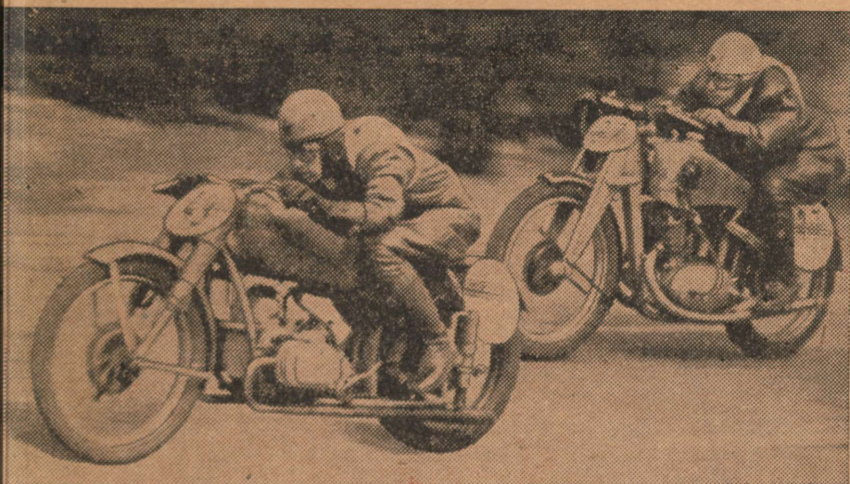


N S V L I I D U
MEISTRIVÕISTLUSED
MOOTORI-
SPORDIS

1956



ПЕРВЕНСТВО СССР
по
МОТОСПОРТУ

1956



A-21124

Valmis tööks ja NSV Liidu kaitseks!

NSV LIIDU 1956. AASTA
INDIVIDUAAL-VOISTKONDLIKUD MEISTRIVÖISTLUSED
MOOTORRATTASPOORDIS

7. ja 8. juulil

Tallinnas

Tähelepanuks pealtvaatajaile!

Spordipubliku toimetamiseks ja suunamiseks võistlusraja erinevatesse rajoonidesse on korraldatud tihendatud autobussiühendus Stalini väljakult — Kloostrimetsa (stardi-finiši paiga lähedusse), Kosele ja Pirita lähedale, Saare tee peatusse. Peale nimetatud transpordivahendite kurseerivad kesklinna ja võistluspaiga vahel marsruutttaksod. Pealtvaatajate transport tagasi linna toimub samadest punktidest. Individuaalautode ja mootorrafaste juhte, samuti erilubasid mitteomavate sõidukite juhte palutakse võistluspaigale sõites rangelt kinni pidada ettenähtud marsruudist — Lembitu tn.—V. Kingissepa tn.—Lubja tn.—Lasnamäe tn.—Narva mnt.—Pärnamäe(Iru)tee—Randvere tee end. Lepiku taluni, ringsõidu kaudu autopargini ja sealt tagasi samal marsruudil. Tuleb kinni pidada ka teistest nõuetest, mis on ette nähtud Tallinna Linna TSN Täitevkomitee korralduses nr. 326-K (14. juunist 1956. a.), mis avaldati ajalehtedes.

Võistluste ajal pääseb ringraja rajooni ainult vastava pääsme esitamisel. Tungi ärahoimiseks palutakse pääsmed lunastada eelmüügil. Kontrolli hõlbustamiseks palutakse pääse hoida nähtaval kohal — kinnitatuna rinnale või peakattele.

Võistlusrada suletakse igasuguseks liikluseks pool tundi enne esimest starti. Pealtvaatajaile eraldatud rajoonidesse (millised on avaldatud käesolevas kavas avaldatud rajaskeemil) palutakse asuda varakult, enne raja sulgemist. Samuti palutakse mitte asuda võistlusraja vahetusse lähedusse. Pealtvaatajad peavad teadma, et nendest nõuetest mitte kinni pidades nad võivad esile kutsuda raskeid õnnetusi nii endaga, teiste pealtvaatajate kui ka võistlejatega. Ülalmainitud korralduses on märgitud, et võistlusrajale ei või lähemale asuda kui 20 meetrit. Samuti on keelatud kurvikohtade ning seal asuvate suletud maa-alade ja aedade ületamine ning igasuguste esemete viskamine ringrajale.

Nagu tavaliselt on Pirita jõe ületamine lubatud ainult kahes kohas — Pirita ja Lükati silla juures, kus on selleks puhuks ehitatud spetsiaalsed jalakäijate sillad ja ülekäigukohad. Samades punktides toimub ka pääs välisringist siseringi ja vastupidi. On keelatud sildade ülekoormamine, nendel peatumine ja vastasliikumine.

Miilitsatöötajaile on tehtud korraldus võtta ühiskondliku korra rikkujad administratiivvastutusele.

Võistluste kava

7. juulil algusega kell 10.30

2

1. Võistlejate paraad ja lipu heiskamine.
2. Start naisvõistlejaile 125 sm³ klassis.
3. Start meesvõistlejaile 125 sm³ klassis.
4. Start meesvõistlejaile 750 sm³ klassis.

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu

32868

8. juulil algusega kell 11.00

1. Start meesvõistlejaile 350 sm³ klassis.
2. Start meesvõistlejaile külgvankritega masinate klassis.
3. Start meesvõistlejaile 250 sm³ ja 500 sm³ masinate klassis.
4. Võistluste lõpetamine.

UUSI REKORDEID — VÕIDUSÕITJAD!

Jälle kaikub Pirita-Kose—Kloostrimetsa puudealune tuttavast mootorimürinast. Populaarsele ringrajale on taas kogunenud meie maa parimad võidusõitjad, et uljas sportlikus heitluses demonstreerida oma meisterlikkust ja ringraja keerukais tingimustes anda rahva ees aru spordiühinguis tehtavast mootorisportialasest tööst.

Sajad tuhanded vaimustatud pealtvaatajad — ja nende seas ei ole mitte üksnes Tallinna töötajad, vaid ka spordihuvilised rajoonidest ning teistest liiduvabariikidest — jälgivad erutatult kuulsate võidusõitjate julget kihutamist. Kuid mitte vähem tähelepanu ei pööra nad neile suurepärasele noortele, kes on astumas vanameistrite jälgedesse, kes juba lähemas tulevikus võtavad endi kätte nõukogude mootorisporti edasise arendamise. Pingelises sportlikus võistluses sünnivad uued rekordid, selguvad uued tšempionid, kerkivad uued talendid.

Kuid rahva ees annavad aru oma tööst ja meisterlikkusest mitte üksnes võidusõitjad. Tähtis päev on saanud ka mootorrattaehitajaile — inseneridele, konstruktoritele, tehnikutele. Praktiline katsetamine ringrajasõidu nõudlikes tingimustes peab näitama nende visa ja väsimatu loominguilise töö vilja, sealsamas aga andma neile ka abi masinate konstruktsiooniks veel esinevate puuduste kõrvaldamiseks.

Tuhandete pealinna töötajate ja kõigi spordihuviliste nimel, kes võistluspäevil tiheda müürina ümbritsevad populaarset võidusõidurada, kes nii väga armastavad mootorisporti — seda mehiste ja julgete ala — tervitan kõiki NSV Liidu 1956. a. mootorisporti esivõistlustest osavõtjaid. Tervitan võistlejaid, treenereid, motomehaanikuid, spordikohtunikke, võistluste korraldajaid ja teenindavat personali ning soovin neile kõige paremat edu ja indu võistluste heaks kordaminekuks! Olgu käesolev võistlus veelkordseks tunnistuseks partei ja valitsuse väsimatust hoolitsusest nõukogude töötaja eest, olgu käesolev võistlus tiivustajaks neile uljatele noortele, kellede seast meie ootame uusi kiiruseründajaid! Tõendagu need võistlused veelkordselt nõukogude mootorisporti kõrget taset!

P. TREIMAN,

NSV Liidu 1956. a. ringrajasõidu
esivõistluste organiseerimis-
komitee esimees.

Mõnda võistlustingimustest

Käesoleva aasta mootorispori suurvõistlused Pirita-Kose—Kloostri-metsa ringrajal on oma iseloomult individuaal-võistkondlikud, kus spordiühingute vahelise konkurentsi kõrval proovivad oma individuaalvõimeid ja masinate omadusi pea kõik meie maa parimad võidusõitjad. Nagu tavaliselt, tuleb meesvõistlejail läbida 30 ringi (s. o. 202,66 km), naistel — 15 ringi (101,33 km). Võistluste eesmärgiks on välja selgitada meie maa parimad spordiühingud ja individuaalvõistlejad mootorispori alal, saada ülevaade spordiühinguis sel alal tehtavast tööst ja katsetada praktikas meie mootorrattaehitajate — novaatorite loomingulist tööd.

Võistlused toimuvad järgmistel kuupäevadel ja distantsidel: 7. juulil — stardid masinaklassides silindrimahuga kuni 125 sm³ ja 750 sm³. 8. juulil — mehed soolomasinail kuni 250 sm³, 350 sm³, 500 sm³ ja 750 sm³ külgvankriga masinail. Siinjuures tuleb lisada, et võistlejad 250 ja 500 kuubikulistel masinatel ei kuulu võistkonna koosseisu ja stardivad ainult individuaalarvestuses. Iga võistkonna suurus on 20 masinat (23 võistlejat), kusjuures arvestamisele tuleb võistkonnavõistluses 12 parema masina tagajärg. Iga võistleja peab omama meistri- või vähemalt I spordijärgu. Võistleja, kes ei täida võistluste kohtunikekogu poolt määratud ajanormi, langeb konkurentsisst välja.

Võistkonnavõistluses saavutab esikoha see spordiühing, kelle arvestamisele kuuluvad võistlejad on distantsi läbinud summaarselt lühima koguaajaga. Individuaalvõistluses määratakse esikoht parima aja järgi üksikutes masinaklassides, eraldi meestele ja naistele.

Nõukogude Liidu tšempioni nimetus omistatakse võistlejale (masinaklassi võitjale) siis, kui tema masinaklassis startis vähemalt 15 meesvõistlejat või 12 naisvõistlejat (soolomasinad), või 12 paari (külgvankriga masinad) arvestusega, et tema aeg peab moodustama vähemalt 97% sama masinaklassi võitja ajast 1955. a. NSV Liidu ringrajasõidu esivõistlustel.

NSV Liidu tšempione autasustatakse I järgu kuldmedali, NSV Liidu Ministrite Nõukogu juures asuva Kehakultuuri- ja Spordikomitee I järgu diplomi ja punase tšempionisärgiga NSV Liidu vapiga rinnal. Individuaalvõistluses teise ja kolmanda koha omandanud võistlejaid autasustatakse vastavalt hõbe- ja pronksžetooni ning vastava järgu diplomiga. Külgvankriga mootorrattaste klassis autasustatakse kaasasõitjat ühel alusel juhiga.

Võistluste juhtimine

I. Võistluste organiseerimiskomitee

Esimees — P. Treiman.

Aseesimehed — K. Silvet ja K. Dubas.

Liikmed — K. Allikas, E. Byström, A. Jalgma, E. Kaldma, G. Kosse,
N. Kovrigin, R. Lään, K. Pantelejeva, A. Pork, E. Rimmel,
A. Udras, A. Viard, N. Ždanov, A. Rebanes.

II. Kohtunike peakolleegium

Peakohtunik — K. Dubas.

Peakohtuniku asetäitjad — V. Maidla, J. Kangro.

Tehnilise komisjoni esimees — K. Matjušin.

Peasekretär — H. Moikov.

Peaajamõõtja — J. Pärnpuu.

Distantsi ülem — D. Suigusaar.

Starter — A. Aasav.

Stardi-finiši vanemkohtunik — U. Roodvee.

Ringilugejate vanem — A. Ringimäe.

Peaarst — dr. Pšenitšnikov.



VIIS PAREMAT RINGRAJAL

(seisuga 1. juuli 1956)

	keskm. kiirus	kiirem ring	saavut. aasta
125 sm³ — naised			
1. Sussova, N.	93,350	95,240	1952
2. Ozolina, I.	91,760	93,178	1955
3. Nugis, E.	90,366	91,084	1955
4. Toming, I.	89,366	90,541	1954
5. Laur, V.	89,021	91,084	1953
125 sm³ — mehed			
1. Selivanov, J.	95,080	97,930	1951
2. Sokolov, J.	94,600	97,140	1951
3. Tobias, E.	94,360	96,750	1951
4. Vrezetšionko, M.	94,100	95,610	1952
5. Katomin, V.	93,804	95,370	1953
350 sm³ — naised			
1. Kaseorg, O.	97,561	99,670	1953
2. Ozolina, I.	96,090	98,720	1953
3. Tahk, T.	92,839	94,628	1953
4. Nossenko, N.	92,021	94,261	1953
5. Petrova, V.	91,020	93,770	1952
350 sm³ — mehed			
1. Sokolov, N.	105,584	108,086	1955
2. Golišev, B.	105,490	107,134	1955
3. Gringaut, J.	105,230	107,608	1953
4. Valla, E.	104,775	107,134	1955
5. Maslov, A.	104,471	108,231	1953
750 sm³ — soolomasinad			
1. Kulakov, V.	110,317	114,176	1955
2. Põlajev, V.	109,797	114,714	1955
3. Sergejev, S.	108,485	112,590	1955
4. Fomin, G.	107,826	110,043	1955
5. Svešnikov, V.	107,131	110,043	1953
750 sm³ — külgvankriga masinad			
1. Abdrahmanov, N.	100,809	103,796	1955
Aivazov, N.			
2. Kosmatov, J.	100,806	103,929	1955
Zelenov, A.			
3. Populov, B.	99,784	102,614	1954
Homutov, A.			
4. Gubin, V.	97,821	101,331	1954
Jurjev, M.			
5. Kulakov, A.	95,782	99,263	1953
Poljakov, V.			

NSV LIIDU RINGRAJASÕIDU TŠEMPIONID

1949—1955

Naised

125 sm ³		
1949.	— Prõtkova, J.	80,50 km/t
1950.	— Sussova, N.	86,60 „
1951.	— Sussova, N.	90,46 „
1952.	— Sussova, N.	93,35 „
1953.	— Laur, V.	89,02 „
1954.	— Ozolina, I.	90,90 „
1955.	— Sussova, N.	92,44 „

Mehed

125 sm ³		
1949.	— Šuštševski, J.	86,76 km/t
1950.	— Vrezetšionko, M.	90,19 „
1951.	— Selivanov, N.	95,08 „
1952.	— Vrezetšionko, M.	94,10 „
1953.	— Selivanov, N.	94,46 „
1954.	— Selivanov, N.	91,12 „
1955.	— Selivanov, N.	93,27 „
350 sm ³		
1949.	— Gringaut, J.	96,40 km/t
1950.	— Ovtšinkin, S.	98,74 „
1951.	— Stepanov, A.	100,55 „
1952.	— Ovtšinkin, S.	103,12 „
1953.	— Gringaut, J.	105,23 „
1954.	— Baranov, P.	100,55 „
1955.	— Sokolov, N.	105,58 „
750 sm ³ — soolomasinad		
1949.	— Stepanov, J.	97,27 km/t
1950.	— Põlajev, V.	100,11 „
1951.	— Kulakov, V.	102,81 „
1952.	— Fomin, G.	106,22 „
1953.	— Svešnikov, B.	107,13 „
1954.	— Fomin, G.	103,86 „
1955.	— Kulakov, V.	110,31 „
750 sm ³ — külgvankri masinad		
1949.	— Petrov, A.	87,28 km/t
	— Dennisenko, J.	
1950.	— Kulakov, A.	95,72 „
	— Hohlov, J.	
1951.	— Kosmatov, J.	92,08 „
	— Zelenov, A.	
1952.	— Kosmatov, J.	95,65 „
	— Zelenov, A.	
1953.	— Kosmatov, J.	99,43 „
	— Zelenov, A.	
1954.	— Papulov, B.	99,78 „
	— Homutov, A.	
1955.	— Abdrahmanov, N.	100,80 „
	— Aivazov, N.	

Suurvõistluse lävel

Mootorisporti populaarsus NSV Liidus kasvab aasta-aastalt. See spordiala nõuab võistlejatelt jõudu ja kiiret reageerimist, julgust ja vastupidavust. Kui sellele veel lisada igale mootorisportlasele vajalik loomupärane huvi tehniliste teadmiste vastu ja oskus neid oma võistlusmasina ettevalmistamisel rakendada, saab mõistetavaks, miks selline mitmekülgseid omadusi nõudev spordiala on eriti südamelähedaseks saanud meie kasvavale sugupõlvele — Nõukogudemaa noormeestele ja neidudele.

Iga-aastaseks mootorisporti-hooaja kõrgpunktiks on kujunenud traditsioonilised üleliidulised esivõistlused ringrajasõidus Tallinnas Piritä-Kose—Kloostrimetsa rajal. Ka tänavau Tallinnasse kogunenud ligi paarsada mootorisportlast, et välja selgitada enda hulgast parimad ja julgemad kihutajad, kes oleksid väärilised kandma NSV Liidu tšempioni austavat nimetust ja kaitsma meie kodumaa spordiau eelseisval rahvusvahelisel kohtumisel teiste maade mootorisportlastega Leningradis.

Üleliidulised esivõistlused on tänavau spordiühingute-vahelised ja toimuvad nii individuaal- kui ka võistkondlikus arvestuses. Võistlustest võtavad osa 9 spordiühingu võistkonnad, nende hulgas 8 teenelist meistersportlast ja 75 meistersportlast. Väga tugevakoosseisulise võistkonnaga on esindatud NSV Liidu Kaitseministeeriumi Kesk-Spordiklubi (KSK). Nimetatud spordiühingu ridades stardivad teenelised meistersportlased N. Sevostjanov, V. Kulakov ja I. Ozolina, 24 meistersportlast ja rida andekaid I järgu sportlasi.

Tugevakoosseisuliste võistkondadega on esindatud ka «Tööjõureservid» ja «Dünamo». Nii kuulub esimesse võistkonda teiste hulgas teeneline meistersportlane J. Gringaut ja 14 meistersportlast. Dünamolased on samuti esindatud oma paremikuga, eesotsas teeneliste meistersportlaste V. Põlajevi, J. Kosmatovi ja 13 meistersportlastega. «Spartaki» võistkonna koosseisu kuulub teeneline meistersportlane P. Baranov ja 3 meistersportlast. Ametiühingute spordiorganisatsioonidest võtab seekord võistlustest osa 5 spordiühingut — «Burevestnik», kelle ridadesse kuulub teeneline meistersportlane J. Stepanov, «Avangard», «Kalev», «Zeniit» ja «Torpedo». Spordiühingute võistkondade koosseisus stardivad ka Kavrovski, Iževski, Irbiti ja Minski tehaste võistlejad, kes katsetavad võistlustel uusi, täiustatud masinamarke.

Vara on ennustada võitjaid. Üks on aga kindel — võistlus esikoha pärast tuleb nagu alati pingeline. Need suurepärased tagajärjed, mida saavutatakse nendes suurvõistlustes, on aga parimaks vastuseks meie parteile ja valitsusele, tänuks kehakultuurile ja sportlastele osaksaanud hoolitsuse eest!

K. DUBAS,

üleliidulise kategooria
kohtunik,

NSV Liidu 1956. a. ringrajasõidu esivõistluste peakohtunik.

* * *

Madalad, hallid pilved, tibutav uduvihm ja juunikuu kohta erakordselt jahe tuul — selliselt ebasõbralikult võttis ilmataat möödunud aastal võistluspäeva hommikul vastu tuhandeid spordisõpru, arvukat võistlejateperet ja kohtunikekogu.

Kuid kas lasti end sellest heidutada? Ei. Kesklinnast voolas Piritale juba varastest hommikutundidest alates lakkamatu inimmass. Kahe päeva jooksul jälgis mootorisporti suurvõistlusi rekordiline arv pealtvaatajaid — kaugelt üle 200 tuhande inimese. Ning need ei olnud mitte üksnes Tallinna elanikud. Autode parkimiskohal võis näha Leningradi, Moskva, Riia, Minski ja teiste meie maa linnade numbrimärke kandvaid autosid, rääkimata neist rohkearvulistest spordientusiastidest, kes saabusid siia vabariigi teistest rajoonidest.

NSV Liidu 1955. a. ringrajasõidu esivõistlustel olid nõuded märgatavalt kõrgendatud. Seetõttu pääsesid rajale ainult tugevad, peaaegu võrdvõimelised võistlejad. Paremini annab sellest tunnistust fakt, et nende seas oli seitse teinelist meistersportlast ja nelikümmend neli meistersportlast. Võistlus ise aga andis meie maa võidusõitjate perre juurde terve rea uusi meistersportlasi.

Kuidas siis arenesid võistlused mullu?

* * *



N. Selivanov
Н. Селиванов

JÄRJEKORDESELT TŠEMPIONIKS

Starter langetas valge lipu. Rajale sööstavad «võrrid». NSV Liidu 1955. a. ringrajasõidu esivõistlused on alanud...

Kolmekümne nelja võistleja etteotsa on asunud kolmekordne ringrajašampion N. Selivanov. Ta sõidab harvanähtava tempoühtlusega (4.18—4.24 vahel). Edumaa suureneb iga ringiga. Nelja ringi järel on liider järgnevatest — V. Kuznetsov, V. Terentjev, V. Govorovski — juba ette jõudnud ligi poole minuti võrra.

Pool distantsi lõpetati järjestuses N. Selivanov, V. Govorovski, A. Saveljev. Karner ja Kiisa, sõites ring-ringilt teineteise kannul, on jõudnud vastavalt 6. ja 7. kohale. Enamikule võistlejast on N. Selivanov juba ringi sisse teinud.

...N. Selivanov on tulnud neljandat korda NSV Liidu ringrajasõidu tšempioniks. Tema keskmine kiirus on 93,279 km/t. Järgnevad V. Govorovski ja B. Panfjorov. Torredat sõitu näitas E. Kiisa. Rebinud end mõni ring enne lõppu T. Karnerist lahti, saavutas ta kuuenda koha, täites ühtlasi NSV Liidu meistersportlase nõuded.

NELJANDAT KORDA ESIMESENA

Stardisirgel on üksteist meie maa parimat naisvõistlejat. Ja vaevalt on langenud valge lipp, kui algab erakordselt pinev heitlus kahe võrdvõimelise meistersportlase I. Ozolina ja N. Sussova vahel. Mõned sekundid neist taga kihutab E. Nugis. Kuidas ka I. Ozolina ei püüa Sussovat lahti raputada, misuguse kiiruse ta ka ei valiks — Sussova on ikka varjuna tema kannul.

Kaheteistkümnes ring toob juhtgrupis olulise muudatuse. Millest see küll tuli, kuid I. Ozolina kihutab Kose kurvis «otse». Ta on küll taas jälle rajal, kuid võidetud 6 sekundist piisab Sussovale, et 15 ringilist võistlust lõpetada juba neljandat korda esimesena. Tema keskmiseks kiiruseks on 92,441 km/t. Kindlalt säilitas kolmanda koha enda käes E. Nugis.

Meistersportlane I. Toming hiline stardist väljumisega. Kuid edasi sõitis ta tublilt. Teisel ringil oli ta veel eelviimane, viiendal aga juba seitsmes, üheksandal kuues, ning hiljem viies. Kaheteistkümnendal ringil viis aga masinarike tubli sõitja rivist välja.



N. Sussova
H. Cycoba

Võrdsete duell

Kalmistu kurvist väljusid esimesena J. Kosmatov — A. Zelenov. Kuid kohe nende kannul on ka N. Abdrahmanov — N. Aivazov. Ja nagu esimesel ringil, nii areneb võrdsete duell külgvankritega masinate klassis kogu distantsi vältel. Kord on üks ees, kord teine. Eelmise aasta tšempionidel B. Papulovil — A. Homutovil start ebaõnnestus, kuid järgnevalt tegid nad tore dat sõitu. Esimese ringi lõpetasid nad eelviimastena, neljanda aga juba võistlejaterivi keskpaigas, kaheksandana, ring hiljem seitsmendana ja seitsmendale ringile kihutasid nad juba neljandana. Nende kannul püsisid mõni aeg V. Ploom — V. Suurkuusk.

Pinev duell kruvib üles ka tempo. Liidrite keskmine kiirus distantsi esimesel poolel on 99,679 km/t. Kuueteistkümnendal ringil asub järjekordselt juhtima Abdrahmanov, kolm ringi hiljem on liidripositsioonil aga jälle Kosmatov. Järgmisel ringil on Abdrahmanov ees ja ring hiljem vahetuvad jällegi osad. Tempo on tõusnud 99,977 km-le tunnis. On oodata uut rajarekordit! ...

... Kalmistu kurvist sõostab esimesena välja Kosmatov. Kuid just siin, viimastel otsustavatel meetritel möödub Abdrahmanov oma võistlejast ja saavutab uue rajarekordiga (100,809 km/t) esmakordselt tšempionitiitli. Kolmandana finišeerub selles tulises võistluses 1954. aasta ringrajasõidu tšempionipaar B. Papulov—A. Homutov.

ESIMEST KORDA TŠEMPIONIKS

Kui N. Sevastjanovil esimesel ringil masin tõrkuma hakkas, kujunes 350 kuubikuliste masinate klassis juhtgrupp järgmiseks: N. Sokolov, F. Vahrin, V. Medvedjev, B. Golišev. E. Vallal, kes startis esireast, ei õnnestunud masina käivitamine ja ta sai sõitu alustada paari viimase hulgas.

Esimestel tõuseb kiirus 105—106 km-ni tunnis. Juhtpositsioonile tõuseb V. Medvedjev. Tema vahe kolmandana sõitva B. Goliševiga on aga ainult 6—7 sekundit. Suurepäraselt sõidab E. Valla. Teisele ringile asub ta kaheksateistkümnendana, kolmandale kaheteistkümnendana, kuuendale seitsmendana. Kuid juhtgrupist on ta ikka veel ligi minuti võrra järel.

Neljateistkümnnes ring. Sokolov asub uuesti liidripositsioonile. Seitsmeteistkümnendaks ringiks on E. Valla möödunud F. Vahrinist, V. Kolesnikovist ja asub juba püüdma kolmanda koha meest V. Medvedjevit. Ta on selja taha jätnud enam kui 30 võistlejat.

Sõitu asub juhtima B. Golišev. Kuid siis spurdib N. Sokolov uuesti ette ja lõpetab distantsi esimesena, omandades ühtlasi esmakordselt tšempionitiitli. Tema keskmiseks kiiruseks on 105,584 km/t. Teiseks jääb B. Golišev ja kolmandaks V. Medvedjev. Ainult veidi jääb temast maha E. Valla. Kolmanda eestlasena täidab neil võistlustel meistersportlase nõuded populaarne võidusõitja F. Lepik, tulles üldjärjestuses seitsmendaks. Tubli saavutus innustunud võidusõitjale!



V. Kulakov
B. Кулаков

VEEL ÜKS RAJAREKORD

Esivõistluste viimases stardis asuvad rajale võistlejad 750 kuubikulistel masinatel. Võistlus on põnev. J. Stepanov, J. Gringaut, S. Sergejev, V. Kulakov — nii vaheldub liidripositsioon juba esimestel ringidel käest kätte. Kiirus tõuseb üle 108 km/t. Kümnennda ringi lõpetab aga juba esimesena V. Põlajev.

Võistlusmaa esimene pool kaetakse järjekorras: S. Sergejev, V. Kulakov, J. Gringaut, V. Põlajev.

Kahetekümnennda ringil tabab Gringauti Lükati kurvis masinarike. Ja kui ka Stepanov kaotab tankimisel väärtuslikke sekundeid, jäävad esikohale konkureerima Kulakov ja Põlajev. Tempo tõuseb veelgi. 24. ringi katab Põlajev 3 minuti 33 sekundiga (114,176 km/t) ja asub juhtima. Järgmisel ringil saavutab aga Kulakov sama aja ja pääseb uuesti etteotsa. 28. ringi läbib Põlajev 3 minuti ja 32 sekundiga (114,714 km/t). Tribüüni eest mööduvad mõlemad võistlejad kõrvuti. Kui aga Põlajev võistlushoos sõidab korra rajalt välja ja järgnevalt veel kord tasandab hoogu lahtipõrnutud küünlajuhtme paigaldamiseks, on ka tšempionitiitli saatus otsustatud. 110,317 km/t — selline on V. Kulakovi uus, suurepärane rajarekord.

MASSILISUSE JA MEISTERLIKKUSE EEST MOOTORI- SPORDIS

Ringrajasõit on kujunenud kahtlemata tallinlaste lemmikspordialaks, millist jälgitakse suurima vaimustusega. Kuid kiirusvõistlused leiavad elavat harrastamist ka vabariigi teistes linnades ja rajoonides. Hiljuti toimusid võistlused Tartus Tähtvere pargis, millest võtsid külalistena osa ka Tallinna, Viljandi ning Pärnu sportlased. Viljandi motomehed rajasid endile motodroomi, kus on saavutatud suuri kiirusi. Tõelisteks rahvasündmusteks aga kujunesid hiljuti läbiviidud ringrajavõistlused Mäo ja Sauga kolmnurgal.

20 tuhat pealtvaatajat jälgis Pärnus, Sauga kolmnurgal, VSO «Burevestniku» üleliidulisi esivõistlusi. Samas viis ka VSO «Kalev» läbi oma vabariiklikud esivõistlused. Sellest suurest peaproovist enne otsustavaid rünnakuid rekorditele Pirita-Kose—Kloostrimetsa ringrajal võtsid osa paljud meie maa tuntuimad ja julgeimad kihutajad. Meeste 125 sm³ klassis võitis moskvalane V. Panfjorov, keskmise kiirusega 78,533 km/t, sama ala aga naistele moskvalanna A. Itskovitš (67,494 km/t). 350 sm³ klassis võitis esikoha G. Holm (84,295 km/t). Pärast pikemat vaheaega startinud H. Kaljuste täitis siin esmakordselt meistersportlase normi. Päeva parima tulemuse saavutas 750 sm³ klassis võistlev V. Tuulas (87,816 km/t). V. Ploomi — V. Suurkuuse kiiruseks jäi 84,400 km/t.

UUE RAJAREKORDIGA tähistasid tööjüureservlased oma üleliidulisi esivõistlusi Paide lähedal, Mäos. Väljaspool võistlust startisid ringrajal ka spartaklased. Rekordipüstitajaks oli moskvalane V. Kuznetsov 125 sm³ klassis tagajärjega 83,135 km/t. Moskvalane M. Jessõrjov osutus parimaks 350 sm³ klassis, tagajärjega 96,434 km/t. J. Gringaut saavutas 750 sm³ masinal 99,471 km/t ja A. Obukak—J. Hermaste külqvankriga masinal 87,209 km/t. Naistest saavutas Ö. Kaseorg 125 sm³ masinal 78,940 km/t.

* * *

Kiiruste ründajail on veel palju häid mõtteid ja julgeid kavatsusi. Lähemas perspektiivplaanis seisab neil Pirita-Kose—Kloostrimetsa ringraja rekonstrueerimine. Habersti lähedale on kavatsus rajada ringrada noortele. On kerkinud üles küsimus Vana-Võidu ringraja käikurakendamise kohta Viljandi lähedal. Tallinnas alustatakse motodroomi ehitamist. On hädavajalik tugevdada Tartu mootorisporti baasi.

Kõikide nende kavatsuste ellurakendamine on uueks panuseks mootorisporti arendamisel vabariigis.

Suur rahvaüritus

Ringrajavõistluste korraldamine oma majandustehniliselt ettevalmistuselt on ulatuslikum kui ühegi teise spordiala juures. See on kujunenud rahvaürituseks, mille läbiviimisele aitavad kogu jõuga kaasa paljud linnaorganisatsioonid.

Hommikust vara kuni hilisõhtuni suitsesid suurvõistluse eel Pirita-Kose—Kloostrimetsa puie all asfaldikatlad, mürasid rasked rullid. Võidusõiduraja õigeaegsel ettevalmistamisel täitsid asfalteerijad V. Sims ja E. Ojavee tööülesandeid 180-protsendiliselt, puusepad R. Elmis ja E. Tarvis jalakäijate sildade ning kaitseseinte ehitusel 200-protsendiliselt.

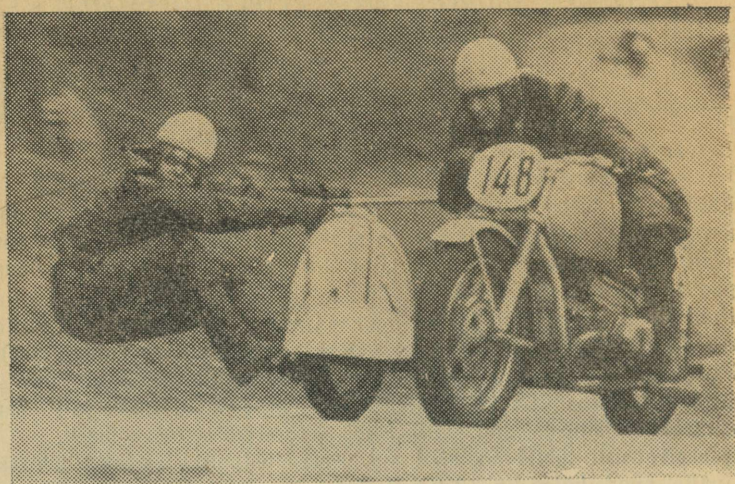
Heakorratrusti tublid töötajad sm. Kase juhtimisel asetasid lühikese aja vältel puude külge ligi 1500 kaitsekotti. Korrastati ja värviti tribüünid. Võistluste ajal näeme aga siserajal paljusid heakorratrusti virku naisi. Neid on siin ligi sada. Luuad käes asuvad nad stardi vaheajal rajale, et veel kord tee üle pühkida, valmistada võistlejaile «roheline tänav».

Võistluspäevadel ja selle eel on suurvõistlusele haaratud kogu linna üldkasutatav transport, olgu need siis autobussid või taksopargi veomasinad. Need on palavad päevad transpordikorraldajaile sm-tele L. Remmelile autobussipargist ja S. Pardile taksopargist. Kuid oleme kindlad, et nii nagu seni, nii ka edaspidi tulevad nad oma ülesandega hästi toime.

Hallipäine, kuid siiski väsimatu dr. Püümets on kujunenud ringrajavõistluste raudvaraks. Koos dr. Pšenitšnikoviga juhib ja paigutab ta oskuslikult seda enam kui 100 liikmelist med. töötajate kollektiivi — arste, med. õdesid, sanitare, velskreid — kes on rakendatud võidusõitjate tervise kaitseks.

Viisteist kilomeetrit välikaablit on üles seatud treeningute ja võistluste puhul. Ringrada kogu oma pikkuses on ümbritsetud translatsioonivõrguga. Töötab võistluste sidekontor telefoniautomaadi, kaugekõnepunkti ja telegrammide vastuvõtmisega. Kõige selle sisseseadmise juures olid tegevad tublid sidetöötajad sm-d insener E. Kasari, tehnikud H. Prümmel ja J. Akimov, montöör A. Kull ja teised.

Tuletõrje, rajajulgestus, kohtunikeaparaat, trükikodade töötajad ja paljud teised, keda kõike siin nimetada ei jõua — kõik need on väikesed, kuid seda tähtsamad kruvikesed suurvõistluse hiiglaslikus mehhanismis. Kõige selle taga aga peitub sadade ja tuhandete inimeste tubli töö ja hool oma armastatud spordiala arendamisel.



Dünamolased J. Kosmatov—A. Zelenov on kolm korda võitnud NSV Liidu tšempionitiitli. Möödunud aastal jäi neil sellest vaid vähe-vähe puudu. Näib, kuidas läheb neil tänavu?

Динамовцы Е. Косматов и А. Зеленов трижды завоевывали почетное звание чемпиона СССР. В прошлом году им нехватило очень немногого. Посмотрим, как они пройдут гонку в этом году?

KIIREIMAD RINGID

Pirita-Kose—Kloostrimetsa ringteel

125 sm ³ — naised	Sussova, N.	95,240 km/t 1952. a.
125 sm ³ — mehed	Selivanov, J.	97,930 „ 1951. a.
	Kuznetsov, A.	97,930 „ 1952. a.
350 sm ³ — naised	Kaseorg, O.	99,670 „ 1953. a.
350 sm ³ — mehed	Trošin, M.	108,569 „ 1955. a.
750 sm ³ — soolomasinad	Põlajev, V.	114,714 „ 1955. a.
750 sm ³ — külgv. masinad	Kosmatov, J.	103,929 „ 1955. a.
	Zelenov, A.	

RAHVUSVAHELISED SÕPRUS- VÕISTLUSED MOOTORISPORDIS

Paljudel meie maa võidusõitjail tuleb pärast NSV Liidu ringrajasõidu esivõistlustest osavõtmist täita vastutav ja austav ülesanne. Nad sõidavad Leningradi ja võtavad seal osa 18.—29. juulini toimuvast rahvusvahelisest sõpruskohtumisest mootorisportis.

• Nõukogude Liidus läbiviidavate rahvusvaheliste mootorisportivõistluste eesmärgiks on:

sõbralike sportlike sidemete laiendamine nõukogude sportlaste ja teiste maade sportlaste-mootorratturite vahel rahvusvahelise sõpruse loomise ja rahu kindlustamise huvides kogu maailmas;

sportlike ja tehniliste kogemuste vahetamine erinevate maade sportlaste-mootorratturite vahel ja mootorisporti arendamine.

Rahvusvahelistest sõprusvõistlustest on kutsutud osa võtma 13 maad — Austria, Bulgaaria, Ungari, Saksa Demokraatlik Vabariik, Saksa Föderaalne Vabariik, Hiina, Poola, Rumeenia, Norra, Soome, Tšehhoslovakkia, Šveits ja Jugoslaavia.

Igalt maalt on kutsutud üks võistkond. NSV Liidust võtavad peale liidu koonduse osa veel kolme vabariigi — Vene NFSV, Eesti NSV ja Läti NSV võistkonnad — igalt üks võistkond.

Igalt maalt või vabariigist võib võistlustest osa võtta rahvuskoondus või spordiühingu (-klubi) võistkond, koosseisus kuni 6 juhi ja 2 külgvankril kaasasõitjaga. Võistkonna koosseisu kuulub 2 naist.

Võistlustele lubatakse võistlejaid mistahes marki kompressorita tänavasõidu- ja sportmootorratastel järgmistes kategooriates ja klassides: kategooria «A» (soolomasinad) klassid kuni 125, 175, 250, 350, 500 ja 750 sm³; kategooria «B» (külgvankriga masinad) klassid kuni 500 ja 750 sm³.

Huvitav on võistluste kava. See kujutab endast kahevõistlust, millesse kuulub ringrajasõit ja motokross. Iga võidusõitja peab osa võtma nendest kahest alast. Võistlused viiakse läbi individuaal-võistkondlike võistlustena, kompleksarvestusega ringrajasõidust ja krossist.

Võistlusdistantis ja trassi pikkus on kooskõlas rahvusvaheliste määrustega: ringrada 100 km meestele ja 50 km naistele, motokross 50 km osavõtjatele soolomasinail ja 35 km osavõtjatele külgvankriga masinail.

Ringraja võistlused viiakse läbi 22. ja 23. juulil Kirovi staadioni ümbritseva pargi teedel, ringi pikkusega 3,3 km. Motokrossi trassi pikkus on 5 km, asukoht Leningradi lähedal, Jukki rajoonis.

Paljud mootorisportihuvilised Moskvast, Minskist, Tallinnast, Riist ja teistest Nõukogude Liidu linnadest valmistuvad läbi viima turismi korras sõite mootorratastel ja autodel Leningradi, et jälgida huvitavaid võistlusi.

Rahvusvahelised mootorisporti sõprusvõistlused Leningradis kujunevad üheks tähelepanuväärsemaks sündmuseks meie maa spordielus, tähtsamaks abinõuks mootorisporti arendamisel meie maal, uueks tunnistuseks rahvusvaheliste sportlike sidemete tugevnenemisest ja rahvaste sõpruse kindlustamisest.

M. Kedrov,

üleliidulise auto-mootorisporti kohtunikekolleegiumi org-
büroo esimees, üleliidulise kategooria kohtunik.

Uue sportliku võidu eest

Nõukogude Armees Kesk-Spordiklubi võistlejad saavutasid viimastel NSV Liidu ringrajasõidu esivõistlustel tunduvat edu.

«Tänavu stardime põhiliselt oma vanas koosseisus,» jutustas võistkonna esindaja S. JUDIN. «Meie võistkonna täpne koosseis on mõnevõrra muidugi ringraja-eelse treeningu tulemustest, kuid nähtavasti tuleb Armees Spordiklubi au kaitsta V. Kulakovil, I. Ozolinal, N. Sevostjanovil, N. Selivanovil, N. Sokolovil, B. Ivanovil, G. Fominil, S. Sergejevil, A. Kornejevil, V. Platõtšil, N. Abdrahmanovil, A. Lihhanovil ja teistel. Kõrvuti kogenud meistritega valmistuvad võistkonda pääsemiseks ka noored võidusõitjad Saveljev, Kubasov jt.

Ei ole kahtlust selles, et armees mootorisportlased annavad kogu oma jõu ja oskuse kõrgete kiiruste ja uue sportliku võidu saavutamiseks Tallinna klassikalisel rajal.

Eelkõige ühingu huvid

Käesoleval aastal on ringrajavõistlused teatavasti individuaal-võiskondlikud, vastas meie küsimusele teenelinõ meistersportlane J. Gringaut, keda meie kohtasime garaažis, masina remondi juures. Sellepärast on arusaadav, et võistlustel tuleb eelkõige arvestada võistkonna huvisid, jätkas teeneline meistersportlane, ja tahaplaanile jätta isiklikud momendid. Muidugi loodan mina ja minu ühingukaaslased võistkonna huvides välja sõita parima aja. Isiklikult arvan, et olen rahuldatud, kui tulen oma 750 kuubikulise masinaga esimese kolme hulka. Võistkond tervikuna seadis aga endale ülesandeks võidelda 1—2 koha eest. Ülesande täitmine oleks meie suureks edusammuks, kui arvestada, et viimastel võistkondlikel ringrajavõistlustel saavutas «Tööjõureservide» võistkond vaid kuuenda koha.

Ma tahaksin siinjuures ära märkida veel ühe momendi, lausus J. Gringaut vestluse lõppedes. «Tööjõureservide» süsteemis armastatakse eriti mootorisporti. See spordiala on meil muutunud massiliseks. Iga aastaga kerkib meil üles uusi, noori andekaid võidusõitjaid. Nii stardivad tänavu esimest korda Tallinna rajal sm-d Salivski, Petrovskaja jt. Võistkonna edukas esinemine oleks tugevaks stiimuliks neile paljudele noortele — tööjõureservide kasvandikele, kes valmistuvad astuma mootorisportlaste ridadesse.

Ees on pinev võistlus

«Olen kaasa teinud kõik NSV Liidu ringrajasõidu esivõistlused Tallinnas, alates 1947. aastast,» jutustas meile «Spartaki» koondvõistkonna liige, teeneline meistersportlane P. BARANOV. «1954. aastal õnnestus mul pingerikkas sportlikus võistluses saavutada NSV Liidu tšempioni austav nimetus 350 sm³ masinate klassis.

Käesoleval aastal otsustasin hakata sõitma 125 kuubikulisel masinal, kuna see on minu kehaehitusele rohkem sobiv. Ja peab ütleva, algus on olnud minule võrdlemisi paljutootav. Kuuepäevasõidul Moskvast, kuu aega tagasi, saavutasin II koha. «Spartaki» võistlustel Mäos aga I koha.

Eelolevaks suurvõistluseks olen ennast ja oma masinat hästi ette valmistanud ja loomulikult püüan korrata 1954. aasta saavutust — omandada NSV Liidu tšempioni nimetus. Kuid üks on enam kui selge, see, et minu konkurendid, eelkõige aga N. Selivanov Nõukogude Armeesportkubist, N. Mihhailov «Dünamost», V. Kuznetsov «Tööjõureservidest» ja teised mulle seda ülesannet kergeks ei tee. Olen kindel, et võistlus tuleb pinev.»

Ebaõnnestumised tuleb tasa teha

Nagu spordihuvilistele üldiselt on teada, minu esinemine möödunud aasta NSV Liidu mootorisporti esivõistlustel teataval määral ebaõnnestus. Niisugus oli tunginud magneetosse ja sellest tingituna kaotasin masina käivitamisel 57 väärtuslikku sekundit. Nüüd tahaksin ebaõnnestumise muidugi tasa teha.

Tänavu stardin, muide, samal Jz-54, mille möödunud aastalgi, teatab meile meistersportlane E. Valla täiendavalt. Talve jooksul püüdsin seda aga mõnevõrra noorendada. Eelkõige panin vanasse masinasse sportmudeli käigukasti.

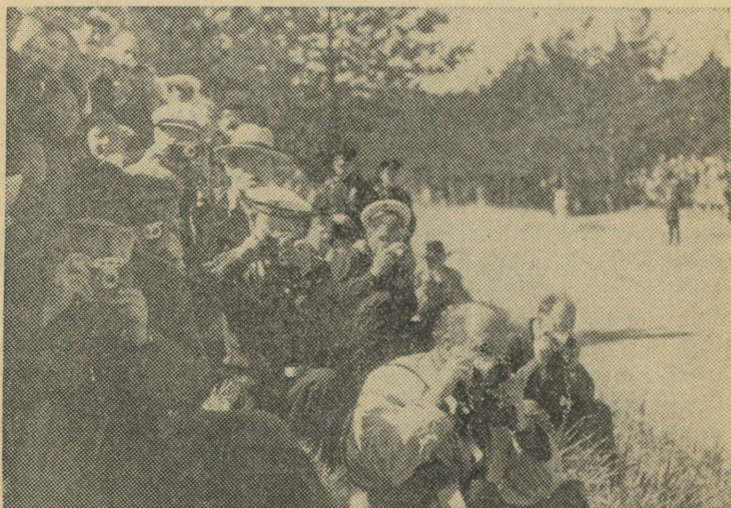
Ja paistab, et vahetamisest oli kasu. Kui mul senini kiirem ring, oli 108 km ümber tunnis, siis nüüd saavutasin treeningul pidevalt 109—110 km tunnis. See annab lootust, et suudan oma kaasvõistlejaile pakkuda väärjkat konkurentsi, eriti aga N. Sokolovile, B. Goliševile ja V. Medvedjevile, kes minust mullu ette jõudsid, lõpetab meistersportlane E. Valla.

Uus masin, uued saavutused

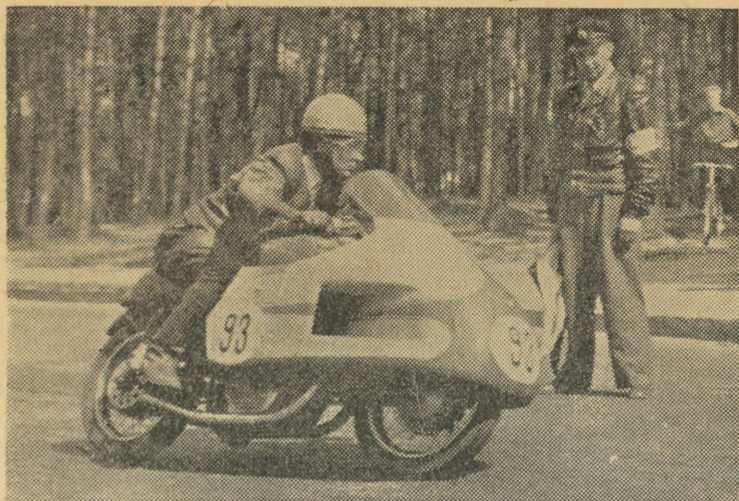
Endel Kiisa on vaid 18-aastane. Seega on ta aastatelt osavõtjate seas noorim meistersportlane. Meie küsitlusele vastas noorsportlane järgmist: «Tänavu stardin uuel masinal K-55S. Õieti öelda ei ole ma veel suutnud uue masinaga kokku elada, seetõttu on ka raske midagi ette öelda.

Esimesed tuleristsed sai uus masin hiljuti Tartus Tähtvere pargis korraldatud ringrajavõistlustel. Tingituna raja iseloomust oli seal kiirus muidugi väiksem, kui seda Tallinna rajal on võimalik saavutada, kuid tundsin siiski, et uus masin läheb paremini edasi kui vana. Saavutasin võistlusel esikoha, kusjuures mul jäi väga vähe puudu E. Tobiase poolt püstitatud rajarekordist.

Vanade, suurte kogemustega ringrajasõitjatega on mul praegu veel muidugi raske võistelda. Aga ma arvan nii, et kui möödunud aastal suutsin saavutada kuuenda koha, siis tänava peaksin vähemalt esimese viie hulka tulema. See peaks olema mulle jõukohane ülesanne.»



Huvitav võistlusmoment tuleb jäädvustada
Интересный момент надо запечатлеть на пленку



MEHAANIK-NOVAATOR

Eesti NSV tuntud võidusõitja-mehaanik J. Künemäe on asunud katsetama ringrajasõidul võidusõidumasinat aerodünaamilise kattega. Treening sõitudel saavutas J. Künemäe sellel masinal silmapaistvaid kiirusi.

Pildil: J. Künemäe ringrajal. Sõitu jälgib treener meistersportlane J. Tomson.

Koostöös teadlastega

Möödunud talvel sai Feliks Mootorrattaehituse Keskkonstruktsiooni-büroolt teate:

«Sõitke viivitamatult tehasesse!»

Serpuhhovis ootasid mehaanikut-võidusõitjat juba teadlased, insenerid ning konstruktorid. Hoolikalt jälgisid nad praktiku seletusi oma tähelepanekutest masina katsetamisel ning hakkasid neid võrdlema olemasolevate teoreetiliste andmetega.

Möödunud aastal, otse üleliiduliste esivõistluste eel, usaldati

Feliks Lepikule, vabariigi ühele tuntumale võidusõitjale, uue 250 kuubikulise masina 254S praktiline katsetamine. Masina võimsus oli tollal 24 hobujõudu. Ta tegi 9000 tuuri minutis. Esimesel võistlusel jooksis 254S välja keskmiselt 87 kilomeetrit tunnis.

Kuid praktik pani otsekohe tähele mõningaid puudusi. Masin ei püsinud hästi teel. Kurvidel hakkas karter maasse kinni, teiselt poolt tegi seda raam. Neid ja teisi puudusi masina konstruktsioonis haka-

tigi nüüd ühiselt kõrvaldama. Mootor tõsteti kõrgemale, raami konstruktsioonis tehti muudatusi, Feliksi ettepanekul võeti ette ka täiendusi karburaatorite ja süüteseadme juures. See andis stendil katsetamisel masinale 4 hobujõudu juurde.

Ja nüüd siis seisis katsemasin uuesti ringrajal — seekord Riias.

... Viimane kontroll on lõppenud. Feliks sobitab kiivri paremini pähe, tõmbab kindad pikkamööda kätte. Pilk peatub stardikaaslasel, Läti NSV tuntud võidusõitjal Ermanisel, kes samuti sõidab uuel katsemasinal 254S. Kas suudan oma võistlejale konkurentsi pakuda — läbib Feliksit möte.

Start. Masin sööstab paigast. Kiirus tõuseb järsult. Võidusõitja jälgib tuuridelugejat — 5000, 5500.

Möödunud aastal lakkas 6000 tuuri juures üks silinder töötamast, kuid praegu töötab mootor korralikult. Feliks paneb tähele, et masin seisab nüüd hoopis paremini teel kui mullu.

Ermanis on ees, kuid mitte väga kaugel. Feliks lisab sirgel gaasi. Umbrus sulab ühtseks halliks massiks. Nüüd jookseb masin oma 150 km/t välja. See on 10 km rohkem kui mullu.

Finiš. Sõbrad suruvad Feliksi kätt, õnnitlevad teda. Valjuhääldajast kostab informaatori hääli:

«... II koha saavutas Feliks Lepik keskmise tunnikirusega 99,980 kilomeetrit tunnis.»

Eelolevatel suurvõistlustel kodusel rajal tahab Feliks muidugi veel rohkem saavutada.

Võistluste aadresslaud

1. Võistluste staap — Kinga tn. 6, tel. 449-68/28
staap töötab kella 09.30—14.00, 17.00—20.00
2. Võistluse peakohtunik — Dubas, K. Kinga 6, tel. 449—68/28.
3. Üleliidulise Spordikomitee esindaja — Sviridova, L. Hotell «Palace»
tel. 461-71/327.
4. Mandaatkomisjoni esimees — Selenkovitš, J., hotell «Tallinn»,
tel. 436-88/35.
5. Vabariiklik Spordikomitee — Lai 34, tel. 439-30.
6. Võistluste paarist — dr. Pšenitšnikov, tel. 478-06.
7. Tehnilise komisjoni esimees — Matjušin, K., hotell «Tallinn»,
tel. 436-88/37

Spordiühingud

1. Nõukogude Armees Kesk-Spordiklubi — esindaja Judin, S., elukoht
Võistluse tn. 1.
Osavõtjad majutatud — Võistluse tn. 1.
Masinad garažeeritud — Võistluse tn. 1.
2. «Tööjõureservid» — esindaja Šaronov, V., elukoht Stalini väljak, Eritööstuskool nr. 49.
Osavõtjad majutatud — Eritööstuskool nr. 49.
Masinad garažeeritud — Eritööstuskool nr. 49.

3. «Burevestnik» — esindaja Gorjatšev, P., hotell «Tallinn», tel. 436-88/53. («Kalev»).
Osavõtjad majutatud — Pärnu mnt. 41.
Masinad garažeeritud — Inseneri tn. 1.
4. «Zeniit» — esindaja Galkina, S., elukoht Rahvakohtu tn. 2.
Osavõtjad majutatud — Rahvakohtu tn. 2.
Masinad garažeeritud — Rannavärava tn. 2.
5. «Spartak» — esindaja Kiiope, E., elukoht Müürivahe tn. 11, tel. 436-73.
Osavõtjad majutatud — Müürivahe tn. 11.
Masinad garažeeritud — Paldiski mnt. 25.
6. «Dünamo» — esindaja Razivin, P., elukoht Kolhoosi tn. 8.
Osavõtjad majutatud — Kolhoosi tn. 8.
Masinad garažeeritud — Kolhoosi tn. 8.
7. «Kalev» — esindaja Puusaag, E., Pärnu mnt. 41, tel. 415-56.
8. «Torpedo» — esindaja Erin, B., elukoht Eritööstuskool nr. 49, Stalini väljak.
Osavõtjad majutatud — Eritööstuskool nr. 49.
Masinad garažeeritud — Rannavärava tn. 2.
9. «Avangard» — esindaja Krupenin, V., elukoht V. Kalamaja 9, tel. 468-27.
Osavõtjad majutatud — V. Kalamaja 9.
Masinad garažeeritud — Inseneri 1.

Mootorrattatehaste võidusõitjad

1. Kovroy — majutatud Rahvakohtu tn. 2,
garažeeritud Rannavärava tn. 2.
2. Iževsk — majutatud Rahvakohtu tn. 2,
garažeeritud Rannavärava tn. 2.
3. Irbit — majutatud Eritööstuskool nr. 49,
garažeeritud Rannavärava tn. 2.
4. Minsk — majutatud Eritööstuskool nr. 49,
garažeeritud Rannavärava tn. 2.

Ringraja telefonid:

1. Rummi kurv — 22-03.
2. Kohtunike tribüün — 13-81.
3. Külaliste tribüün — 29-28.
4. Võistluste sidekontor — 17-48.

KESKMISTE KIIRUSTE TABEL VOISTLUSTEKS RINGTEEL.
ТАБЛИЦА СРЕДНИХ СКОРОСТЕЙ ПО КРУГАМ НА КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКАХ

Ringi pikkus 6755,4 m — Дистанция круга — 6755,4 м

Ringi aeg Время прохожде- ния круга	Keskmine kiirus Средняя скорость	Ringi aeg Время прохожде- ния круга	Keskmine kiirus Средняя скорость	Ringi aeg Время прохожде- ния круга	Keskmine kiirus Средняя скорость	Ringi aeg Время прохожде- ния круга	Keskmine kiirus Средняя скорость
3.25	118,631	3.47	107,134	4.09	97,668	4.31	89,739
3.26	118,055	3.48	106,664	4.10	97,278	4.32	89,410
3.27	117,485	3.49	106,198	4.11	96,890	4.33	89,082
3.28	116,920	3.50	105,737	4.12	96,506	4.34	88,757
3.29	116,361	3.51	105,279	4.13	96,124	4.35	88,434
3.30	115,807	3.52	104,825	4.14	95,746	4.36	88,114
3.31	115,258	3.53	104,375	4.15	95,370	4.37	87,796
3.32	114,714	3.54	103,929	4.16	94,998	4.38	87,480
3.33	114,176	3.55	103,487	4.17	94,628	4.39	87,166
3.34	113,642	3.56	103,048	4.18	94,261	4.40	86,855
3.35	113,114	3.57	102,614	4.19	93,897	4.41	86,546
3.36	112,590	3.58	102,182	4.20	93,536	4.42	86,239
3.37	112,071	3.59	101,755	4.21	93,178	4.43	85,934
3.38	111,557	4.00	101,331	4.22	92,822	4.44	85,632
3.39	111,048	4.01	100,910	4.23	92,469	4.45	85,331
3.40	110,543	4.02	100,493	4.24	92,119	4.46	85,033
3.41	110,043	4.03	100,080	4.25	91,771	4.47	84,737
3.42	109,547	4.04	99,670	4.26	91,426	4.48	84,442
3.43	109,056	4.05	99,263	4.27	91,084	4.49	84,150
3.44	108,569	4.06	98,859	4.28	90,744	4.50	83,860
3.45	108,086	4.07	98,459	4.29	90,407	4.51	83,572
3.46	107,608	4.08	98,062	4.30	90,072	4.52	83,286

Võistluste käik — Ход состязания

Distants naisvõistlejale 15 ringi (101,33 km)
 Дистанция для женщин 15 кругов (101,33 км)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ring круг															
2. ring круг															
3. ring круг															
4. ring круг															
5. ring круг															
6. ring круг															
7. ring круг															
8. ring круг															
9. ring круг															
10. ring круг															
11. ring круг															
12. ring круг															
13. ring круг															
14. ring круг															
15. ring круг															

Võistluste käik — Ход состязания

Distants meesvõistlejale 30 ringi (202,66 km)
 Дистанция для мужчин 30 кругов (202,66 км)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ring круг															
2. ring круг															
3. ring круг															
4. ring круг															
5. ring круг															
6. ring круг															
7. ring круг															
8. ring круг															
9. ring круг															
10. ring круг															
11. ring круг															
12. ring круг															
13. ring круг															

14. ring круг															
15. ring круг															
16. ring круг															
17. ring круг															
18. ring круг															
19. ring круг															
20. ring круг															
21. ring круг															
22. ring круг															
23. ring круг															
24. ring круг															
25. ring круг															
26. ring круг															
27. ring круг															
28. ring круг															
29. ring круг															
30. ring круг															

Võistluste käik — Ход состязания

Distants meesvõistlejatele 30 ringi (202,66 km)
 Дистанция для мужчин 30 кругов (202,66 км)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ring круг															
2. ring круг															
3. ring круг															
4. ring круг															
5. ring круг															
6. ring круг															
7. ring круг															
8. ring круг															
9. ring круг															
10. ring круг															
11. ring круг															
12. ring круг															
13. ring круг															

14. ring круг															
15. ring круг															
16. ring круг															
17. ring круг															
18. ring круг															
19. ring круг															
20. ring круг															
21. ring круг															
22. ring круг															
23. ring круг															
24. ring круг															
25. ring круг															
26. ring круг															
27. ring круг															
28. ring круг															
29. ring круг															
30. ring круг															

Võistluste käik — Ход состязания

Distantis meesvõistlejaile 30 ringi (202,66 km)
 Дистанция для мужчин 30 кругов (202,66 км)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ring круг															
2. ring круг															
3. ring круг															
4. ring круг															
5. ring круг															
6. ring круг															
7. ring круг															
8. ring круг															
9. ring круг															
10. ring круг															
11. ring круг															
12. ring круг															
13. ring круг															

14. ring круг															
15. ring круг															
16. ring круг															
17. ring круг															
18. ring круг															
19. ring круг															
20. ring круг															
21. ring круг															
22. ring круг															
23. ring круг															
24. ring круг															
25. ring круг															
26. ring круг															
27. ring круг															
28. ring круг															
29. ring круг															
30. ring круг															

Võistluste käik — Ход состязания

Distants meesvõistlejale 30 ringi (202,66 km)
 Дистанция для мужчин 30 кругов (202,66 км)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ring круг															
2. ring круг															
3. ring круг															
4. ring круг															
5. ring круг															
6. ring круг															
7. ring круг															
8. ring круг															
9. ring круг															
10. ring круг															
11. ring круг															
12. ring круг															
13. ring круг															
14. ring круг															
15. ring круг															
16. ring круг															
17. ring круг															
18. ring круг															
19. ring круг															
20. ring круг															
21. ring круг															
22. ring круг															
23. ring круг															
24. ring круг															
25. ring круг															
26. ring круг															
27. ring круг															
28. ring круг															
29. ring круг															
30. ring круг															

Готов к труду и обороне СССР!

СОРЕВНОВАНИЯ
НА ЛИЧНО-КОМАНДНОЕ
ПЕРВЕНСТВО СССР

по

МОТОЦИКЛЕТНОМУ
СПОРТУ

1956 г.

7 и 8 июля
г. Таллин

Вниманию зрителей!

С целью доставки зрителей в разные районы проведения соревнований организовано усиленное автобусное сообщение с пл. Сталина до Клоостриметса (район старта-финиша), Косе, район Пирита и до остановки Сааре. Кроме того, от центра города до района соревнований будут курсировать маршрутные такси. Отправка зрителей обратно в город будет производиться с тех же точек. Владельцев индивидуальных машин, мотоциклов, а также водителей машин, не имеющих специальных пропусков, просят строго придерживаться предвиденного маршрута — ул. Лембиту, ул. В. Кингиссепя, ул. Лубья, ул. Ласнамяэ, Нарвское шоссе, дорога Пярнамяэ (Иру), дорога Рандвере до бывш. хутора Ленику, оттуда в объезд до автопарка. Назад — по тому же маршруту. При этом следует придерживаться указаний Горисполкома г. Таллина за № 326-к от 14 июня 1956 г.

В дни соревнований доступ в районы, отведенные для зрителей, — только по предъявлению соответствующего билета. Во избежание задержки по приобретению билетов на месте соревнований, билеты рекомендуется приобретать в предварительной продаже. Для облегчения контроля о наличии билета — просьба держать билет на видном месте, прикрепленным к головному убору или к костюму.

Всякое движение по дороге, на которой будет проводиться гонка, закрывается за полчаса до первого старта. Доступ в специальные районы, отведенные для зрителей (см. схему), разрешен до закрытия дороги. Всякое движение по дороге после ее закрытия, равно как и пересечение дороги — категорически запрещено. Зритель должен знать и помнить, что всякое нарушение этого требования может повлечь за собой несчастный случай со зрителем или участником соревнования. Пересечение трассы соревнований во время проведения по ней гонок разрешается только в местах на схеме — у мостов Пирита и Люкати.

Обеспечить безопасность зрителя — основное требование к организаторам соревнований, а потому — всякое распоряжение судьи или контролера должно быть выполнено зрителем безоговорочно. Во избежание несчастных случаев, зрителям не разрешается брать с собой в зону соревнований собак.

ЗРИТЕЛЬ! СОБЛЮДАЙ ТРЕБОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ

7-го июля в 10.30.

1. Парад участников соревнований и подъем флага соревнований.
2. Старт женщин в классе машин до 125 см³.
3. Старт мужчин в классе машин до 125 см³.
4. Старт мужчин в классе машин до 750 см³.

8-го июля в 11.00.

1. Старт мужчин в классе машин до 350 см³.
2. Старт мужчин в классе машин с коляской.
3. Старт мужчин в классе машин до 250 см³ и 500 см³.
4. Окончание соревнований.

За новые рекорды, гонщики!

Снова в лесу Пирита—Косе—Клоостриметса слышен знакомый грохот мотоциклов. На популярную трассу собрались вновь лучшие гонщики страны, чтобы в упорной спортивной борьбе при сложных условиях шоссеино-кольцевой трассы показать свое мастерство и отчитаться перед зрителями о проделанной ими работе по мотоспорту в добровольных спортивных обществах.

Сотни тысяч восхищенных зрителей — среди них не только трудящиеся города Таллина, но и энтузиасты мотоспорта районов республики и других братских республик — следят с волнением за смелой гонкой известных всей стране гонщиков. Не меньше внимания уделяется зрителями молодым мотоспортсменам — замечательным девушкам и юношам, вполне готовым стать достойной сменой ветеранам этого замечательного вида спорта.

В упорной спортивной борьбе рождаются новые рекорды, выявляются новые чемпионы, растут новые таланты.

Это соревнование является отчетным не только гонщикам-участникам соревнований. Строители мотоциклов, инженеры, конструкторы и техники дадут за эти дни свой отчет о проделанной ими работе. Практическое испытание машин должно показать результаты их упорной и неустанной созидательной работы, а также помочь им выявить и искоренить имеющиеся недостатки в конструкциях машин.

От имени трудящихся столицы Эстонской ССР и всех любителей мотоспорта, которые в дни соревнований тесным кольцом окружают трассу гонок, которые так любят мотоспорт — спорт мужественных и смелых — приветствую всех участников, тренеров, автомехаников, судей, организаторов и обслуживающий персонал соревнований на первенство Союза ССР по мотоциклетному спорту 1956 г. и желаю им большого успеха в проведении соревнований.

Пусть настоящие соревнования явятся еще раз подтверждением той большой заботы, которую Партия и Правительство проявляют о трудящихся.

Пусть эти соревнования послужат стимулом для нашей славной молодежи, от которой мы ждем новых рекордов, новых чемпионов.

Пусть эти соревнования еще раз подтвердят высокий класс советского мотоциклетного спорта!

П. ТРЕЙМАН,

Председатель организационного Комитета по проведению соревнований на первенство СССР по мотоциклетному спорту по кольцевой трассе 1956 года.

Из условий соревнований

Соревнования по мотоциклетному спорту этого года являются лично-командным соревнованием, где наряду с упорной конкуренцией между спортивными обществами лучшие гонщики страны ведут между собой упорную борьбу за право быть первым.

Как всегда, так и в этом году, участникам гонки мужчинам предстоит пройти 30 кругов (т. е. 202,66 км), женщинам — 15 кругов (101,33 км). Задачей соревнования является выявление лучших спортивных обществ и индивидуальных участников соревнований, получение обзора о работе, проводимой в спортивных обществах по мотоциклетному спорту, а также испытание на практике результатов созидательной работы новаторов мотоциклетного строительства.

Соревнования будут проведены в следующие дни:

— 7-го июля с. г. старты в классе машин до 125 см³ и 750 см³.

— 8-го июля старт мужчин в классе машин до 350 см³, мужчин — на одиночных машинах до 250 см³ и до 500 см³ и до 750 см³ в классе машин с колясками.

При этом следует отметить, что участники соревнований стартовые на машинах в классе до 250 и 500 см³ не входят в командный зачет и соревнуются на личное первенство.

В состав каждой команды входят 23 мотоциклета (20 участников), в зачет каждой команды войдут 12 лучших результатов. К соревнованиям будут допущены только мастера спорта и спортсмены перворазрядники. Кроме того, если участник в соревнованиях не выполнит контрольной нормы, он выбывает из соревнований.

В командном соревновании первое место будет присуждено той команде, участники которой пройдут дистанцию в суммарно-наименьшее количество времени. Личное первенство будет выявлено отдельно для мужчин и женщин в каждом отдельном классе машин.

Почетное звание Чемпиона Советского Союза будет присвоено тому участнику соревнований, который займет первое место (в каждом классе машин отдельно) при условии, что в гонке на данную дистанцию приняло участие не менее 15 мужчин и 12 женщин или 12 пар в классе машин с колясками, а также чтобы время, показанное на дистанции, было бы не менее 97% времени победителя гонки 1955 года.

Чемпионы награждаются золотой медалью первого разряда, грамотой Всесоюзного комитета физкультуры и спорта первого разряда и красным свитером чемпиона СССР.

Занявшие вторые и третьи места — соответственно серебряной и бронзовой медалями и грамотами Всесоюзного комитета физкультуры и спорта.

В классе машин с коляской — колясочный награждается на одинаковых условиях с водителем.

РУКОВОДСТВО СОРЕВНОВАНИЯМИ

I. Организационный комитет соревнований

Председатель — П. Трейман.

Заместители председателя — К. Сильвет и К. Дубас.

Члены — К. Алликас, Э. Бистрэм, А. Ялгма, Э. Калдма, Г. Коссе,
Н. Ковригин, Р. Ляан, К. Пантелеева, А. Порк, Э. Реммель,
А. Удрас, А. Виард, Н. Жданов и А. Ребанес.

II. Главная судейская коллегия

Главный судья — К. Дубас.

Заместители главного судьи — В. Майдла и И. Кангро.

Председатель технической комиссии — К. Матюшин.

Главный секретарь — Х. Мойков.

Главный хронометрист — Я. Пярнуу.

Начальник дистанции — Д. Суйгусаар.

Стартер — А. Аазов.

Старший судья на старте — финише — Ю. Роодвее.

Старший судья по учету кругов — А. Рингмяэ.

Главный врач — др. Б. Пшеничников.

Первые три в классе машин до 125 см³ соревнований на первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке 1955 г.

Слева на право: И. Озолина (II место), Н. Сусова (I место), Е. Нугис (III место).

Võidukas kolmik NSV Liidu 1955. a. ringrajasõidu esivõistlustel. Vasakult paremale: I. Ozolina (II koht), N. Sussova (NSVL tšempion) ja E. Nugis.



ПЯТЬ ЛУЧШИХ ТРАССЫ

(по состоянию на 1 июля 1956 года)

	средняя скорость	наив. скор. преод. 1 круга	год установки достижения
125 см³ — женщины:			
1. Н. Сусова	93,350	95,240	1952
2. И. Озолина	91,760	93,178	1955
3. Э. Нугис	90,366	91,084	1955
4. И. Томинг	89,366	90,541	1954
5. В. Лаур	89,021	91,084	1953
125 см³ — мужчины:			
1. Я. Селиванов	95,080	97,930	1951
2. И. Соколов	94,600	97,140	1951
3. Э. Тобиас	94,360	96,750	1951
4. М. Вржеционко	94,100	95,610	1952
5. В. Катомин	93,804	95,370	1953
350 см³ — женщины:			
1. Ы. Казеорг	97,561	99,670	1953
2. И. Озолина	96,090	98,720	1953
3. Т. Тахк	92,839	94,628	1953
4. Н. Носенко	92,021	94,261	1953
5. В. Петрова	91,020	93,770	1952
350 см³ — мужчины:			
1. Н. Соколов	105,584	108,086	1955
2. Б. Голичев	105,490	107,134	1955
3. Е. Грингаут	105,230	107,608	1953
4. Э. Валла	104,775	107,134	1955
5. А. Маслов	104,471	108,231	1953
750 см³ — сольные машины (одиночки):			
1. В. Кулаков	110,317	114,176	1955
2. В. Пылаев	109,797	114,714	1955
3. С. Сергеев	108,485	112,590	1955
4. Г. Фомин	107,826	110,043	1955
5. В. Свешников	107,131	110,043	1953
750 см³ — машины с колясками:			
1. Н. Абдрахманов Н. Айвазов	100,980	103,796	1955
2. Е. Косматов А. Зеленов	100,806	103,929	1955
3. Б. Погулов А. Хомутов	99,784	102,614	1954
4. В. Губин М. Юрьев	97,821	101,331	1954
5. А. Кулаков В. Поляков	95,782	99,263	1953

ЧЕМПИОНЫ СССР ПО КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКЕ 1949—1955

Женщины

125 см ³			
1949	—	И. Прыткова	80,50 км/ч
1950	—	Н. Сусова	86,60 ..
1951	—	Н. Сусова	90,46 ..
1952	—	Н. Сусова	93,35 ..
1952	—	В. Густель	89,09 ..
1954	—	И. Озолина	90,90 ..
1955	—	Н. Сусова	92,44 ..

Мужчины

125 см ³			
1949	—	И. Шущевский	86,76 ..
1950	—	М. Вржецкионко	90,19 ..
1951	—	Н. Селиванов	95,08 ..
1952	—	М. Вржецкионко	94,10 ..
1953	—	Н. Селиванов	94,46 ..
1954	—	Н. Селиванов	91,12 ..
1955	—	Н. Селиванов	93,27 ..
350 см ³			
1949	—	Е. Грингаут	96,40 ..
1950	—	С. Овчинкин	98,74 ..
1951	—	А. Степанов	100,55 ..
1952	—	С. Овчинкин	103,12 ..
1953	—	Е. Грингаут	105,23 ..
1954	—	П. Баранов	100,55 ..
1955	—	Н. Соколов	105,58 ..
750 см ³			
1949	—	Ю. Степанов	97,27 ..
1950	—	В. Пылаев	100,11 ..
1951	—	В. Кулаков	102,81 ..
1952	—	Г. Фомин	106,22 ..
1953	—	В. Свешников	107,13 ..
1954	—	Г. Фомин	103,86 ..
1955	—	В. Кулаков	110,31 ..
750 см ³ с коляской			
1949	—	А. Петров	87,28 км/ч
		И. Денисенко	
1950	—	А. Кулаков	95,72 ..
		И. Хохлов	
1951	—	Е. Косматов	92,08 ..
		А. Зеленов	
1952	—	Е. Косматов	95,65 ..
		А. Зеленов	
1953	—	Е. Косматов	99,43 ..
		А. Зеленов	
1954	—	Б. Папулов	99,78 ..
		А. Хомутов	
1955	—	Н. Абдрахманов	100,80 ..
		Н. Айвазов	

Накануне больших соревнований

Из года в год мотоциклетный спорт приобретает все большую популярность в СССР. Этот вид спорта требует от участников соревнований смелости и выносливости. Если к этому прибавить еще естественный интерес каждого мотоспортсмена к техническим знаниям и умение использовать их в подготовке своей машины к соревнованиям, то тогда станет понятным почему этот, требующий действительно многостороннего развития, вид спорта стал особо близким нашему подрастающему поколению — нашим юношам и девушкам.

Ежегодным кульминационным пунктом в мотоциклетном спорте стали традиционные Всесоюзные мотосоревнования по шоссейно-кольцевой гонке на трассе Пирита—Косе—Клоостриметса. Вот и теперь на эти соревнования в г. Таллин приехало более 200 лучших мотогонщиков страны с тем, чтобы в упорной спортивной борьбе выявить лучших из лучших — достойных носить звание чемпиона СССР — способных в недалеком будущем отстаивать спортивную честь страны на международных мотогонках в Ленинграде.

Всесоюзные соревнования этого года проводятся между командами спортивных обществ, являясь в тоже время и лично-командными соревнованиями.

В соревнованиях принимает участие команда 9 спортивных обществ. В числе участников 8 заслуженных мастеров спорта и 75 мастеров спорта. Очень сильной командой является команда центрального клуба Советской Армии. В составе этой команды стартуют засл. мастера спорта Н. Севостьянов, В. Кулаков и И. Озолина, 24 мастера спорта и ряд талантливых спортсменов I разряда.

Сильными по составу являются также команды «Трудовых Резервов» и «Динамо». Так, в составе команды «Трудовых Резервов» стартуют засл. мастер спорта Е. Грингаут и 14 мастеров спорта. Состав команды «Динамо» возглавляют засл. мастера спорта В. Пылаев и Ю. Косматов с 13 мастерами спорта. В составе команды «Спартак» засл. мастер спорта П. Баранов и 3 мастера спорта. Профсоюзы представлены на этих соревнованиях пятью командами — «Буревестник», в рядах которого стартует Ю. Степанов «Авангард», «Калев», «Зенит» и «Торпедо». В составах команд стартуют на экспериментальных машинах спортсмены Ковровского, Ижевского, Ирбитского и Минского машиностроительных заводов.

Рано говорить о победителях гонки. Одно, однако, совершенно ясно — борьба за первое место будет как всегда очень упорной. За-

мечательные результаты, которые будут достигнуты на этих соревнованиях, будут лучшим ответом спортсменов-мотогонщиков нашей родной Партии и Советскому Правительству за их заботу о физкультурниках и спортсменах нашей Родины.

К. ДУБАС,

*судья Всесоюзной категории.
Главный судья первенства СССР по
шоссейно-кольцевой гонке 1956 г.*

* * *

Низкие серые облака, моросит дождь и невиданный в июле прохладный ветер — так негостеприимно встречала погода в утро соревнований тысячи любителей, многочисленных участников и судей по мотоспорту в прошлом году.

Но испугало ли кого это? Нет.

Уже с раннего утра стекался народ из центра города в Пирита. В течение двух дней рекордное число зрителей — свыше 200 тысяч человек — наблюдало за ходом этих крупных соревнований.

И это были не только жители Таллина. На местах стоянок автомобилей можно было видеть машины, носящие номера Ленинграда, Москвы, Риги, Минска и других городов нашей страны, не говоря уже о тех многочисленных энтузиастах спорта, которые прибыли в Таллин из других районов республики.

Участникам первенства СССР 1955 года по мотоциклетному спорту были предъявлены повышенные требования. В зависимости от этого на трассу могли попасть только смелые, почти равносильные гонщики. Лучшим доказательством этого является тот факт, что среди гонщиков было семь заслуженных мастеров спорта и сорок четыре мастера спорта. Соревнования сами обогатили семью мотоспортсменов нашей страны еще целым рядом новых мастеров спорта.

Как же протекали соревнования в прошлом году?

* * *

ОПЯТЬ ЧЕМПИОН!

Стартер опустил белый флажок. По трассе ринулись 125 см³ машины. Соревнования на первенство СССР 1955 года по мотоциклетному спорту на круговой трассе начались.....

Во главе тридцати четырех гонщиков идет трехкратный чемпион круговой трассы Н. Селиванов. Он идет в очень ровном темпе (между

4.18—4.24). Затем гонщик отрывается от других с каждым кругом все больше и больше. После четырех кругов он оторвался от следовавших за ним В. Кузнецова, В. Терентьева, В. Говоровского почти на полминуты. Во второй большой группе следуют А. Тобиас, Т. Кярнер и Э. Кийза, которые отстали от Селиванова на одну минуту.

Половина дистанции была закончена в следующем порядке: Н. Селиванов, В. Говоровский, А. Савельев, Кярнер и Кийза, идя круг за кругом, тесно друг за другом, занимают соответственно 6 и 7 места.

Большинство гонщиков обойдены Селивановым уже на целый круг. Заканчивая дистанцию, только В. Говоровский спасся от этой селивановской «чести».

Н. Селиванов уже четвертый раз занимает почетное звание чемпиона СССР по кольцевым гонкам: его средняя скорость 93,279 км/час. Далее следуют В. Говоровский и Б. Панферов. Прекрасно шел Кийза. Оторвавшийся за несколько кругов до конца от Т. Кярнера, он заканчивает дистанцию шестым и выполняет норму мастера спорта.

ЧЕТВЕРТЫЙ РАЗ ПЕРВАЯ!

На старте одиннадцать лучших гонщиц — женщин нашей страны.

И едва опустился белый флажок, как началась чрезвычайно захватывающая борьба между двумя равными мастерами спорта И. Озолиной и Н. Сусовой. С отставанием на несколько секунд следует за ними Э. Нугис. И как ни старается И. Озолина оторваться от Сусовой, какую бы скорость она ни набирала, — Сусова все «сидит» за ней как тень.

Двенадцатый круг вносит основное изменение в ведущей группе. Неизвестно, как это произошло, но на повороте «Козе» И. Озолина мчится «прямо» и сходит с трассы... Но вот она снова на трассе, однако выигранных шесть секунд хватает Сусовой, чтобы закончить 15-круговое соревнование уже в четвертый раз первой. Ее средней скоростью является 92,441 км/час. Уверенно удержала за собой третье место Э. Нугис.

На этих соревнованиях она впервые выполнила норму мастера спорта. Мастер спорта И. Томинг застряла с выходом со старта, но дальше она шла хорошо.

На втором кругу она была еще предпоследняя, на пятом — уже седьмая, на девятом — шестая, круг позже — пятая. На двенадцатом кругу из-за повреждения машины она сошла с дистанции.

ПОЕДИНОК РАВНЫХ!

Из-за поворота «Кальмисту» вышли первыми Е. Косматов — А. Зеленев. Сразу за ними следуют Н. Абдрахманов — Н. Айвазов. Как на первом кругу, так и на всей дистанции продолжается дуэль в классе машин с колясками.



Н. АБДРАХМАНОВ
N. ABDRAHMANOV



Н. АЙВАЗОВ
N. AIVASOV

Впереди то один, то другой. У прошлогодних чемпионов Б. Папулова — А. Хомутова не удался старт, но они все время идут отлично. Первый круг они закончили предпоследними, четвертый — уже в центре колонны гонщиков — восьмыми, еще круг, — они уже седьмые, а на седьмом кругу мчались уже четвертыми. На пятки им наседали некоторое время В. Плом — В. Сууркууск.

Острый поединок повышает темп гонки. Средняя скорость лидеров на первой половине дистанции равняется 99,679 км/час. На шестнадцатом кругу вперед выходит опять Абдрахманов, но после трех кругов опять впереди Косматов. На следующем кругу опять впереди Абдрахманов, а на следующем опять меняются места. Темп вырос до 99,977 км в час. Можно ожидать нового рекорда трассы!..

Из-за поворота «Кальмисту» первым вырывается Косматов. Но как раз здесь, на последних решающих метрах, Абдрахманов обходит своего соперника и завоевывает с новым рекордом трассы (100,809 км/час) в первый раз звание чемпиона. Третьим финиширует — Папулов.

ПЕРВЫЙ РАЗ ЧЕМПИОНОМ!

Когда у Н. Севостьянова на первом кругу машина начала откачивать в работе, ведущая группа определилась в следующем порядке: Н. Соколов, Ф. Вахрин, В. Медведев, Б. Голичев, Э. Валла, который стартовал из первого ряда, не сумел завести машину и начал гонку среди последних.



Н. СОКОЛОВ
N. SOKOLOV

чемпиона в первый раз. Его средняя скорость — 105,584 км/час. Второе место занимает Б. Голишев и третье В. Медведев. Немного отстает от него Э. Валла. Третьим эстонцем выполняет на этих соревнованиях норму мастера спорта известный гонщик Ф. Лепик, заняв седьмое место.

ЕЩЕ ОДИН РЕКОРД ТРАССЫ

В последнем старте соревнований на трассу выходят гонщики на машинах до 750 см³. Идет упорная борьба. Ю. Степанов, Е. Грингауд, С. Сергеев, В. Кулаков поочередно лидируют, борясь за первое место. Скорость возрастает до 108 км в час. Десятый круг первым идет В. Пылаев. Его скорость 109,292 км/час. Первую половину гонки проходят в следующем порядке — С. Сергеев, В. Кулаков, Е. Грингауд, В. Пылаев. Скорость еще увеличилась и составляет 109,815 км/час.

На двадцатом кругу машина Грингауда перестает работать, Степанов теряет секунды на пополнении бензобака. Борьба за первое место идет теперь между Кулаковым и Пылаевым. Темп гонки возрастает. 24 круг Пылаев проходит за 3 мин. 33 сек. (114,176 км. в час.), однако следующий круг и Кулаков проходит за то же время, вновь лидируя гонку. 28 круг Пылаев проходит за 3 мин. 32 сек. (114,714 км/час). Перед трибуной оба гонщика идут рядом, но после того как Пылаев в пылу соревнования один раз выезжает за трассу и в другой раз замедляет скорость, чтобы устранить дефект зажигательной свечи, — судьба звания чемпиона решена. 110,317 км/час — замечательное новое достижение В. Кулакова. Третьим гонку окончил С. Сергеев.

У первых скорость доходит до 105—106 км в час. Ведущим становится В. Медведев. Разница во времени между ним и третьим — Б. Голичевым — только несколько секунд. Отлично идет Э. Валла. На втором кругу он идет восемнадцатым, на третьем — двенадцатым, на шестом — седьмым, но от ведущей группы отделяет его все же почти минутный разрыв.

Четырнадцатый круг — лидером становится снова Н. Соколов. К семнадцатому кругу Э. Валла обошел уже Ф. Вихрина, В. Колесникова и начинает ловить идущего третьим В. Медведева. Он оставил за собой свыше 30 участников.

На первое место выходит Б. Голишев. Но тут внезапно вырывается вперед и заканчивает дистанцию первым Н. Соколов, завоевав звание

ЗА МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО В МОТОЦИКЛЕТНОМ СПОРТЕ

Кольцевая гонка без сомнения является для таллинцев одним из наиболее любимых спортивных событий. За ней следят с огромным интересом. Но надо сказать, что и в других районах республики мотогонки пользуются широкой популярностью. Недавно в Тарту в парке Тяхтвере были проведены мотогонки, в которых приняли участие гонщики из Таллина, Вильянди и Пярну. Мотоспортсмены г. Вильянди построили у себя мотодром, на котором были достигнуты большие скорости. Большим событием были мотогонки, проведенные недавно в Мяо и на треугольнике Сауга.

* * *

20 тысяч зрителей следили с огромным интересом за гонкой в Пярну на треугольнике Сауга, где проводились Всесоюзные соревнования на первенство ДСО «Буревестника». На той же трассе были проведены республиканские соревнования ДСО «Калев». На этих соревнованиях, так сказать «генеральной репетиции», участвовали многие лучшие гонщики нашей страны.

В классе машин до 125 см³ для мужчин первое место занял москвич В. Панферов со средней скоростью 78,533 км/час. В том же классе для женщин первое место заняла москвичка А. Ицкович с результатом 67,494 км/час. В классе машин до 350 см³ 1 место занял Г. Хольм (84,295 км/час). После продолжительного перерыва стартовавшая Х. Кальюсте впервые выполнила норму мастера спорта. Лучшего результата на этих соревнованиях добился В. Туулас, его достижения в классе машин до 750 см³ равно 87,816 км/час. Результат В. Плоома и В. Сууркууска — 84,400 км/час.

Новый рекорд трассы был установлен спортсменом «Труд. Резерв». Соревнование было проведено вблизи г. Пайде в Мяо. Вне конкурса на соревнованиях участвовали также спартаковцы. Новый рекорд был установлен москвичем В. Кузнецовым в классе машин до 125 см³ — 83,135 км/час. Лучшим в классе машин до 350 см³ оказался москвич М. Есырев. Его результат — 96,434 км/час. Е. Грингаут в классе машин до 750 см³ показал результат 99,471 км/час, а А. Обукак и Я. Хермасте в классе машин с коляской показали результат 87,209 км/час. Из женщин в классе до 125 см³ Ы. Казеорг показала результат — 78,940 км/час.

* * *

У штурмовиков скорости много хороших мыслей и смелых идей. Ближайший перспективный план предвидит реконструкцию трассы Пирита—Косе—Клоостриметса. Вблизи Хаберсти предполагается построить кольцевую трассу для молодежи. Одним из вопросов является возобновление гонок на кольцевой трассе Вана—Выйду вблизи г. Вильянди. В Таллине будет приступлено к строительству мотодрома. Есть существенная необходимость усилить мотобазу в Тарту.

Претворение в жизнь этих проектов будет новым вкладом в развитие мотоспорта в республике.

Большое мероприятие

Организация шоссейно-кольцевой гонки по своей хозяйственно-технической подготовке является более обширной по сравнению с организацией любого другого соревнования. Это мероприятие стало делом всех. Очень много городских организаций всемерно содействуют организации и проведению этого интереснейшего спортивного события.

С раннего утра до позднего вечера, в дни предшествовавшие началу соревнований, под соснами Пирита—Клоостриметса дымились котлы с асфальтом. Тяжелые дорожные катки неустанно двигались по блестящей поверхности будущей трассы соревнований. Асфальтировщики В. Симс и Е. Оявее выполняли ежедневно свои производственные нормы на 180%, плотники Р. Елмис и Е. Тарвис, работавшие на строительстве мостов для пешеходов и заградительных заборов, — на 200%.

Бригада треста благоустройства города во главе с бригадиром т. Казе за короткий срок установила свыше 1500 предохранительных мешков. Была приведена в порядок и окрашена трибуна для зрителей.

Во время соревнований мы видим на трассе женщин треста благоустройства. Их тут свыше 100 человек. В их задачу входит следить за идеальной чистотой на трассе. В перерывы между стартами, малейший мусор быстро удаляется — «зеленая дорога» готова — можно открывать трассу.

В дни соревнований и в предшествующие им дни весь городской автотранспорт общего пользования обслуживает десятки тысяч зрителей и участников. По дорогам, соединяющим Таллин с районами Пирита—Клоостриметса, бесперерывным потоком движутся автобусы, такси и грузовые машины. «Горячие деньки» наступили для диспетчеров и организаторов транспорта тов. Л. Реммеля из автобусного парка и С. Парди из таксопарка. Но мы уверены, что они как раньше, так и теперь полностью справятся со своей нелегкой задачей.

Фигура седовласого, но как всегда энергичного и неутомимого др. Пююметса стала неотъемлемой частью организационного аппарата шоссейно-кольцевых гонок. Вместе с др. Пшеничниковым он умело руководит коллективом медработников, состоящим из более чем 100 человек. Их задачей является полное обеспечение здоровья участников соревнований.

Пятнадцать километров полевого кабеля растянулись по району шоссейно-кольцевой гонки. Трасса на всем ее протяжении оборудована трансляционной сетью. В районе гонок работают контора связи, телефонные автоматы, дальние переговорные пункты, открыт прием телеграмм. В обеспечении этого, деятельное участие приняли тов. инж. Е. Касари техники: Х. Прюммель и Ю. Акимов, монтер А. Кулл и другие.

Пожарные, судейский аппарат, работники охраны трассы, типографий и многие другие, которых из-за их многочисленности просто невозможно перечислить, все они — колесики огромной организационной машины соревнований. Это работа сотен и тысяч людей, это забота об одном из любимейших видов спорта.

Международные товарищеские соревнования по мотоциклетному спорту

Многим лучшим гонщикам страны после участия в первенстве СССР по шоссейной кольцевой гонке предстоит решить ответственную и почетную задачу. Они выедут в Ленинград и там будут участвовать в международных товарищеских соревнованиях по мотоциклетному спорту, которые намечено провести в период с 18 по 29 июля сего года.

Международные товарищеские соревнования по мотоциклетному спорту, проводимые в СССР, преследуют цели:

— расширения дружественных спортивных связей советских спортсменов-мотоциклистов со спортсменами-мотоциклистами других стран в интересах установления дружбы народов и укрепления мира во всем мире;

— обмена спортивным и техническим опытом между спортсменами-мотоциклистами различных стран и содействия развитию мотоциклетного спорта.

К участию в международных товарищеских соревнованиях приглашены команды 13 стран — Австрии, Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Федеративной Республики Германии, Китая, Польши, Румынии, Норвегии, Финляндии, Чехословакии, Швеции и Югославии.

От каждой из этих стран приглашено по одной команде. От Советского Союза, кроме команды СССР примут участие в соревнованиях еще по одной команде от трех союзных республик: от РСФСР, Эстонской ССР и Латвийской ССР.

От страны или республики в соревнованиях может участвовать сборная национальная команда или команда спортивного общества (клуба) в составе не более 6 водителей и двух колясочников. В число водителей входят 2 женщины, места которых в команде мужчинами замещаться не могут.

К соревнованиям допускаются участники на дорожных и спортивных бескомпрессорных мотоциклах любого производства следующих категорий и классов:

категории «А» (одиночки) классов до 125, 175, 250, 350, 500 и 750 см³.

категории «Б» (с коляской) классов до 500 и 750 см³.

Интересна программа соревнований: она представляет собой двоеборье в которое входит шоссейная кольцевая гонка и мотоциклетный кросс.

Каждый гонщик должен участвовать в соревнованиях по этим двум видам. Соревнования производятся на лично-командное первенство с комплексным зачетом по шоссейной кольцевой гонке и мотоциклетному кроссу.

Дистанции соревнований и протяженность трассы приняты в соответствии с международными правилами: на шоссейной кольцевой гонке 100 км для мужчин и 50 км для женщин, на мотоциклетном кроссе 50 км для участников на мотоциклах одиночках и 35 км для участников на мотоциклах с коляской.

Шоссейная кольцевая гонка будет проводиться 22 и 28 июля по трассе протяженностью 3,3 км, расположенной в парке вокруг стадиона имени Кирова в г. Ленинграде.

Трасса мотоциклетного кросса протяженностью 5 км выбрана под Ленинградом в районе Юкки.

Многие любители мотоциклетного спорта из Москвы, Минска, Таллина, Риги и других городов Советского Союза готовятся к тому, чтобы совершить туристские пробеги на автомобилях и мотоциклах и посмотреть в Ленинграде интересные спортивные соревнования.

Международные товарищеские соревнования по мотоциклетному спорту в г. Ленинграде будут одним из значительных событий в спортивной жизни нашей страны, важной вехой в дальнейшем развитии у нас мотоциклетного спорта, новым свидетельством крепнущих международных спортивных связей и укрепления дружбы народов.

Председатель Оргбюро Всесоюзной коллегии судей по автотоспорту.

Судья Всесоюзной категории

М. КЕДРОВ.

БЫСТРЕЙШИЕ КРУГИ

на трассе Пирита—Косе—Клоостриметса

125 см ³ женщины	Н. Сусова	95,240 км/час	1952 г.
125 см ³ мужчины	Н. Селиванов	97,930 км/час	1951 г.
	А. Кузнецов	97,930 „	1952 г.
350 см ³ женщины	Ы. Казеорг	99,670 „	1953 г.
350 см ³ мужчины	М. Трошин	108,569 „	1955 г.
750 см ³ сольн. маш.	В. Пылаев	114,714 „	1955 г.
750 см ³ маш. с кол.	Е. Косматов	103,929 „	1955 г.
	А. Зеленев		

ЗА НОВУЮ СПОРТИВНУЮ ПОБЕДУ

Команда Центрального Клуба Советской Армии заняла на прошлых соревнованиях на первенство СССР по мотоциклетному спорту I место.

— В этом году наша команда выходит на соревнования преимущественно в старом составе, — говорит представитель команды С. Юдин. — В некоторой степени состав команды будет зависеть от результатов, показанных на предшествующей тренировке, но, по всей вероятности, честь спортклуба Советской Армии будут отстаивать В. Кулаков, И. Озолина, Н. Севостьянов, Н. Селиванов, Н. Соколова, Б. Иванов, Т. Фомин, С. Сергеев, А. Корнев, П. Платыч, Н. Абдрахманов, А. Лиханов и другие. Наряду с опытными мастерами к участию в соревнованиях готовятся также молодые гонщики Савельев, Кубасов и др.

Нет сомнения, что мотоспортсмены Советской Армии приложат все свои силы и знания для достижения высших скоростей и спортивных результатов на классической Таллинской трассе.

ПРЕЖДЕ ВСЕГО ИНТЕРЕСЫ ОБЩЕСТВА

Мы застали заслуженного мастера спорта Е. Грингаута в гараже за ремонтом своей машины. На наши вопросы тов. Грингаут рассказал нам: «Как известно, соревнования этого года проводятся по принципу лично-командных соревнований, поэтому само собою разумеется, что на этих соревнованиях прежде всего следует считаться с интересами команды, оставив на задний план личные интересы. Считаю, что если я на своей 750 см³ машине войду в первую тройку, то это будет для меня вполне удовлетворительным достижением. Команда в целом поставила себе задачей бороться за 1—2 места. Если мы выполним поставленную себе задачу, то это будет для нас большим достижением, т. к. на последних командных соревнованиях наша команда вышла на 6 место.

Мне хотелось бы осветить еще один момент», — сказал Е. Грингаут, заканчивая свою беседу. — В системе Трудовых Резервов особенной любовью пользуется мотоспорт. Этот вид спорта стал у нас массовым. С каждым годом растет число молодых талантливых мотоспортсменов. Так, например, в этом году впервые в Таллине на старт соревнований выходят тов. Саливский, Петровская и др. Успешное выступление нашей команды будет важным и сильным стимулом для наших молодых мотоспортсменов — воспитанников трудовых резервов, готовящихся вступить в ряды мотоспортсменов».

ПРЕДСТОИТ УПОРНАЯ БОРЬБА

— Я участвовал во всех соревнованиях по шоссейно-кольцевой гонке на первенство СССР, проведенных до сих пор в г. Таллине, — рассказал нам член сборной команды «Спартак» П. Баранов.

В 1954 году мне посчастливилось в упорной спортивной борьбе завоевать почетное звание чемпиона СССР в классе машин до 350 см³.

В этом году я решил стартовать на 125 см³ машине, так как эта машина более подходит к моему телосложению. И надо сказать, что начало было сравнительно многообещающим. Месяц тому назад на шестидневной гонке в Москве я вышел на II место, а на соревнованиях ДСО «Спартак» в Мяо — на I место.

К предстоящим соревнованиям я тщательно подготовил свою машину, а также и себя и, естественно, постараюсь повторить свое достижение 1954 года — добиться вновь почетного звания чемпиона СССР. Одно совершенно ясно, что мои конкуренты, прежде всего Н. Селиванов (ЦКСА), Н. Михайлов («Динамо»), и В. Кузнецов («Трудовые Резервы»), сделают осуществление этой задачи для меня нелегкой. Предстоит серьезная и упорная борьба.

НОВАЯ МАШИНА — НОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Энделю Кийза всего 18 лет. Таким образом, он из состава участников самый молодой мастер спорта. На наши вопросы молодой спортсмен ответил:

В этом году я стартую на новой машине К-55S. По правде сказать, я до сих пор еще не совсем сжился с ней, поэтому трудно предугадать, какие будут результаты.

Первые испытания машина прошла в Тарту на организованных в Тяхтвере соревнованиях по кольцевой гонке. Из-за особенностей этой трассы, машина не могла дать той своей максимальной скорости, которую она может дать на трассе Пирита—Клоостриметса, но, несмотря на это, я чувствую, что эта машина идет лучше, чем та, которая была у меня раньше. На тех соревнованиях я занял I место, причем мне нехватало очень немного до рекорда трассы, установленного Е. Тобиасом.

Конечно, мне будет сравнительно тяжело соревноваться со старыми и опытными гонщиками. Но я думаю, что если в прошлом году я вышел на шестое место, то в этом году я должен войти в первую пятерку. Эта задача должна быть мне по силам.

НЕУДАЧУ НАДО ИСПРАВИТЬ

«Интересующиеся мотоциклетным спортом знают, что мое выступление в прошлом году на Всесоюзных мотосоревнованиях в некоторой степени оказалось неудачным. Я потерял на старте 57 дорого стоивших мне секунд потому, что как оказалось после, магнето на моей машине отсырело. На этот раз я хочу наверстать эту неудачу.

В этом году я стартую на той же машине Иж-54, что и в прошлом году», — рассказывает нам мастер спорта Е. Валла. — За прошедшую зиму я в некоторой степени «омолодил» свою машину. Я установил на свою старую машину коробку скоростей спортивной модели. И мне кажется, что от этого моя машина много выиграла».

МЕХАНИК — НОВАТОР



Известный гонщик-механик Эстонской ССР Я. Кюнемьяэ приступил к испытанию гоночной машины с аэродинамическим обтекателем. На тренировках Я. Кюнемьяэ показал на этой машине хорошие результаты. На снимке: Я. Кюнемьяэ на трассе. За тренировкой следит тренер, мастер спорта Ю. Томсон.

РУКА ОБ РУКУ С УЧЕНЫМИ

Зимой прошлого года Феликс получил из Центрального Конструкторского Бюро Мотоциклетного Строительства следующее извещение: «Немедленно выезжайте на завод».

В Серпухове гонщика-механика ожидали ученые, инженеры и конструкторы. Они с большим вниманием выслушали разъяснения практика о результатах практических испытаний и стали сравнивать их с имеющимися теоретическими данными.

В прошлом году, незадолго до Всесоюзных соревнований Феликсу Лепику, одному из известнейших гонщиков республики, доверили практическое испытание новой 250 см³ гоночной машины 254-С. Мощность машины была в то время 24 л/с. количество оборотов в минуту — 9000. На первом соревновании новая машина 254-С дала среднюю скорость 87 км/час.

Но практик обратил сразу внимание на некоторые недочеты. Машина не совсем хорошо держала трассу. На поворотах картер задевал трассу, с другой стороны задевала трассу рама. Совместными усилиями приступили к устранению этих и других обнаруженных недочетов. Мотор был поднят выше, в конструкции рамы были сделаны изменения. По предложению Феликса были сделаны дополнения в конструкции карбюратора и зажигательной системы. Испытания на стенде показали увеличение мощности на 4 л/с.

И вот испытательная машина стоит на старте круговой трассы — на этот раз в Риге.

Последний контроль. Феликс одевает шлем, медленно натягивает перчатки. Его взгляд останавливается на участнике гонки, известном гонщике Латвийской ССР — Эрманисе, который также стартует на новой испытательной машине 354-С. В его мозгу мелькает мысль: «Смогу ли я быть достойным конкурентом чемпиону мира?»

Старт дан, машины вырываются вперед. Скорость резко увеличивается. Гонщик следит за показателем оборотов — 5000, 5500. В прошлом году при скорости оборотов в 6000 один из цилиндров вышел из строя, однако мотор работает вполне исправно. Феликс обращает внимание на то, что машина держит трассу гораздо лучше чем раньше.

Эрманис впереди, но не очень далеко. На прямой Феликс прибавляет газу. Обочина трассы — деревья, кусты, люди — все сливается в однообразную серую массу. Машина идет со скоростью 150 км/час. Это на 10 км больше, чем в прошлый раз.

А вот и финиш. Гонка закончена. К Феликсу подбегают друзья, жмут ему руку и поздравляют его. Голос информатора объявляет через громкоговоритель... «... II место занял Феликс Лепик со средней скоростью 99.980 км/час».

На предстоящих соревнованиях Феликс хочет улучшить свое достижение.

АДРЕСНЫЙ СТОЛ СОРЕВНОВАНИЙ

1. Штаб соревнований — ул. Кинга, 6, тел. 449-68/28. Штаб работает с 09.30 до 14.00 и с 17.00 до 20.00.
2. Главный судья соревнований — К. Дубас, ул. Кинга, 6, тел. 449-68/28.
3. Представитель Всесоюзного Комитета — Л. Свиридова, гостиница «Палас», тел. 461-71/327.
4. Представитель мандатной комиссии — И. Селенкович, гостиница «Таллин», тел. 436-88/35.
5. Республиканский Комитет Физкультуры и Спорта — ул. Лай, 34, тел. 439-30.
6. Главный врач соревнований — др. Пшеничников, тел. 478-06.
7. Председатель технической комиссии — К. Матюшин, гостиница «Таллин», тел. 436-88/37.

СПОРТИВНЫЕ ОБЩЕСТВА

1. Центральный Клуб Советской Армии — представитель С. Юдин, ул. Выйстлусе, 1.
члены команды размещены по ул. Выйстлусе 1.
гараж машин — ул. Выйстлусе, 1.
2. «Трудовые Резервы», представитель В. Шаронов — пл. Сталина, Спец. ремесленное учил. № 49.
члены команды размещены — Спец. ремесленное уч. № 49.
гараж машин — Спец. Ремесленное учил. № 49.
3. «Буревестник» — представитель П. Горячев, гостиница «Таллин», тел. 436-88/53.
члены команды размещены — ул. Пярну мнт., 41.
гараж машин — ул. Инсенери, № 1.
4. «Зенит» — представитель С. Галкин, ул. Рахваохту, 2.
члены команды размещены — ул. Рахваохту, 2.
гараж машин — ул. Рахваохту, 2.
5. «Спартак» — представитель Е. Киопе — Мююривахе, № 11, тел. 436-73.
члены команды размещены — ул. Мююривахе, № 11.
гараж машин — ул. Палдиски мнт., 25.
6. «Динамо» — представитель П. Разживин, ул. Колхоози, 8.
члены команды размещены — ул. Колхоози, 8.
гараж машин — ул. Колхоози, 8.
7. «Калев» — представитель Пуусааг, ул. Пярну мнт., 41, тел. 415-56.
8. «Торпедо» — представитель Б. Ерин, пл. Сталина, Спец. ремесленное училище № 49.
члены команды размещены — Спец. ремесленное училище № 49.
гараж машин — ул. Раннавярава, 2.

9. «Авангард» — представитель В. Крупенин, — ул. Вана Каламая, 9, тел. 468-27.
члены команды размещены — ул. Вана Каламая, 9.
гараж машин — ул. Инсенери, № 1.

ГОНЩИКИ МОТОЦИКЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ

1. Ковров — размещены по ул. Рахвакохту, 2.
гараж машин: ул. Рахвакохту, 2.
2. Ижевск — размещены по ул. Рахвакохту, 2.
гараж машин — ул. Раннавярава 2.
3. Ирбит — размещены: Спец. ремесленное учил. № 49.
гараж машин — ул. Раннавярава 2.
4. Минск — размещены: Спец. ремесленное учил. № 49.
гараж машин — ул. Раннавярава 2.

ТЕЛЕФОНЫ НА ТРАССЕ СОРЕВНОВАНИИ

1. Поворот «Румму» 22-03.
2. Судейская трибуна 13-81.
3. Трибуна зрителей 29-28,
4. Контора связи соревнований 17-48.

NSV LIIDU 1956. AASTA MOOTORRATTASPORDI
 MEISTRIVÕISTLUSTE TULEMUSED
 РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ НА
 ПЕРВЕНСТВО
 СССР 1956 Г. ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

125 см³ klass naistele

Класс мотоциклов до 125 см³ для женщин

- | | | |
|----|-------------------|------------------------------|
| 1. | _____ aeg _____ | keskm. kiirus _____ |
| | _____ время _____ | _____ средняя скорость _____ |
| 2. | _____ " _____ | _____ " _____ |
| 3. | _____ " _____ | _____ " _____ |

125 см³ klass meestele

Класс мотоциклов до 125 см³ для мужчин

- | | | |
|----|-------------------|------------------------------|
| 1. | _____ aeg _____ | keskm. kiirus _____ |
| | _____ время _____ | _____ средняя скорость _____ |
| 2. | _____ " _____ | _____ " _____ |
| 3. | _____ " _____ | _____ " _____ |

350 см³ klass

Класс мотоциклов до 350 см³

- | | | |
|----|-------------------|------------------------------|
| 1. | _____ aeg _____ | keskm. kiirus _____ |
| | _____ время _____ | _____ средняя скорость _____ |
| 2. | _____ " _____ | _____ " _____ |
| 3. | _____ " _____ | _____ " _____ |

750 см³ klass

Класс мотоциклов до 750 см³

- | | | |
|----|-------------------|------------------------------|
| 1. | _____ aeg _____ | keskm. kiirus _____ |
| | _____ время _____ | _____ средняя скорость _____ |
| 2. | _____ " _____ | _____ " _____ |
| 3. | _____ " _____ | _____ " _____ |

Kõlgvankriga mootorrattaste klass

Класс мотоциклов с коляской

- | | | |
|----|-------------------|------------------------------|
| 1. | _____ aeg _____ | keskm. kiirus _____ |
| | _____ время _____ | _____ средняя скорость _____ |
| 2. | _____ " _____ | _____ " _____ |
| 3. | _____ " _____ | _____ " _____ |

Соревнования на лично-командное
первенство СССР по
мотоциклетному спорту 1956 г.

На эстонском и русском языках
Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярну маантс, 10

*

Toimetaja E. Rimmel

Tehniline toimetaja A. Ruutsoo

Korrektorid: P. Hiie, N. Kruglova.

Ladumisele antud 23. VI 1956. Trükkimisele
30. VI 1956. Paber 54×84, $\frac{1}{16}$. Trükipoog-
naid 3,5+1 lisa. Formaadile 60×92 kohal-
datud trükipoognaid 3,08. Arvutuspoognaid
3,65. Trükiarv 30 000. MB-05812. Tellimise
nr. 1171. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn,
Pikk tn. 54/58.

Hind rubl. 1.

A-21124
 NSV Liidu 1956. aasta individuaal-võistkondlikud meistri-
 võistlused mootorrattaspordis

VÖISTLEJATE NIMEKIRI

Mootorrataste klass kuni 125 sm³ naistele

1. Danilova, V.	KSK	9. Ošins, V.	S
2. Kiope, E.	S	10. Kaseorg, O., ms	TR
3. Laur, V., ms	S	11. Susova, N., ms	KSK
4. Nugis, E., ms	TR	12. Izkovitš, A.	B
5. Petrovskaja, J.	TR	13. Uksas, B., ms	S
6. Mõsjagina, E.	B	14. Toming, I., ms	D
7. Ozolina, I., tms	KSK	15. Petrova, V., ms	TR
8. Morozova, N.	D	16. Tobias, H.	B

Mootorrataste klass kuni 125 sm³ meestele

20. Ustinov, N.	TR	37. Randra, J.	TR
21. Mihhailov, N., ms	D	38. Baranov, P., tms	S
22. Karner, T., ms	S	39. Olennikov, A.	KSK
23. Panfjorov, B., ms	B	40. Saveljev, A., ms	KSK
24. Boiko, V., ms	TR	41. Sahmatov, F.	T
25. Zirnis, A.	S	42. Otšenovski, V.	T
26. Arabers, R.	S	43. Kafarov, A.	D
27. Govorovski, V., ms	D	44. Spirin, V.	Z
28. Listak, R.	S	45. Dronov, A.	TR
29. Filipov, R.	Z	46. Filin, M., ms	KSK
30. Tobias, E., ms	B	47. Selivanov, N., ms	KSK
31. Tsalkalamanidze, K.	B	48. Makejev, J., ms	D
32. Leonov, E.	T	49. Vassin, A., ms	KSK
33. Votškovski, V.	T	50. Novikov, A.	Z
34. Generalov, V.	D	51. Bljahin, V.	Z
35. Kliza, V.	T	52. Krasnov, A., ms	Z
36. Kuznetsov, V., ms	TR	53. Kiisa, E., ms	D

Mootorrataste klass kuni 350 sm³

1. Agapitov, B.	Z	20. Ošins, K.	S
2. Zimin, A., ms	A	21. Kolesnikov, B.	TR
3. Davdjants, V.	A	22. Voronin, V., ms	B
4. Maslov, A., ms	TR	23. Berg, A.	K
5. Golišev, B., ms	TR	24. Kubasov, L., ms	KSK
6. Medvedjev, V., ms	Z	25. Luutus, G.	S
7. Medvedjev, V.	B	26. Salm, H.	K
8. Nežutin, P.	B	27. Holm, G., ms	K
9. Sevastjanov, N., tms	KSK	28. Sokolov, N., ms	KSK
10. Jessõrjev, M., ms	TR	29. Ivanov, B., ms	KSK
11. Ruhhadze, V., ms	D	30. Valla, E., ms	TR
12. Suhišvili, B.	B	31. Astafjev, I., ms	D
13. Hohlov, V.	A	32. Derjagin, V., ms	Z
14. Vaaderpass, V., ms	S	33. Kaljužnõi, V., ms	A
15. Smaznov, V., ms	A	34. Künemäe, J., ms	K
16. Kaduškin, S., ms	D	35. Stepanov, A., ms	D
17. Dubov, R., ms	KSK	36. Balobanov, A., ms	Z
18. Vahrin, P., ms	Z	37. Plaštšenkov, N.	S
19. Juul, A.	D	38. Jankovskis, V.	S

Mootorrataste klass kuni 750 sm ³		
60. Fomin, G., ms	KSK	
61. Tuulas, H.	K	
62. Okorokov, A.	TR	
63. Lehtmaa, E.	TR	
64. Gringaut, J., tms	TR	
65. Sergejev, S., ms	KSK	
66. Vahter, E.	S	
67. Garkalns, A.	S	
68. Katšurin, V., ms		D
69. Koptsov, L.		B
70. Tepand, H.		S
71. Põlajev, V., tms		D
72. Stepanov, J., tms		B
73. Kulakov, V., tms		KSK
74. Tuulas, V., ms		K

Külgvankritega masinate klass kuni 750 sm³

50. Obukak, A.	TR	
Hermaste, I.		
51. Kosmatov, J., tms	D	
Hohlov, I., ms		
52. Lihhanov, A., ms	KSK	
Karasev, A., ms		
53. Ploom, V., ms	B	
Suurkuusk, V.		
54. Sokolov, J.	KSK	
Kamaletdinov, R.		
55. Sidorov, J., ms	TR	
Gerassimov, J.		
56. Abdrahmanov, V., ms	KSK	
Aivazov, N., ms		
57. Razorjonov, A., ms	KSK	
Poljakov, V.		
58. Medvedjev, V.	B	
Nikolajev, N.		
60. Kritt, L.	S	
Vald, J.		
61. Auzinš, A.		S
Trautmanis, A.		
62. Zelenov, A., ms		D
Stepanov, V.		
63. Gubin, V., ms		T
Borodin, G.		
64. Berzinš, J.		S
Bernavs, L.		
65. Voltšenkov, A., ms		TR
Netšistailo, V., ms		
66. Kritševski, A.		B
Artsatkanov, A.		
67. Hvator, V., ms		KSK
Bufetov, V., ms		
68. Petrov, A., ms		KSK
Melhov, J.		
69. Papulov, B., ms		T
Homutov, A., ms		

Mootorrataste klass kuni 250 sm³

75. Kaljuste, H.	K	
76. Selivanov, N., ms	KSK	
77. Lepik, F., ms	D	
78. Stepanov, J., tms	B	
79. Põlajev, V., tms		D
80. Tsalkalamanidze, K.		B
81. Zdanov, A.		B
82. Govorovski, V., ms		D

Mootorrataste klass kuni 500 sm³

85. Pesur, O.	S	
86. Grinbergs, K., ms	S	
87. Zalivski, S.	TR	
88. Platõtš, V., ms	KSK	
89. Promet, A., ms		TR
90. Korņejev, A., ms		KSK
91. Kostin, A.		KSK

Külgvankriga mootorrataste klass kuni 500 sm³

59. Vartanjan, G., ms	T
Karžavin, V., ms	

Lühendused: ms — meistersportlane, tms — teeneline meistersportlane, KSK — NSV Liidu Riigikaitse Ministeeriumi Keskspordiklubi, D — «Dünamo», S — «Spartak», TR — «Tööjõuresivid», Z — «Zeniit», T — «Torpeedo», B — «Burevestnik», K — «Kalev», A — «Avangard».

**Лично-командное первенство СССР
по мотоциклетному спорту 1956 года**
СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Класс мотоциклов до 125 см³ — женщины

1. Данилова В. Г.	ЦСК	9. Ошинец В. Р.	С
2. Киопе Э.	С	10. Казеорг Ы. Ю., мс	ТР
3. Лаур В. К., мс	С	11. Сусова Н. А., мс	ЦСК
4. Нугис Э. И., мс	ТР	12. Ицкович А. Ф.,	Б
5. Петровская Е. К.	ТР	13. Уккас В. В., мс	С
6. Мясягина Э. Ф.	Б	14. Томинг И. Ф., мс	Д
7. Озолина И. Я., змс	ЦСК	15. Петрова В. Г., мс	ТР
8. Морозова Н. М.	Д	16. Тобиас Х. Ю.	Б

Класс мотоциклов до 125 см³ — мужчины

20. Устинов Н. П.	ТР	37. Рандла Ю. Ю.	ТР
21. Михайлов Н. П., мс	Д	38. Баранов П. П., змс	С
22. Карнер Т. И., мс	С	39. Оленников А. В.	ЦСК
23. Панферов Б. И., мс	Б	40. Савельев А. Н., мс	ЦСК
24. Бойко В. Т., мс	ТР	41. Шахматов Ф. В.	Т
25. Зирнис А. Э.	С	42. Очеповский В. В.	Т
26. Араберс Р. Я.	С	43. Кафаров А. И.	Д
27. Говоровский В. П., мс	Д	44. Спирин В. М.	З
28. Листак Р. И.	С	45. Дронов А. М.	ТР
29. Филиппов Р. Г.	З	46. Филин М. Г., мс	ЦСК
30. Тобиас Э. Ю., мс	Б	47. Селиванов Н. В., мс	ЦСК
31. Цалкаламанидзе К. Г.	Б	48. Макеев Е. А., мс	Д
32. Леонов Э. Ф.	Т	49. Васин А. И., мс	ЦСК
33. Вычковский В. Я.	Т	50. Новиков А. М.	З
34. Генералов В. А.	Д	51. Бляхин В. М.	З
35. Клиза В. Ф.	Т	52. Краснов А. Ф., мс	З
36. Кузнецов В. Ф., мс	ТР	53. Кийса Э. Р., мс	Д

Класс мотоциклов до 350 см³

1. Агапитов Б. Д.	З	20. Ошинец К. К.	С
2. Зимин А. К., мс	А	21. Колесников В. Ф.	ТР
3. Давдянц В. М.	А	22. Воронин В. Ф., мс	Б
4. Маслов А. И., мс	ТР	23. Берг А. Р.	К
5. Голишев Б. В., мс	ТР	24. Кубасов Л. И., мс	ЦСК
6. Медведев В. И., мс	З	25. Лутус Г. Я.	С
7. Медведев В. В.	Б	26. Сальм Х. Я.	К
8. Нежутин П. П.	Б	27. Хольм Г. Ю., мс	К
9. Севастьянов Н. П., змс	ЦСК	28. Соколов Н. П., мс	ЦСК
10. Есырев М. И., мс	ТР	29. Иванов Б. М., мс	ЦСК
11. Рухадзе В. А., мс	Д	30. Валла Э. Ю., мс	ТР
12. Сухишвили Б. Ш.	Б	31. Астафьев И. И., мс	Д
13. Хохлов В. А.	А	32. Дерягин В. А., мс	З
14. Ваадерпасс В. И., мс	А	33. Калюжный В. Е., мс	А
15. Смазнов В. П., мс	С	34. Кююнемэя Я. Ю., мс	К
16. Кадушкин С. С., мс	Д	35. Степанов А. И., мс	Д
17. Дубов Р. Г., мс	ЦСК	36. Балобанов А. Н., мс	З
18. Вахрин П. П., мс	З	37. Плащенков Н. И.	С
19. Юул А. Ю.	Д	38. Янковский В. А.	С

Класс мотоциклов до 750 см³ — одиночки

60.	Фомин Г. П., мс	ЦСК	68.	Качурин В. Н., мс	Д
61.	Туулас Х. Я.	К	69.	Копцев Л. В.	Б
62.	Окороков А. В.	ТР	70.	Тепанд Х. Т.	С
63.	Лехтмаа Э. И.	ТР	71.	Пылаев В. С., змс	Д
64.	Грингаут Е. И., змс	ТР	72.	Степанов Ю. А., змс	Б
65.	Сергеев С. М., мс	ЦСК	73.	Кулаков В. Л., змс	ЦСК
66.	Вахтер Э. М.	С	74.	Туулас В. Я., мс	К
67.	Гаркалнс А. П.	С			

Класс мотоциклов до 750 см³ с колясками

50.	Обукак А. В.	ТР	61.	Аузиньш А. А.	С
	Хермасте И. Ю.			Траутманис А. А.	
51.	Косматов Е. С., змс	Д	62.	Зеленов А. В., мс	Д
	Хохлов И. В., мс			Степанов В. М.	
52.	Лиханов А. А., мс	ЦСК	63.	Губин В. А., мс	Т
	Карасев А. П., мс			Бородин Г. Г.	
53.	Плоом В. А., мс	Б	64.	Берзиньш Я. Я.	С
	Сууркуус В. Р.			Вернавс Л. А.	
54.	Соколов Ю. В.	ЦСК	65.	Волченков А. И., мс	ТР
	Камалетдинов Р. А.			Нечистайло В. П., мс	
55.	Сидоров Ю. П., мс	ТР	66.	Кричевский А. В.	Б
	Герасимов Ю. Т.			Арцатбанов А. Г.	
56.	Абдрахманов Н., мс	ЦСК	67.	Хватов В. Ф., мс	ЦСК
	Айвазов Н. С., мс			Буфетов В. М., мс	
57.	Разоренов А. П., мс	ЦСК	68.	Петров А. П., мс	ЦСК
	Поляков В. М.			Мельхов Ю. М.	
58.	Медведев В. И.	Б	69.	Папулов Б. Н., мс	Т
	Николаев Н. Н.			Хомутов А. С., мс	
60.	Критт Л. Ю.	С			
	Валд Я. Б.				

Класс мотоциклов до 250 см³

75.	Кальюсте Х. П.	К	79.	Потаев В. С., змс	Д
76.	Селиванов Н. В., мс	ЦСК	80.	Цалкаламанидзе К. Г.	Б
77.	Лепик Ф. А., мс	Д	81.	Жданов А. Н.	Б
78.	Степанов Ю. А., змс	Б	82.	Говоровский В. П., мс	Д

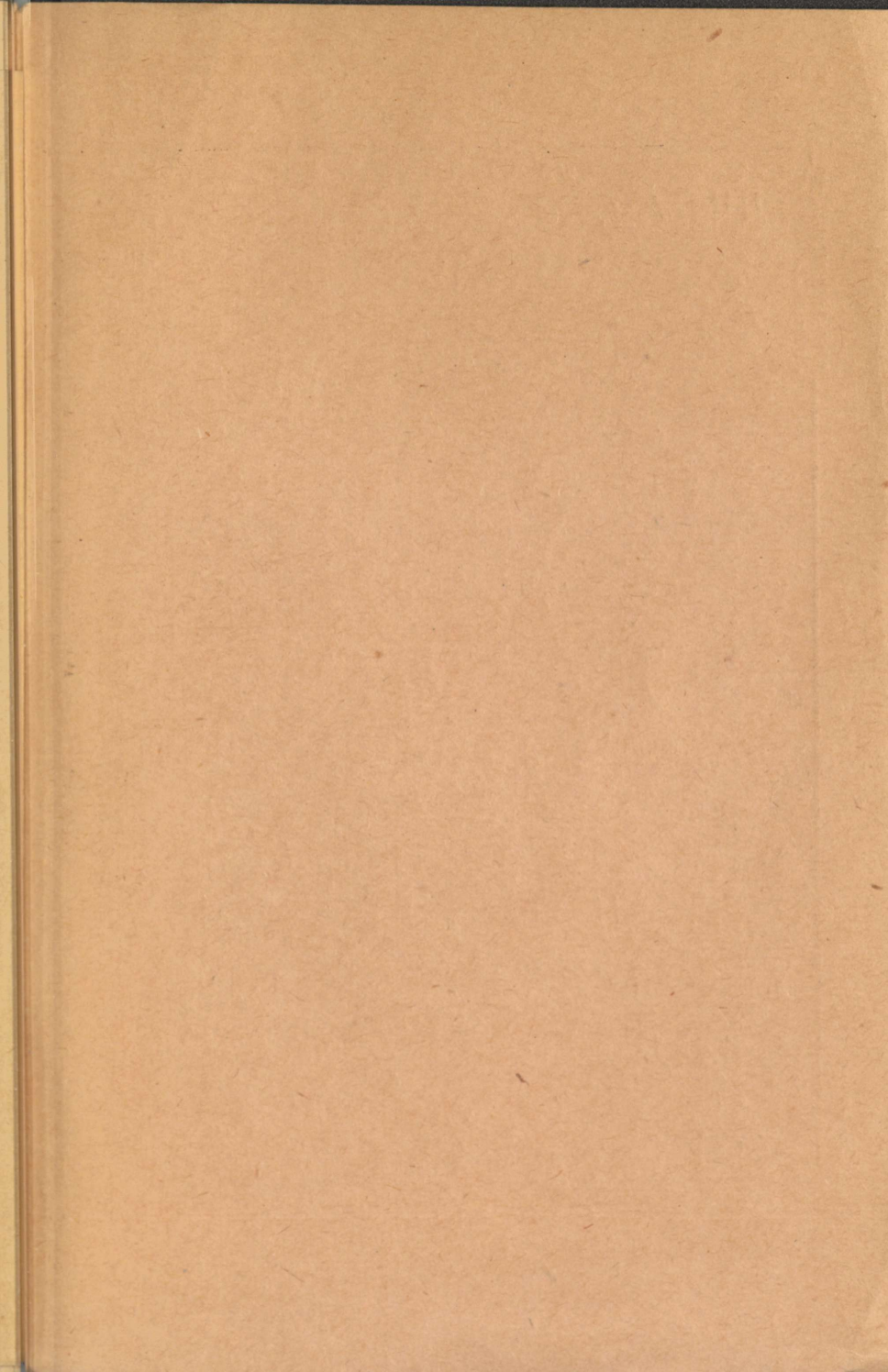
Класс мотоциклов до 500 см³

85.	Песур О. А.	С	89.	Промет А. О., мс	ТР
86.	Гринбергс К. П., мс	С	90.	Корнеев А. Н., мс	ЦСК
87.	Заливский С. А.	ТР	91.	Костин А. И.	ЦСК
88.	Платыч В. Л., мс	ЦСК			

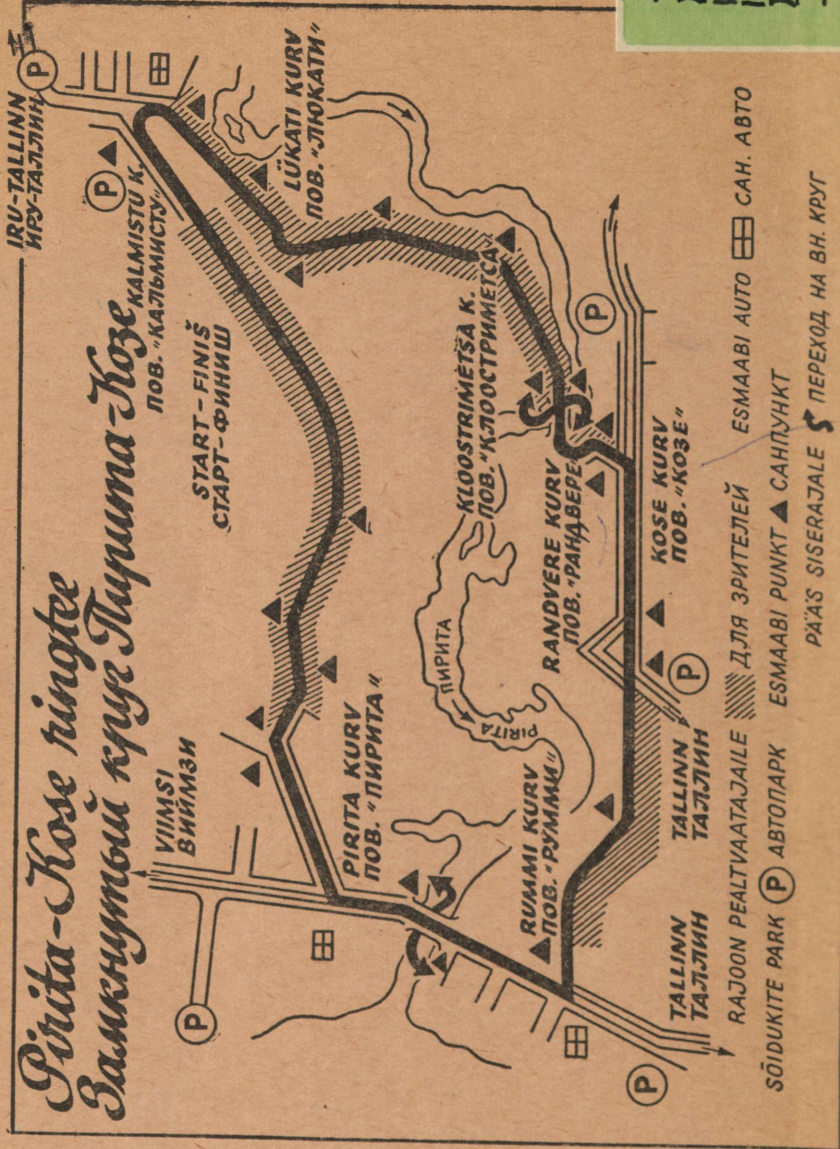
Класс мотоциклов до 500 см³ с колясками

59.	Вартаньян Г. С., мс	Т
	Каржавин В. Я., мс	

Сокращения: мс — мастер спорта, змс — заслуженный мастер спорта, ЦСК — Центральный Спортивный Клуб Министерства Обороны СССР, Д — «Динамо», С — «Спартак», ТР — «Трудовые Резервы», З — «Зенит», Т — «Торпедо», Б — «Буревестник», К — «Калев», А — «Авангард».



A-21124



Rbl. 1.-

TÜ RAAMATUKOGU

1 0300 00365784 0