuspaiga poole, kui nägin

kiirabiautot minema sõitmas. Poolel teel tuli mulle vastu nuttev Juta, käes Antsu kiiver. Lohutasin teda, et kiirabi viis Antsu haiglasse kontrolliks, küllap tuleb varsti tagasi. Juta näitas mulle seepeale kiivri sisemust ja ütles nuttes: “Kiivris on ju ta aju tükid...”

Läksime stardipaika, palusin võistluste arsti helistada haiglasse ja uurida Antsu seisukorda. Doktor helistas, rääkis midagi läti keeles ja ulatas seejärel toru minule. Telefonist küsiti: kui vana ta oli? Mina vastu: miks oli - on. Siis öeldi: ta on surnud! Sõitsime Jutaga haiglasse, kus nägime Antsu surnukeha. Vormistasime vajalikud dokumendid ja sõitsime Tallinna.



Ants Seileri auto rusud pärast õnnetust

10. novembril 1968 sünnitas Juta poja, kellele pandi isa järgi nimeks Ants. Ants Seiler juunior on tunnustatud teleoperaator, kes on Soome televisiooni Kanal 7 korrespondendipunkti rajaja ning juht Iisraelis ja Jeruusalemmas. Ants Seileri matus oli rahvarohke. Leinatalitus toimus Tartu Autoremonditehase saalis ja Pauluse kalmistul. Kirstu kattis spordiselts Kalevi lipp. Hauakivil on kujutatud vaskplekist võidusõiduauto ja raiutud ring, mis meenutab rooli.



Ants Seiler maeti VSÜ Kalevi lipuga

Mälestus temast kui loovisikust, autovõidusõitjast ja sõbrast on jääv. 1986. aastal asutati andeka konstruktori ja teeneka võidusõitja Ants Seileri nimeline rändauhind, mis antakse üheks aastaks hooaja parimale eestlasest ringrajasõitjale. Ants Seiler vääricks mälestussamba püstitamist Tallinna Pirita tee äärde, kus on “julgete ja tegusate” mälestamise paik. Tänu tema algatusele on Eestis valmistatud 1337 võidusõiduautot, lisaks sadu kartautosid. Eesti sai kuulsaks kui võidusõiduautosid tootev riik.



Mälestus Ants Seilerist

Veel Ants Seilerist

Ta oli korralik, nõudlik nii enda kui teiste suhtes. Täpne, sõnapidaja ja kohusetruu. Ants nõudis kvaliteetset tulemust, mingeid mööndusi ei tunnistanud. Ants küsis alati konstruktorilt enne tööde algust, kuidas oled kavandanud selle valmistamist, kuidas teostad mõõtmist ja kontrolli. Kui ei saanud vastust, saatis töömehe juurde konsulteerima. Sellest kujunes välja praktika, kus keerukamad juhtumid arutati eelnevalt töökojas läbi toote valmistajatega-töolistega. Kvaliteeti kontrollis alati Ants. Antsu üks sugugi mitte vähetähtis roll oli suhtekorraldus, ta oskas inimestega rääkida ja neid veenda. Ants oli konstruktoriks või kaaskonstruktoriks 15-le Estonia nime kandvale võidusõiduautole.

Ta armastas lõbutseda, kuid ei tarbinud üleliia alkoholi. Peale võidusõitu läks alati koos sõpradega restorani või baari ja suhtles naistega.

Tüdruksõpru oli Antsul mitmeid. Naised armastasid teda, nimetades Antsu ilueediks. Ta silus pidevalt juukseid. Talvemütsi tal ei olnud, külmaga kandis kaabut, mille peast võtmise järel silus või kammis oma lokkis juukseid. Hoolitses riietuse eest - näiteks tolle aja vaesust arvestades lasi riided (mantli), mis oli väljastpoolt kulunud, rätsepal ümber pöörata. Lõpetanud tööd auto kallal, pesi käed ja keha hoolikalt puhtaks. Küünelused olid tal alati puhtad.

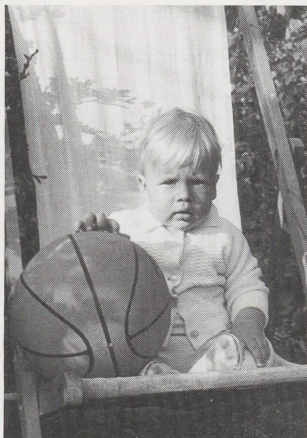
Antsule meeldis õhtustada restoranis koos lähemate sõpradega. Minu jaoks oli see arusaamatu - minna õhtul hilja, kui olime auto kallal hilisõhtuni tööd teinud, veel restorani, aga temale oli see elustiil. Tema sõber ja tehase peakonstruktor Peep Velbri rääkis, kuidas nad ühel palgapäeva õhtul läksid restorani Toome arutama võidusõiduautode tootmist. Peale südaööd koju minnes läksid teed lahku. Ants läks üle Toompea, kuid siis tekkinud tal vajadus urineerimiseks, ning ta läks jämeda pargipuu taha. Äkki läks ümberringi kõik valgeks - miilitsaauto oli suunanud auto prožektoriga tema peale. Ants kutsuti autosse ja viidi jaoskonda, kus koostati protokoll avalikus kohas urineerimise eest. Seejärel lasti ta minema. Protokoll ei andnud Antsule rahu ja ta helistas miilitsajaoskonda, et vaidlustada mõiste "avalik koht". Ta olevat olnud puu taga, mitte keset tänavat. Jaoskonna korrapidaja küsinud: „Kas Seiler räägib? Siis pane kohe toru ära, muidu tuleme sulle järele.“

Veel rääkis Peep Velbri loo, kuidas armeenlased tulid tehasesse neile eraldatud kartautosid saama, kaasas portfell armeenia konjakiga. Ants tundis ühte neist, kes varem oli olnud Tartus taksojuht ja kelle nimi oli Edik. Peale kartautode üleandmise vormistamist tegi Edik ettepaneku sündmust tähistada ja võtta klaas konjakit juba tehases. Ants ei nõustunud, vaid tegi ettepaneku minna tähistama mujale. Mindi Gloriasse, kus armeenlased peale riiete äraandmist jäid riidehoidjalt numbrit ootama. Ants ütles neile, et numbrit pole vaja, saate oma palitud hiljem kätte niikuinii. Seepeale Edik rahustas teist armeenlast: sa oled Euroopas. Istuti lauda, kus Edik tahtis hakata kaasa toodud konjakit laua all klaasi valama. Ants seda ei lubanud, vaid käskis panna pudelid lauale, kutsus kelneri ja too tegi pudelid lahti.

Ka kodu oli tal puhas ja korras. Abikaasa Juta rääkis, et kõik riided pidid olema kapis või omal kohal, kui toolil, siis korralikult asetatuna. Ants oli lugupidav ja hoolitsev, kes ei olnud eriline majandus- ega ärimees, kuigi selleks tal võimalusi oli.

Ants Seiler lahkus meie seast parimas eas, olles väga andekas võidusõiduautode konstruktor ja võidusõitja. Võidusõiduautode loomine oli tema kutsumus, nagu on kirjanikule raamat, kunstnikule maal või kujurile ausammas.

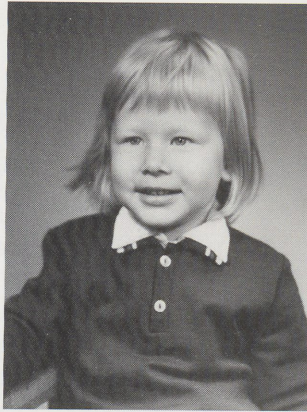
Uno Aava



Ants Seiler - juunior, 6-kuune



*Ants Seiler - juunior vanaema Ella ja
ema Jutaga isa haul 1970.a. suvel*



Ants Seiler - juunior 1972.a.



Juta ja Ants Seiler - juunior Viljandis 1974.a.

Autorist

Uno Aava (sündinud 22.XI 1928) oli Ants Seileri sõber ja kaasvõitleja. Sportimist alustas võrkpalluri ja mootorrattaspordlasena, autospordi juurde jõudis 28. eluaastal. Lõpetas Tallinna Polütehnilise Instituudi masinaehituse inseneri diplomiga (1967).

Neljakordne Eesti ja kahekordne NSV Liidu meister rallisõidus, hõbe ralli- ja ringrajasõidus. NSV Liidu talviste esivõistluste neljakordne auhinnavõitja meeskondlikus arvestuses. NSV Liidu koondisse kuulus rallisõitjana kümne aasta vältel (1960-70) 20 korda. London - Sydney rallil (nimetati tollal, 1968, sajandi ralliks) saavutas 22. koha, Euroopa meistrivõistluste etapil Soomes (1969) oli 15 ja oma klassis esimene.

1958. aastast alates tegutsenud autospordi organisaatorina, Estonia 3 konstruktorina, Eesti Autospordiföderatsiooni aseesimehe ja rallikomitee esimehena. NSV Liidu teeneline meistersportlane (1969), Eesti teeneline sporditegelane (1987), Kalevi auliige (1966). Töötanud juhtivatel ametikohtadel Eestis, Ungaris, Nigeerias.

(Allikas: Eesti Spordi Biograafiline Leksikon, Tallinn 2002)

Ants Seileri looming

| | | | |
|----------------|------------|------|--------------|
| Võidusõiduauto | Estonia 1 | 1958 | |
| | Estonia 2 | 1959 | |
| | Estonia 3 | 1959 | |
| | Estonia 4 | 1960 | |
| | Estonia 5 | 1962 | |
| Sportauto | Tartu 1 | 1963 | (Estonia 8) |
| Võidusõiduauto | Tartu 2 | 1964 | (Estonia 10) |
| | Estonia 9 | 1966 | |
| | Estonia 12 | 1964 | |
| | Estonia 13 | 1964 | |
| | Estonia 14 | 1966 | |

Nimetatud autode konstrueerimisel ja ehitamisel oli Ants Seileril kande roll. Aastatel 1958-2002 valmistati 1337 võidusõiduautot Estonia.

Ants Seileri sportlikud saavutused

Mootorrattasport

1948

22. august - ENSV Auto-mootorisporti Klubi Tartu osakonna tähesõit, III koht soolomootorrattal

1954

Eesti meistrivõistlused ringrajasõidus, 350 cm³, katkestamine.

1955

Eesti meistrivõistlused ringrajasõidus, 350 cm³, katkestamine.

Autoralli

1959

Nõukogude Liidu meistrivõistlused, IV koht koos Reinhard Jürgensoniga Pobeda Gaz M20-l .

Autode ringrajasõit

1958

5.oktoober - linnadevahelised võistlused Leningradis, Kirovi staadioni ringrada, katkestamine Estonia 1-l.

1959

31. mai - Ojaküla-Põvvatu-Vanamõisa ringraja avavõistlus, katkestamine Estonia 1-l.

6. september - Nõukogude Liidu meistrivõistlused ringrajasõidus, katkestamine Estonia 2-l.

20. september - Kalevi Suursõit, Iru-Kose-Kloostrimetsa ringrada, I koht Estonia 2-l.

1960

31.juuli, II Kalevi Suursõit, I koht Estonia 2-l.

29. august - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste I etapp, Leningrad, Kirovi-nimelise staadioni ringrada, katkestamine Estonia 2-l.

1961

27. mai - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste I etapp, Leedu, Nemani ringrada, II koht Estonia 3-l.

6. august - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste II etapp, Leningrad, Kirovi ringrada, I koht Estonia 2-l.

27. august- rahvusvahelised ringrajasõiduvõistlused, Leningrad, Kirovi ringrada, 5 koht.

Nõukogude Liidu tšempion vormel-3 klassis.

1962

26.-27. mai - IV Kalevi Suursõit, katkestamine Estonia 3-l.

4. august - Nõukogude Liidu meistrivõistluste I etapp, Piritä-Kose-Kloostrimetsa ringrada, III koht Estonia 3-l.

18. august - Nõukogude Liidu meistrivõistluste II etapp, Kaunase Katšergine ringrada, katkestamine Estonia 3-l.

1963

27.-28. juuli - Nõukogude Liidu meistrivõistluste I etapp, Katšergine ringrada, katkestamine Tartu 1-l.

3.-4. august - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste II etapp, Minsk, katkestamine Tartu 1-l.

17.-18. august - V Kalevi Suursõit, Vanamõisa-Ojaküla ringrada, I koht, Tartu 1-l.

1964

14. juuni - ringrajavõistlus 31. Internationales Schleizer Dreieckrennenil, Saksa DV, saavutatud koht teadmata.

1965

16. mai - autode ringrajavõistlus Tartus, Estonia 13 parameetrite ja teelpüsivuse katsetamine.

24. juuli - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste I etapp, Leningrad, Kirovi ringrada, II koht Melkus-64-l.

31. juuli - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste II etapp, Leedu, Nemunase ringrada, II koht Melkus-64-l.

26. september - matškohtumine Nõukogude Liidu ja Itaalia mootorisportlaste vahel, Itaalia, Monza ringrada, katkestamine Melkus-64-l.

Nõukogude Liidu meistrivõistlused, II koht vormel-3 klassis.

1966

12. juuni - sotsialismimaade karikavõistluse I etapp, Schleizer Dreieckrennenil, 13. koht Estonia 9-l.

3. juuli - sotsialismimaade karikavõistluse II etapp, Budapest, 8. koht Estonia 9-l.

23. juuli - sotsialismimaade karikavõistluse III etapp, Leningrad, Kirovi ringrada, katkestamine Estonia 9-l.

24. juuli - Nõukogude Liidu meistrivõistluste I etapp, Leningrad, Kirovi ringrada, III koht Estonia 9-l.

30.-31. juuli - Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste II etapp, Leedu, Nemunase ringrada, III koht Estonia 9-l.

23. oktoober - võistlused Leningradis Kirovi staadioni auhindadele, katkestamine Estonia 9-l.

Nõukogude Liidu meistrivõistlused, II koht vormel-3 klassis.

VSÜ Kalev 1966. aasta parim autosportlane.

1967

Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste I etapp, Tbilisi, katkestamine Estonia 9-l.

Nõukogude Liidu ringrajasõidu meistrivõistluste II etapp, Leningrad, katkestamine Estonia 9-l.

Sotsialismimaade karikavõistluste I etapp Int. Autobahnspinne-Rennen, katkestamine Estonia 9-l

4. juuni - sotsialismimaade karikavõistluste II etapp, Krakov, katkestamine Sotsialismimaade karikavõistluste III etapp, Brno, katkestamine.

15. oktoober - hooaja lõppvõistlused, Leningrad, Kirovi ringrada, II koht
Estonia 9-l.

1968

19. mai - hooaja avavõistlused, Leningrad, Kirovi ringrada, I koht
Estonia 9-l.

2. juuni - Baltimaade meistrivõistluste I etapp, Riia, Bikernieki ringrada.
Hukkumine Estonia 9M-il.

Viited

1. Foto koos selgitusega, Spordileht 5.09.1958.
2. Kaljo-Mihkel Johannes, Võidusõiduauto Estonia-1 stardib Leningradis. Spordileht 17.10.1958.
3. E. Lember, Esimene pääsuke. Spordileht 24.04.1959.
4. O.Tünn, Avavõistlused Tartu ringrajal. Spordileht 29.05.1959.
5. J. Miller, Ants Promet sai pronksi. "Spordileht" 7.09.1959.
6. "Kalevi" I Suursõit, Spordileht, september 1959.
7. E. Lember, Seal, kus võrsuvad autosportlased ja ehitatakse võidusõidumasinaid, Spordileht 23.mai 1960.
8. V. Kuus. Eesti võidusõiduautode tehases, Spordileht 8.04.1961.
9. A. Seiler. Autoremonditehaselt vabariigi aastapäevaks. Autotransport ja maanteed nr.3, 1965.
10. E. Remmel. Auto-moto aastaraamat 1965, Tallinn 1965.
11. O. Lepp. Meistersportlase eestvedamisel, Spordileht, august 1966
12. Eli Kaldma. Entusiasm võitis, Spordileht, detsember, 1966.
13. E. Remmel. Auto-moto aastaraamat 1966, Tallinn 1966.
14. L. Koik, A. Seiler ja H. Saarm võistlevad Brnos ja Dresdenis. Spordileht, august 1967.
15. T. Talvar, Kümneaastane "Estonia" ehk kummardus kiirusekõdile, Spordileht, veebruar 1968
16. E. Remmel, Mootorisport, Tallinn 1973.
17. Ivo Pilve, Veerand sajandit "Estoniaid," Noorte Hääl 29.01.1984.
18. Aare Arula, Eesti auto-mootorisporti ajalooline kronoloogia, Tallinn, 2001.

*Igast inimesest jäävad eluteele jäljed.
Nendest moodustub rada, mida järeltulijad järjest
püsivamaks ja laiemaks tallavad . . .*

Erik Tohvri