

Спортивно-технический мотоклуб первичной
организации ДОСААФ ордена Ленина, управления
„Саратовгэсстрой“



ЭТО И ЕСТЬ СПИДВЕЙ!

● ПРОГРАММА-СУВЕНИР

г. Балаково, 1979 г.

ЧЕМПИОНАТ СССР по спидвею среди клубных команд ВЫСШАЯ ЛИГА КЛАССА «А»

Организаторы:

Федерация мотоциклетного спорта СССР
Центральный автомотоклуб ДОСААФ СССР
Спортивно-технический мотоклуб «Турбина»
(413800, г. Балаково, пос. Солнечный, тел. 43-50,
40-34)

Официальные лица:

Гл. секретарь чемпионата **Г. Н. Плешаков**
Главный судья назначается Президиумом Всесо-
юзной коллегии судей на каждую встречу
Директор соревнований в г. Балакове — **Е. И. Ле-
ошкин**, засл. тренер РСФСР, начальник-тренер
спортивно-технического мотоклуба «Турбина»

Гаревая дорожка

Гаревая дорожка стадиона «Труд» (г. Балаково),
покрытие доломитовое, длина 395 метров
Рекорд на 4 круга (1580 м.) — 1 мин. 16,6 сек. ус-
тановлен 5 августа 1973 года на полуфинале
командного чемпионата мира Валерием Горде-
евым.

Команда „ТУРБИНА“ г. (Балаково)



Евгений Иосифович Леошкин — старший тренер команды, заслуженный тренер РСФСР, тренер сборной команды СССР, член комитета трековых гонок федерации мотоспорта СССР.

Г О Н Щ И К И



Владимир Гордеев — 1950 г., мастер спорта СССР международного класса. 1969 г. — серебряный призер чемпионата СССР среди юниоров, бронзовый призер чемпионата РСФСР. 1970 г. — серебряный призер чемпионата СССР, серебряный призер чемпионата Европы. 1971 г. — чемпион СССР, серебряный призер командного чемпионата мира, серебряный призер Вооруженных Сил СССР. 1972 г. — чемпион РСФСР, 1973 г. — чемпион СССР, бронзовый призер командного чемпионата мира, 1974 г. — чемпион СССР, 1975 г. — бронзовый призер чемпионата СССР, серебряный призер чемпионата РСФСР и командного чемпионата мира, чемпион 6 спартакиад народов РСФСР в составе команды «Турбина» и чемпион 6 спартакиад народов СССР в составе сборной РСФСР, 1976 г. — чемпион РСФСР, 1978 г. — пятикратный чемпион СССР в составе «Турбины», чемпион СССР.



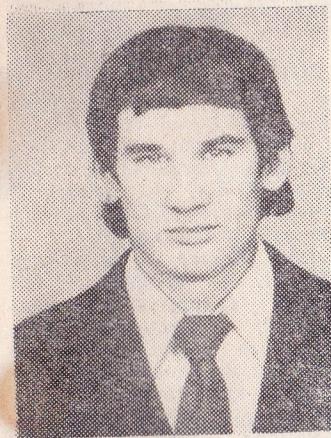
Валерий Гордеев — 1952 г., мастер спорта СССР международного класса, член сборной команды СССР, 1971 г. — чемпион РСФСР, чемпион СССР среди юниоров, 1972 г. — серебряный призер чемпионата СССР среди юниоров, серебряный призер командного чемпионата мира, 1973 г. — серебряный призер чемпионата СССР, победитель финала континента, 1974 г. — серебряный призер чемпионата СССР, 1975 г. — чемпион СССР, чемпион 6 спартакиады народов СССР, бронзовый призер чемпионата РСФСР, чемпион 6 спартакиады народов РСФСР в составе «Турбины», чемпион 6 спартакиады народов СССР в составе сборной команды РСФСР, 1976 г. — чемпион СССР в составе «Турбины», 1977 г. — чемпион РСФСР, чемпион СССР, 1978 г. — шестикратный чемпион СССР в составе «Турбины».



Александр Миклашевский — 1954 г., кандидат в мастера спорта СССР, 1974 г. — серебряный призер чемпионата РСФСР, 1978 г. — пятикратный чемпион СССР в составе «Турбины».



Сергей Денисов — 1956 г., кандидат в мастера спорта СССР, 1976 г. — чемпион СССР среди юниоров, 1978 г. — четырехкратный чемпион СССР в составе «Турбины», 1978 г. — чемпион РСФСР.



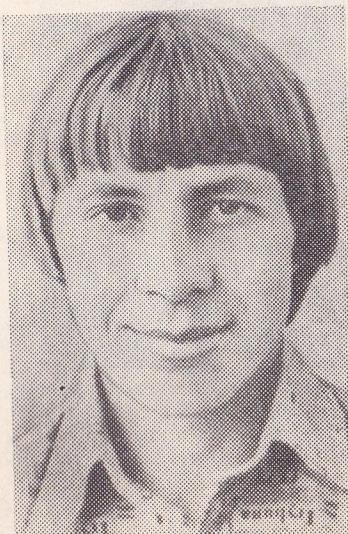
Владимир Панькин — 1958 г.,
кмс, 1977 г. — серебряный при-
зер СССР среди юниоров, чемпион
СССР в составе «Турбины», 1978 г.
— чемпион СССР в составе «Тур-
бины».



Николай Симонов — 1958 г.,
кмс, 1977 г. — чемпион СССР в со-
ставе команды «Турбина», 1978 г.
— чемпион СССР в составе коман-
ды «Турбина», серебряный призер
чемпионата СССР (юниоры).



Владимир Михайлов — 1957 г.,
первый разряд, 1978 г. — чемпион
СССР в составе команды «Турби-
на».



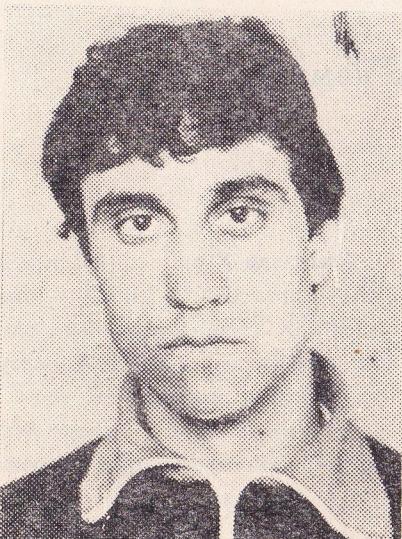
Михаил Шумилов — 1960 г.,
первый разряд.



Владимир Дубс, 1960 г.,
I разряд



Вячеслав Яшков, 1959 г.,
I разряд.



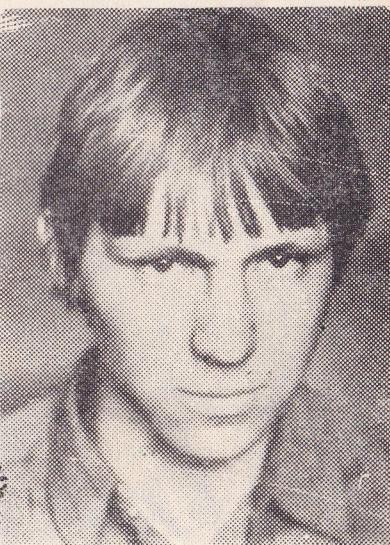
Александр Кудрявцев, 1960 г.,
I разряд



Валерий Шлепугин, 1962 г.,
II разряд



Олег Волохов, 1963 г.,
II разряд



Николай Лукьянов, 1960 г.,
II разряд

Ветераны команды



Александр Ухов — 1955 г., мастер спорта СССР, 1976 г. — чемпион СССР, победитель приза памяти мастера спорта СССР Б. Захарова, участник чемпионата мира и международных товарищеских встреч, четырехкратный чемпион СССР в составе команды «Турбина».



Виктор Калмыков — 1946 г., мастер спорта СССР, член сборной команды СССР, 1969 г. — победитель приза памяти мастера спорта СССР Бориса Захарова, 1971 г. — бронзовый призер чемпионата РСФСР, 1972 г. — серебряный призер командного чемпионата СССР в составе «Турбины», серебряный призер командного чемпионата мира в составе сборной команды СССР, 1973 г. — бронзовый призер чемпионата РСФСР, победитель приза памяти мастера спорта СССР Б. Захарова, 1974 г. — победитель приза памяти мастера спорта СССР Б. Захарова, 1975 г. — чемпион 6 спартакиады народов РСФСР в составе «Турбины», чемпион 6 спартакиады народов СССР в составе сборной команды РСФСР, 1977 г. — серебряный призер чемпионата РСФСР, 1978 г. — шестикратный чемпион СССР в составе «Турбины».

Визитная карточка спидвея

Спидвей... Это звучное слово прочно вошло в спортивную терминологию — мотогонки по гаревой дорожке!

Среди технических видов спорта мотоспорт — самый популярный, тысячи и тысячи людей занимаются им в нашей стране и за рубежом. Огромное количество зрителей привлекают всегда соревнования по мотокроссу и шоссейным гонкам, мотоциклетному ориентированию и мотоболу, мотоциклетному многоборью и спидвею. Спидвей, кроме того, имеет два вида — гонки по гаревой дорожке и по льду, и каждый по-своему интересен. По своей зрелищности спидвей не уступит давнему и всеми любимому кроссу. В спидвее можно увидеть все — и захватывающие по спортивному накалу моменты, и технические возможности машины, и высокое индивидуальное мастерство лучших гонщиков, признанных асов спидвея. Болельщику же спидвей не приносит дополнительных хлопот. На соревнование он отправляется так же, как на футбол, не на дальние загородные трассы, а прямо на стадион. Занимает место на трибуне, с восторгом оглядывает до блеска прикатанную дорожку, необычные мотоциклы, на которых медленно подъезжают к стартовой линии спортсмены, облаченные в необыкновенные, прямо-таки рыцарские доспехи и душа его наполняется радостным ожиданием. Вот сейчас взметнется вверх перекрывающие дорожку ленты стартовой установки, и четыре гонщика — участники первого заезда — дружно ринутся, сливвшись воедино с мотоциклом, по круговой трассе. И хотя время прохождения дистанции — четыре круга — пролетит быстро (чуть больше минуты длится заезд), но сколько увлекательных сюжетов промелькнет перед нами как в киносъемке! И если заезд удался, еще долго потом будет обсуждаться та или иная ситуация, безраздельно захватившая внимание болельщика. Ведь любой гонщик стремится развить возможно большую скорость и не терять ее при прохождении поворотов, стремится оторваться от соперников, уйти от них подальше, чтобы уверенно финишировать первым под восторженные крики болельщиков. Нелегко этоается спортоменам. Взгляните на левую ногу гонщика, она постоянно в работе. Скорость большая, и гонщик использует ее для поддержки, регулирует ею занос. А чтобы нога лучше скользила по грунту, на сапог прикрепляется стальной башмак с гладкой подошвой. На вираже мотоцикль будто идет на трех опорах — двух колесах и левой ноги гонщика. На лице гонщика защитная маска и очки. С их помощью он предостерегается от «ширица» — частич грунта, гаревой крошки, обильно летящих из-под задних колес впереди идущих мотоциклов. Еде еще увидишь такое!

Назначается второй заезд, третий, накал борьбы возрастает. В ход идет арифметика — количество набранных в заездах очков. За победу в заезде гонщику начисляется три очка, за второе место — два, за третье — одно очко, за четвертое — «баранка». При одновременном финише двух и более гонщиков очки между ними делятся поровну. Спидвей — один из немногих видов спорта, требующих подсчета очков сразу же после заезда.

Болельщик, не уважающий статистику, теряет многое. Закончился заезд, и зрители уже уткнулись в программы — сколько очков набрал каждый гонщик, кто идет впереди, удастся ли ему сохранить лидерство или придется уступить более умелому и смелому, как сложится борьба в следующих заездах. Подсчеты, догадки, прогнозы. Споры продолжаются и во время чистки дорожки. Как бы старательно ни помогал вам в подсчете очков судья-информатор, приятнее это сделать самому. Конечно, без информатора спидвея почти невозможен. Судья-информатор объявляет состав участников соревнований, их спортивные звания и титулы, состав каждого заезда, стартовые номера гонщиков, сообщает кто сколько набрал очков в заезде, сумму очков во всех заездах, доводит до сведения зрителей решения главного судьи соревнований, ведет репортаж о ходе гонки, да еще отвечает на вопросы зрителей. Поневоле подумаешь, и когда он только успевает все сделать!

Спидвея... С английского языка это слово переводится как «быстрый путь», хотя точнее следовало бы перевести «быстрое кольцо» или «кольцо скорости». Именно последнее выражение и стало синонимом спидвея.

Рождению спидвея как вида спорта приписывается довольно любопытная история. Открыта в 1922 году в окрестностях Сиднея (Австралия) сельскохозяйственная выставка терпела финансовый крах из-за отсутствия посетителей. Не на шутку встревоженные организаторы выставки решили любым способом заманить туда жителей ближайших сел и городов. Пробовали приглашать клоунов, артистов, боксеров, штангистов. Ничего не помогало. Выход был найден после того, как на местном стадионе устроили мотогонки по замкнутому кругу. Но замкнутому? Это было настолько необычно, что уже на второй день гонок стадион не вменил всех желающих, которые рвались сюда, конечно же, не из-за выставочных экспонатов.

Гонки пришлились по душе и спортсменам. Не случайно один из организаторов выставки — Джон Хоскинс увидел в этом новое прибыльное дело и взялся за организацию официальных мотогонок. Его усилия были вознаграждены. Спортивный мир в скором времени короновал его званием «отца мирового спидвея». Так вид гонок по необычному замкнутому кругу стал называться спидвей.

В Австралии проводились первые соревнования, совершенствовались приемы вождения мотоцикла. Австралийцы первыми научились проходить поворот с заносом заднего колеса, что стало основным приемом спидвея.

Вскоре спидвея пересек моря и океаны и стал быстро распространяться в Англии, Швеции, Австрии, Норвегии, Дании, Финляндии, США, Польше, Болгарии, Чехословакии, Югославии.

Англичане в 1929 году провели первые соревнования лучших своих и зарубежных гонщиков на приз лондонской газеты «Вечерняя звезда». Первый чемпионат мира на личное первенство был проведен в 1936 году. Первым чемпионом мира стал англичанин Лионелл Ван Прааг. С тех пор ежегодно, кроме периода второй мировой войны, разыгрывается звание сильнейшего гонщика мира. Система розыгрыша постоянно менялась и продолжает совершенствоваться по мере роста популярности этого

вида спорта, расширения его географии. Сейчас в финале каждого чемпионата мира стартуют 16 сильнейших гонщиков из разных стран. На предварительных же этапах в борьбу включаются около 200 спортсменов. Впервые советские гонщики приняли участие в личном чемпионате мира в 1961 году. Тогда один из зачинателей нашего спидвея Игорь Плеханов занял тринадцатое место, но тем не менее эта была важная веха в развитии отечественного спидвея. И. Плеханов имеет и лучшее достижение среди советских гонщиков за все чемпионаты мира — второе место в 1964 и 1965 годах. Лучшее достижение среди балаковских гонщиков имеет Владимир Гордеев — пятое место в 1971 году.

С 1960 года проводятся командные чемпионаты мира. Первая команда-чемпион — сборная Швеции. Последние годы чаще других становятся чемпионами гонщики сборной команды Англии. Однако, постоянную серьезную конкуренцию англичанам составляют гонщики сборных команд Швеции, Польши и Советского Союза. Сборная команда СССР удостоена серебряных наград на чемпионатах мира в 1964, 1966, 1971, 1972 годах. Честь сборной команды страны защищали прославленные гонщики Игорь Плеханов, Борис Самородов, Геннадий Куриленко (Уфа), Виктор Клементьев (Тбилиси), Александр Павлов (Владивосток), Виктор Трофимов (Ровно), Виктор Кузьмин (Ленинград), Георгий Хлыновский (Ровно), Владимир Пазников (Новосибирск), Владимир Заплешинский (Владивосток). В последние годы в сборную команду страны постоянно входят балаковские гонщики. Честь страны в таких ответственных соревнованиях не раз защищали Владимир и Валерий Гордеевы, Виктор Калмыков, Михаил Краснов, Александр Ухов.

Сейчас во многих странах мира, культивирующих спидвей, учреждены всевозможные международные призы, проводятся традиционные товарищеские соревнования. Большой популярностью, например, пользуется учрежденный в Чехословакии турнир на приз «Золотой шлем».

Заметный вклад в развитие спидвея, особенно в организации международных товарищеских встреч гонщиков социалистических стран, внесли спортивные организации Польши, Чехословакии, Болгарии, Венгрии, Советского Союза.

Спортивно-технический мотоклуб ордена Ленина управления «Саратовгэсстрой» учредил приз памяти Бориса Захарова. Б. Захаров — один из зачинателей советского спидвея, москвич, но в Балакове неоднократно побеждал на крупных республиканских, всесоюзных и международных соревнованиях, был рекордсменом нашего трека. Он трагически погиб в Ростове-на-Дону во время отборочных соревнований. На мемориал Б. Захарова, как правило собираются лучшие гонщики страны, иногда присутствуют на них родственники Бориса — мать Мария Мефодьевна и сестра Дина. Первым обладателем этого приза был в 1967 году неоднократный чемпион мира по ледовому спидвею и исплохой мастер гаревой дорожки Габдрахман Кадыров (Уфа). Но чаще других этим призом владел Виктор Калмыков — трижды.

...В нашей стране развитие спидвея началось в 50-х годах. В 1958 году группа мотоциклистов впервые попробовала свои силы в спидвее.

— на стадионе имени Ленина принял первый старт доселе неизвестной для них гонки лучшие кроссовики и шоссейники Москвы, Уфы, Риги, Таллина.

Первыми советскими гонщиками спидвея стали Георгий Илешаков, Всеволод Нерытов, Виктор Кузнецов, Игорь Плеханов, Борис Самородов, Фарид Шайнуроев, Леонид Дробязко, Андрей Дежинов.

Начиная с 1959 года в нашей стране проводятся личные чемпионаты Советского Союза. Первым чемпионом стал Фарид Шайнуроев. Ему удалось повторить свой успех и в 1966 году. Игорь Плеханов завоевывал это звание пять раз, Владимир Гордеев — четырежды, Валерий Гордеев и Борис Самородов — по два раза. Золотые медали чемпионов страны имеют также Виктор Трофимов, Юрий Дубинин, Геннадий Куриленко, Владимир Пазников, Александр Ухов.

В 1962 году впервые проведен чемпионат СССР среди клубных команд. Сейчас чемпионат проводится по высшей лиге и двум зонам первой лиги класса «А». Первым чемпионом страны стала команда «Башкирия» (Уфа).

Проводится также личный чемпионат РСФСР. Звание первого чемпиона России носит Игорь Плеханов, а всего он в гонках по гаревой дорожке трижды выигрывал первенство республики. В 1977 году это звание за-воевал Валерий Гордеев, а в 1978 — Сергей Денисов.

Гонки по гаревой дорожке теперь проводятся и по программе спартакиады народов СССР. Спортсмены «Турбины», защищавшие цвета Саратовской области, на третьей спартакиаде в 1965 году были вторыми, на четвертой в 1967 году — третьими, на пятой в 1970 году — вторыми, на шестой в 1975 году добились звания чемпионов. Вот как широко шагнул в нашей стране этот молодой вид спорта!

Неоцененный вклад в развитие спидвея в нашей стране внес ныне заслуженный мастер спорта СССР, заслуженный тренер СССР Владимир Иванович Карнеев. Ведь это по его инициативе проводились те первые гонки в 1958 году. В предисловии к своей книге «Кольцо скорости», выпущенной издательством ДОСААФ в 1969 году, он писал: «С первого момента возникновения спидвея в Советском Союзе мне пришлоось быть связанным с ним и трудом, и сердцем. Опыт, приобретенный в этой области, я описал на страницах этой книги, которая, не являясь научным трудом, все же может быть, на мой взгляд, полезной и спортсменам, и тренерам, и механикам, и организаторам гонок». Теперь можно сказать, что книга эта является одной из немногих о спидвее, вышедшей в нашей стране, и она безусловно же принесла огромную пользу всем. Владимир Иванович неоднократно бывал в Балакове, и как один из тренеров сборной страны, и как тренер московской команды «Центр», выступающей в первой лиге, и как человек, кровно заинтересованный в развитии любимого им спидвея. Он первым высоко оценил качество балаковской дорожки, давал ценные советы по ее подготовке. Он радовался, видя, что в Балакове создается надежная база спидвея, растут талантливые гонщики. Вспоминаются наши встречи с ним на балаковском стадионе. В 1968 году накануне одной из гонок мы спросили его о возможных победите-

лях этих соревнований, дать свой прогноз, втайне не надеясь, что он назовет имена балаковских гонщиков. Немногословный, взвешивающий каждое свое слово, Владимир Иванович лукаво улыбнулся и сказал: «Подождите, ребята, через годика три у вас в Балакове будут свои первоклассные гонщики, и будут ваши победы. Я в это верю!». А в 1971 году Владимир Гордеев впервые в упорной борьбе завоевал звание чемпиона Советского Союза. В тот же год Валерий Гордеев стал чемпионом России. В 1972 году «Турбина» завоевала серебряные награды в чемпионате СССР. Сбылись слова родоначальника советского спидвея. Не случайно этого человека хорошо знают и любят в Балакове не только спортсмены, но и многочисленные почитатели спидвея.

Спидвей ворвался в наш город на большой скорости, но об этом разговор дальше, а пока продолжим знакомство с спидвеем, на этот раз с его технической стороной.

Едва ли не главная привлекательность мотоспорта — скорость. Скорости в спидвее действительно большие. Смотришь как мчатся по дорожке гонщики — и дух захватывает! И ты уже встаешь вместе со всеми, поднимаясь вверх руки, приветствуя победителя. Но почему-то нас не особенно интересует время, за которое победитель прошел дистанцию. Раз уж победил, значит скорость его была выше других. Второстепенное значение времени объясняется тем, что длина круга на каждом треке различная, потому что дорожка спидвея чаще всего представляет собой переделанную легкоатлетическую дорожку вокруг футбольного поля, которая, в свою очередь, редко бывает одного размера. Длина балаковской дорожки равна 395 метрам. В Уфе, Ленинграде, Даугавпилсе — 400 метров, в Новосибирске — 365. Неодинакова длина круга и на зарубежных треках. Это обстоятельство не позволяет в спидвее иметь абсолютный рекорд времени, затраченного на прохождение положенных четырех кругов. Каждый трек имеет свой рекорд, то есть лучшее (наименьшее) время. Рекордом балаковского трека первоначально владел Борис Захаров — 79,8 секунды, с 1973 года рекорд принадлежит Валерию Гордееву — 76,4 секунды. Быстрее балаковскую дистанцию — 1580 метров пока не проходил никто. Следует сказать, что относительный недостаток спидвея — отсутствие абсолютного рекорда времени — нисколько не снижает его несомненных преимуществ: зрелищности, азарта, большой скорости, бескомпромиссной борьбы.

По внешнему виду дорожка спидвея имеет форму вытянутого кольца, состоящего из двух прямых, соединенных двумя полуокружностями. Дистанция заезда — четыре круга, минимальная ширина дорожки на прямых участках не менее 9 метров, на поворотах не менее 13 метров. В ее основание закладывают камень и щебень, сверху — специальные смеси из просеянного щлака и глины, могут быть и другие составы: доломитовая, кирличная, базальтовая, гранитная крошки. В Балакове впервые была применена доломитовая крошка, которая оправдала себя, она чище, не образует сильного «шприца». Многие советские и зарубежные гонщики дают нашему треку высокую оценку. Конечно, спортсмены каждый

раз, где бы они ни выступали, оценивают состояние дорожки и по другим меркам. Для них главное, чтоб дорожка была умеренно гладкой, не сразу вырабатывалась, «держала» бы гонщика при наклоне. А это зависит от многих других факторов: погодных условий, подготовки дорожки к соревнованиям. Не случайно, накануне и в день гонок организаторы еще и еще раз проверяют состояние дорожки, тщательно укатывают ее в увлажненном состоянии специальными катками, металлическими «гладилками», прицепленными к кузову автомашины. По необходимости производится чистка дорожки и во время соревнований, как правило через каждые четыре заезда. Дорожка ограждается сплошным деревянным забором или сетчатым барьером высотой не менее 1,1 метра.

Внимание болельщиков всегда приковано к стартовой установке, которая соединена автоматикой с пультом управления главного судьи. С помощью установки дается старт гонщикам. Временно перекрывающие дорожку ленты, установки удерживаются в нижнем положении до тех пор, пока все четыре гонщики не займут места на стартовой линии, в своих стартовых зонах. Убедившись, что все гонщики правильно вышли на старт, все они готовы начать заезд, судья нажимает кнопку, электромагниты установки отключаются и ленты взмывают вверх, открывая путь гонщикам. Старт одновременный, он четко фиксируется. Гонщик, порвавший ленту из-за преждевременного старта (фальстарта), исключается из заезда. Если фальстарт сделали двое, трое гонщиков, наказание не применяется, а дается перезаезд.

Спидвей требует наличия на стадионе (без трекового ядра) специализированного парка, где размещаются боксы, мастерская для мелкого ремонта машин, пункт заправки горюче-смазочными материалами, асфальтированная горка для облегчения заводки мотоциклов. Во время соревнований на стадионе должна присутствовать автомашина скорой медицинской помощи. Да, спидвей называют спортом мужественных не случайно. Несмотря на то, что в спидвее существуют жесткие правила по безопасности движения и гонщики их чаще всего соблюдают, еще бывают столкновения на дорожках и падения гонщиков, из-за заведомо опасной езды иных лихих наездников, стремящихся добиться победы любой ценой, а также из-за неудовлетворительного состояния дорожки.

На полотно дорожки наносятся продольные и поперечные линии. Линия трека ограничивает дорожку с левой внутренней стороны. Гонщик не имеет права пересекать ее обоими колесами. С линии старта гонщики стартуют, сюда же и финишируют. Контрольная линия наносится через 30 метров от линии старта, сбоку ее устанавливается зеленый флагок. В пределах этой 30-метровой зоны гонщик обязан двигаться только прямолинейно. Разграничительные линии у старта делят дорожку на четыре части, образуя четыре равных стартовых прямоугольника. Их нумерация начинается от линии трека, первой называется внутренняя дорожка, четвертой — внешняя.

Перед стартом гонщики надевают на шлемы цветные наплесники. В различных соревнованиях по первой дорожке выступает гонщик в кра-

сном наплемнике, по второй — в голубом, по третьей — в белом, по четвертой — в желтом. Чтобы не принять издали желтый наплемник за белый, он делится на четыре сектора, два из которых черного цвета. Если соревнуются две команды, то одна из них выступает в наплемниках красного и синего цветов, другая — белого и желтого, в соревнованиях четырех команд — каждая имеет наплемники своего цвета.

Количество заездов в гонках определяется специальной таблицей. Личное первенство производится в 20 заездов при 16 участниках. Каждый гонщик участвует в 5 заездах и таким образом каждый встречается по одному разу с каждым из соперников. Таблица для двух команд рассчитана на 16 заездов, для четырех — на 16.

После вызова на старт, гонщик не должен умышленно задерживаться в предстартовом парке, замедлять движение по дорожке по направлению к старту, останавливаться или ехать в обратном направлении. Гонщик, не вышедший к старту в течение двух минут, исключается из заезда.

Как видим, спидвей требует высокой организованности и четкой дисциплины от спортсменов и работников стадиона, он требует от гонщиков честной спортивной борьбы, ибо всякое нарушение чревато большими неприятностями. Он требует слаженной работы судейской коллегии. Не случайно, поэтому соревнования по спидвею обслуживает большая группа судей: главный судья, секретарь, хронометрист, информатор, судьи на выходе, на старте и финише, на всех виражах, начальник дистанции, технический контролер.

И, конечно, особой притягательной силой спидвея является совсем необычный мотоцикл. Такой не встретишь на улице, он предназначен только для трековых гонок. Впервые увидев такой мотоцикл, болельщик недоумен — что за машина, что за чудо! Открытая рама, неуклюжий руль, переднее колесо как у велосипеда, крохотный бачок — всего два литра горючего, нет обода, тормозов, коробки перемены передач... Словом, выглядит неказисто. Но вот ручка газа подана на себя, мотоцикл заурчал по-особому, грозно и уже чувствуется его недюжинная сила. Мощность двигателя 50 лошадиных сил! Он мчит гонщика со скоростью около 200 километров в час (на прямой). Солидным мастерством, незаурядными знаниями техники, смелостью и хладнокровием должен обладать гонщик, чтобы управлять таким строптивым конем! Сейчас все гонщики мира выступают на мотоциклах чехословацкого производства «Ява-ДТ-6». Двигатель этого гоночного мотоцикла четырехтактный, одноцилиндровый с верхним расположением клапанов, охлаждение воздушное, смазка — принудительная, убыточная, г. е. масло, прошедшее через двигатель, в масляный бак не возвращается, причем масляным баком служит пустотелая круглая рама, смазка — касторовое масло. Рабочий объем цилиндра 498,5 кубических сантиметров. В качестве топлива используется метanol, система зажигания — магнето. Передача от двигателя на сцепление и от сцепления на ведущее колесо осуществляется цепями.

Чехословацкие мотоциклы верой и правдой служили всем гонщикам мира. Но вспомним финал XXXI чемпионата мира 1976 года, который транслировался по телевидению. Среди финалистов — Владимир и Валерий Гордеевы. Наверное, весь город смотрел передачи. Но что такое? Один заезд сменяется другим и в каждом Гордеевы приходят к финишу последними. Конечно, не легко бороться с асами мирового спидвея, но ведь не каждый же раз приходить к финишу последними, тем более Гордеевым, которых все знают как парней не из робкого десятка. В чем дело? Истинную причину неудач Гордеевых (они заняли последние два места из 16) мы узнали несколько позже. А дело в том, что еще в конце 1975 года на гаревых дорожках стали появляться мотоциклы с четырехклапанными двигателями, мощность которых превышала мощность привычной для всех «Явы». У финалистов же XXXI чемпионата на вооружении были 9 четырехклапанных двигателей «Веслайк», 2 четырехтактных двигателя «Стефферсон» австрийского производства, 3 двигателя усовершенствованной «Явы», специально изготовленных для чемпионата, и только 2 стандартных мотоцикла, на которых и выступали братья Гордеевы. Они проигрывали не столько на прямых, сколько на поворотах, где мотоциклы с увеличенной мощностью легче справлялись с заносом. Куда могут завести спидвей такие усовершенствования и вольная трактовка правил соревнования? С другой стороны, машина всегда должна совершенствоваться. В 1977 году федерация мотоспорта СССР приняла меры и, советские гонщики имели модернизированные машины. Но, если в 1976 году два советских гонщика все же пробились в финал, хотя и заняли там последние места, то в 1977 году у нас не было и этого утешения. На финал континента, который проводился в Тольятти, прошли лишь четверо — А. Ухов, Г. Хлыновский, В. Рожанчук и Г. Иванов. Не смогли оказать серьезной конкуренции в четверть финалах Пазников, Калмыков, Миронов и Щербинин. Основная надежда тренеров была на балаковца Александра Ухова — чемпиона СССР в личном зачете и трехкратного чемпиона СССР в составе команды «Турбина». Но вмешался досадный случай, на тренировке Александр Ухов получил травму и выбыл из борьбы. Впервые за 17 лет участия советских спортсменов в личных чемпионатах мира ни один советский гонщик не пробился в финал, а ведь были годы, когда 3, 4 и даже 6 наших спортсменов выступали в финале. Конечно, сейчас сборная команда СССР переживает стадию омоложения — приходит на смену третье поколение гонщиков советского спидвея, а смена поколения в спорте никогда безболезненно не проходит...

Балаково—сегодняшняя столица спидвея

Спидвей ворвался в Балаково на большой скорости и сразу покорил сердца всех его жителей. Теперь нередко наш город называют сегодняшней столицей спидвея. И в самом деле, балаковцам есть чем гордиться. Шесть раз их любимая команда «Турбина» становилась чемпионом СССР. Не раз их славные земляки добивались успеха и в-

личных соревнованиях различного ранга. Братья Гордеевы, Виктор Калмыков, Александр Ухов, Александр Миклашевский, Сергей Денисов удастались самых что ни на есть высших титулов в нашей стране. Они побеждали своих соперников на спартакиадах народов СССР, в личных и командных чемпионатах РСФСР, СССР, кубке СССР.

Нет, не случайно спидвой, этот молодой и зажигательный вид спорта, пришел в Балаково в 1963 году. Пульс жизни города тех лет наполнялся духом больших строек — Всесоюзных ударных комсомольских объектов. Возводилась Саратовская ГЭС, в дальнейшем получившая имя Ленинского комсомола, строился крупнейший в Европе комбинат искусственного волокна (ныне производственное объединение «Химволокно» имени Ленина). Сюда по комсомольским путевкам со всех концов страны ехали тысячи юношей и девушек. Они жили в палатах, в вагончиках, но свои поселения с гордостью называли «Солнечный», «Молодежный», «Химик». Они возводили крупнейшие промышленные объекты и общежития, многоэтажные дома, куда переносили свои походные гитары и обклеенные картинками чемоданы.

Саратовский оросительно-обводнительный канал — еще одна Всесоюзная ударная стройка. На 140 километров, в засушливые степи Саратовского Заволжья и Казахстана понес он живительную волжскую воду.

Большой приток молодых рабочих рук наблюдался также при строительстве завода резиновых технических изделий — спутника автомобильного завода в Тольятти, сегодня производственное объединение «Балаковорезинотехника» имени 50-летия СССР. Химический завод по выпуску сложных гранулированных удобрений — четвертая Всесоюзная комсомольская стройка на балаковской земле, стройка десятой пятилетки.

По итогам Всесоюзной переписи 1970 года город Балаково занимал третье место в стране по темпам роста населения после Братска и Тольятти. Бывший небольшой и тихий городок был разбужен строителями, он поистине пережил второе рождение. Ну, скажите, разве мог не получить прописку в этом городе спидвой, вид спорта,озвученный нашей волжской яви!

Сегодня город продолжает строиться. Возводятся новые корпуса химического завода, производственного объединения «Балаковорезинотехника», завода самоходных землеройных машин, птицефабрики. Далеко в степи развернулось строительство Приволжской (Балаковской) электростанции.

Знакома наших читателей с городом, нельзя не сказать и о его богатой истории, ведь Балакову более 200 лет. Село Балаково было основано в 1762 году возвратившимися из Польши раскольниками. Оно быстро развивалось, стало своеобразным пунктом сбора наемных работников, ищущих заработка на волжских пристанях, у местных землевладельцев. Здешняя пристань становится перевалочным пунктом заволжского зерна, которое отправлялось в Казань, Нижний Новго-

род, Ярославль, Москву. В 1833 году здесь открылся небольшой чугуно-литейный завод. Он-то и дал известность городу. Именно на этом заводе работали талантливые самоучки — изобретатель гусеничного трактора Ф. А. Блинов и его ученик Я. В. Мамин, впервые собравший русский колесный трактор. После Великой Октябрьской социалистической революции, когда принадлежащий Мамина завод был национализирован, рабочие, советская власть оказали Мамину высокое доверие, оставив его техническим руководителем завода. За свою жизнь он дал нашей стране более 30 крупных изобретений. В 1953 году, в связи с 80-летием со дня рождения, Советское правительство наградило Я. В. Мамина орденом Трудового Красного Знамени.

Вторая яркая страница балаковской истории связана с именем легендарного народного полководца гражданской войны В. И. Чапаева. В Балаково семья Чапаевых приехала перед второй мировой войной. Здесь молодой Чапаев два года учился в церковно-приходской школе, был мальчиком на побегушках, вместе с отцом плотничал в городе и селах, отсюда ушел на службу в царскую армию, здесь часто бывал в первые годы советской власти. Его брат Григорий Иванович был первым военным комиссаром Балакова. Предательская пуля врагов молодой советской республики оборвала его жизнь. В крохотном домике, где жила семья Чапаевых, ныне размещается Дом-музей В. И. Чапаева.

В годы первых пятилеток значительное развитие в нашем городе получили судоремонтный завод и машиностроительный завод имени Дзержинского, поставляющий в настоящее время народному хозяйству страны и за рубеж дизели с государственным Знаком качества.

В годы Великой Отечественной войны в Балаково были эвакуированы сотни граждан Украины, Литвы, Латвии. Балаковцы оказали им всяческую помощь и поддержку. Жители города, как и все советские люди, помогали фронту, они отправили на передовую более 20 тысяч теплых вещей, собирали средства на строительство танков и самолетов. Более 2,5 тысяч балаковцев не вернулись с фронтов Великой Отечественной войны. На средства, заработанные на субботниках и воскресниках, в 1975 году, в год 30-летия победы над фашистской Германией, в городе сооружен мемориальный комплекс в честь балаковцев, отдавших свою жизнь за свободу и независимость нашей Родины. Балаково дало Родине 13 Героев Советского Союза.

Второе рождение Балакова началось в 1955 году, когда партия и правительство приняли решение о строительстве в районе Балакова Саратовской гидроэлектростанции. Здесь было организовано мощное строительное управление «Саратовгэсстрой». Первая группа строителей влилась в это управление сразу же после окончания строительства Куйбышевской гидроэлектростанции. Сегодня «Саратовгэсстрой» — одна из лучших строительных организаций страны, на его знамени сверкает орден Ленина. Именно Саратовгэстрою и обязан Балаково своим вторым рождением. Балаково сегодня — это крупный промышленный центр, непрерывно растущий. До того, как приди

сюда строителям, в нем проживало около 40 тысяч жителей. Сейчас в Балакове 150 тысяч. Широкий размах получило гражданское строительство. Возводятся новые микрорайоны с пяти- и девятиэтажными домами. Старая часть города, значительно обновившаяся, стала теперь островом. В системе гидроузла прорыт обходной судоходный канал, который поделил Балаково на две части. Видимо, поэтому свой город мы сравниваем с Венецией.

В Саратовгэсстрое в настоящее время трудится более 15 тысяч человек. Многие стали здесь мастерами своего дела. Лучшие из лучших награждены высокими правительственными наградами. На балаковских стройках выросли пять Героев Социалистического Труда — бригадир комплексной бригады Н. П. Деркач, машинист экскаватора В. И. Поляков, бригадир электросварщиков П. Н. Куцаев, шофер В. В. Еремеев, бывший начальник Саратовгэсстрая, ныне заместитель министра Н. М. Иванцов. Один из руководителей комплексной комсомольско-молодежной бригады Павел Провоторхов в 1976 году стал лауреатом премии имени Ленинского комсомола.

В Балакове сегодня 18 школ, 6 профессионально-технических училищ, химико-технологический техникум, филиал Саратовского политехнического института. В городе действуют три музыкальные и художественные школы, три детских юношеских спортивных школы, три Дворца культуры, четыре кинотеатра. Город связан с другими городами страны и областями железнодорожным, речным и воздушным транспортом. В самом городе более десяти автобусных маршрутов, троллейбусная линия, рабочий поезд, курсирующий до химического завода. Построен свой телеретранслятор, и жители города фактически принимают две телевизионные программы.

Немало в городе исторических памятников. В первые годы советской власти построены памятники борцам за советскую власть (братьская могила павшим от рук убийц первым коммунистам города), обелиск «Х лет Октября», памятник В. И. Ленину. В 1975 году построен крупный мемориальный комплекс балаковцам, погившим на фронтах Великой Отечественной войны. В городе вывешены 11 мемориальных досок, рассказывающих о различных этапах борьбы за становление советской власти в Заволжье, о замечательных людях Балакова.

Большой любовью у жителей и гостей города пользуется Дом-музей В. И. Чапаева. Здесь всегда много посетителей. Приходят сюда и эмото-гонщики других городов и стран, когда приезжают в Балаково на соревнования.

В 1977 году в нашем городе открыт филиал Саратовского художественного музея имени А. И. Радищева, один из немногих художественных музеев, действующих в перефериальных городах. Здесь собраны редчайшие произведения русской и советской живописи. В одном из залов музея постоянно проводятся выставки работ балаковских художников — Г. Голобокова, В. Маслова, М. Пономарева; А. Нуяндина, Н. Шаруева,

В. Кузнецова. Один из талантливых художников города Геннадий Голубковов широко известен в нашей стране и за рубежом как мастер научно-фантастической живописи. Его картины участвовали в различных выставках в Болгарии, Польше, ГДР, Чехословакии, США и других странах. К сожалению, в 1978 году жизнь его трудная и мужественная (он был прикован к постели) внезапно оборвалась...

Любят в Балакове спорт! Здесь действует одна из лучших в области ДЮСШ — школа по борьбе самбо, один из воспитанников которой Михаил Варгин в 1977 году стал чемпионом РСФСР среди юношей. Руководит этой школой в прошлом замечательный самбист мастер спорта СССР Сергей Нестеров. Наши юные хоккеисты из клуба «Романтик» в 1977 году стали бронзовыми призерами Всесоюзного первенства на приз «Золотая шайба». Чемпионами областных соревнований, участниками Всесоюзных соревнований по различным видам спорта не раз становились члены спортивного клуба «Корд». Неплохих успехов добиваются ежегодно баскетболисты, конькобежцы, лыжники, гимнасты. Но, конечно, спортом номер один считается в городе спидвей. И не случайно!

...В 1962 году молодой инженер-механик комбината химического волокна Юрий Петров зашел в комитет комсомола:

- Спидве что-нибудь слышали?
- Понятия не имеем...
- Заражает каждого с первой минуты!
- А что для этого нужно?
- Вот за этим-то я и пришел к вам...

Начали с малого. Собирали старые мотоциклы, что-то клепали, варили. Изделия энтузиастов отдаленно напоминали гоночные мотоциклы. Радости не было конца, когда приобрели и несколько настоящих «ЭСО». На пустыре расчистили дорожку и первое балаковское «кольцо скорости» огласилось ревом мотоциклов. Тренировки проводили чуть ли не каждый день. Организовывали первые внутриклубные гонки. На них собирались многочисленные зрители, так что прямо на дорожку лезли.

— Нужен стадион, — говорил Ю. Петров комсомольским вожакам, — настоящий, представляете: вокруг футбольного поля гладкая гравая дорожка и по ней крутят свои орбиты мотогонщики. Сила! А с трибун за гонками наблюдают тысячи зрителей!

- Фантазер ты, Петров!

- Не без этого, но ведь можно же и стадион залить!

А вскоре комсомольцы города объявили строительство стадиона своей городской ударнойстройкой. Ежедневно сюда приходили сотни добровольцев, в субботу и воскресенье их собиралось еще больше. Весь город жил не только строительством мощного химкомбината и гидроузла, но и своим первым стадионом! Балаковцы видели его в мечтах, и свою мечту воплощали в жизнь собственным трудом во внерабочее время. Метод всенародной стройки с честью оправдал себя! В 1964 году на стадионе «Труд», вмещающем 16 тысяч зрителей, прошли первые гонки.

Болельщики ликовали вдвойне: они видели замечательные плоды своего труда; видели на гаревой дорожке своих, балаковских гонщиков! Первые гонщики Балакова Т. Пухов, Г. Семенов, Л. Воронин, В. Галченко, Ф. Губарьков, Б. Цеханович были любимцами публики. Как же болели за них в те годы! Геннадий Пухов четырежды выигрывал первенство города, удачно выступал в международных гонках, в первенстве страны. Он охотно делился с молодыми гонщиками секретами своего мастерства. Сейчас этот замечательный спортсмен преподаёт уроки вождения в автошколе и не расстается со спидвеем. Он — судья республиканской категории, судит встречи команд высшей лиги. Пухов продолжает оставаться в спорте. Вместо мотоцикла он часто садится за шахматный столик, и здесь у него уже есть успехи, он неплохо выступает в составе команды, а также в личном первенстве города.

В 1965 году при спортивной организации комбината химического волокна была создана команда «Корд». Она была включена в класс «Б», где выступила отлично, и в 1966 году «Корд» вошел в класс «А», где в то время полностью господствовали гонщики команды «Башкирия» из Уфы. Особого успеха в первенстве страны в классе «А» «Корд» не имел, да к тому же команда эта просуществовала недолго.

„Турбина“ — команда строителей

В 1968 году свою команду «Турбина» организовали в Саратовгэсстрое. Ее организатором стал кандидат в мастера спорта по мотокроссу Евгений Леошкин.

Если «Корд» складывался в общем-то из спортсменов уже так или иначе знакомых с мотоспортом, а также из приглашенных со стороны гонщиков, то «Турбина» начала свою историю, что называется, с нуля. Лишь Виктор Калмыков был знаком со спидвеем. Леошкин собрал молодых ребят, еще ни разу не державших в руках руль мотоцикла. Инициативный, энергичный в достижении цели, он не рассчитывал наиюминутный успех и большое внимание уделял занятиям. Все его подопечные были равны между собой, ибо пока что ничего не умели, кроме горячего желания управлять гоночным мотоциклом. В коллективе сразу сложилась доброжелательная обстановка творческого поиска. Знания, мастерство, любовь к машине, к спидвею Евгений Леошкин прививал всем сразу, в одинаковой степени, вместе с ребятами и сам рос как тренер. Он шел от простого к сложному. Будущие спортсмены учились сначала ездить по прямой, брать старт. Дальше — штурмуй вираж, далеко не простой, как покажется с первого взгляда, прием. Сложности подстерегали юных мотогонщиков на каждом шагу. Некоторые не выдерживали и потихоньку уходили из клуба, зато оставались самые настойчивые, самые умелые. Технология спидвейной гонки не так проста. Уже освоившись, уже пройдя не одно кольцо дорожки, спортсмен все еще не чувствовал себя уверенно, боялся гари. Один мог войти в вираж, а выхода из него еще не освоил, а потому часто оказывался вместе с мотоциклом на боку. Другой входил в вираж медленно, осто-

рожно выбирался из поворота и только потом увеличивал скорость. Терялось драгоценное время, соперники уходили вперед. «Темп, темп на каждом отрезке пути», — твердил тренер. Трудно? Очень. Но если ты хочешь чего-то добиться в спидвее, а не прозябать на третьих ролях, — занимайся, отрабатывай свои слабые места. И ребята занимались, часами не уходили они с дорожки, так что приходилось иной раз проводить их домой.

Спидвей в Саратовгэсстрое удачно прижился еще и потому, что здесь очень сильная первичная организация ДОСААФ. Ее руководители постоянно придают развитию военно-технических видов спорта самое большое значение. Активно работают здесь председатель комитета ДОСААФ В. И. Толузаков и начальник клуба технических видов спорта Б. Г. Иванов. Не случайно, организация ДОСААФ Саратовгэсстра — одна из лучших в области. Почти 70 процентов работающих в этом управлении являются членами Оборонного общества. На строительных площадках, в подразделениях управления постоянно читаются лекции на военно-патриотические темы. Оформлены комнаты боевой славы, витрины, стенды. Проводятся викторины, организуются туристские походы по местам боевой, революционной и трудовой славы, устраиваются тематические вечера, торжественные проводы молодежи на службу в Советскую Армию. Большое внимание оборонная организация Саратовгэсстра уделяет подготовке допризывников, специалистов для народного хозяйства. Здесь действуют курсы водителей мотоциклов, трактора К-700, машинистов бульдозера, механиков холодильных установок, радиотелемехаников, радиотелеграфистов. Сотни строителей и членов их семей занимаются в различных секциях — стрелковой, мотоциклистской, подводного плавания, водно-моторной, авиа-судомodelьной, служебного собаководства.

В 1977 году на реке Балаковка строители соорудили отличную водную базу, где проходили соревнования на первенство СССР по подводному ориентированию. Теперь при этой базе действует детско-спортивная школа подводного плавания.

Получив хорошую материальную базу для своего развития, постоянно ощущая внимание и заботу со стороны партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Саратовгэсстра, команда мотогонщиков сразу же заявила о себе. Уже в 1969 году, через полтора года после организации команды, Владимир Гордеев включается в состав сборной команды страны, становится участником личного чемпионата мира!

В 1971 году команда строителей в первенстве страны по классу «Б» занимает первое место и получает право войти в состав класса «А». В 1972 году среди сильнейших команд страны «Турбина» занимает второе место, ее гонщикам вручаются серебряные медали. Спортивный мир обескуражен, появилась звезда первой величины! И звездой этой стала команда, базирующаяся даже не в областном центре. «Турбина» бросила вызов таким признанным спортивным коллективам, как «Нева» (Ленинград), «Башкирия» (Уфа), «Сибирь» (Новосибирск), «Восток» (Владивосток).

Й вот наступил 1973 год. По всему чувствовалось, что соперники смотрят на «Турбину», как на крепкий орешек. Знали об этом и гонщики. Еще в преддверии чемпионата, зимой, в клубе особое внимание уделили общефизической подготовке, совершенствованию знаний и практических навыков. Мотокросссы, лыжные кроссы, внутриклубные соревнования по спидвею, легкая атлетика, теннис помогли хорошо подготовиться к сезону, способствовали закалке спортсменов. В команде царил боевой дух. Нет, не самохвальство, а уверенность в своих силах. При активной помощи различных подразделений Саратовгэсстроя — Промстроя, Химстроя, Жилстроя, КПП, авторайона, а также комбината химического волокна, команда которого «Корд» к тому времени окончательно распалась, была значительно укреплена материально-техническая база клуба. Были приобретены самые современные модели гоночных и тренировочных мотоциклов, отличная экипировка. Делами команды часто интересовался начальник управления А. И. Максаков, лично всегда поддерживающий гонщиков и тренера, оказывающий мотоклубу всевозможную поддержку. «Рекорды для вас — не самоцель, — говорит в таких случаях Александр Иванович, — главное для клуба привлечь большую молодежь, увлечь их любимым спортом, воспитать из них настоящих советских людей. А победы придут!».

Первую встречу на первенство СССР «Турбина» проводила на своем треке с командой «Жигули» из Тольятти. С первых заездов братья Владимир и Валерий Гордеевы, Виктор Калмыков, Михаил Краснов и другие гонщики «Турбины» овладели инициативой и победили с внушительным счетом 56:22.

20 мая около 15 тысяч болельщиков пришли на стадион, чтобы посмотреть встречу «Турбины» с командой «Восток» (Владивосток). И снова убедительная победа — 56:19. 7 июня победа над «Сибирью» (Новосибирск) — 61:17. Ответная встреча с «Сибирью» на ее треке была, правда, неудачной, «Турбина» потерпела поражение со счетом 37:40, но это обстоятельство не обескуражило ребят. Удачно выступив во Владивостоке (48:30), балаковцы вновь укрепили свои позиции в турнирной таблице. Чемпионат они закончили отлично — один проигрыш и одна ничья. «Турбина» впервые стала чемпионом СССР!

Было бы ошибкой думать, что соперники «Турбины» по высшей лиге в эти годы стали слабее. Несколько утратили свою грозную славу уфимские гонщики, хотя их команда именно в эти годы не раз добивалась серебряных наград. Зато значительно возросло мастерство гонщиков таких команд, как «Восток» (Владивосток). Всегда грозными соперниками были гонщики «Невы» (Ленинград), которую долгое время тренировал заслуженный тренер РСФСР Юлий Подвальный. Не сдают своих позиций гонщики «Сибири», «Локомотива» (Даугавпилс). Постоянно растет мастерство гонщиков команды «Жигули» (Тольятти). Словом, состав высшей лиги как никогда стабилен и побеждать с каждым годом становится труднее.

...В канун нового 1978 года общественность Балакова в пятый раз чествовала гонщиков «Турбины» со званием чемпиона 1977 года. В ка-

бинете начальника Саратовгэсстроя А. И. Максакова собрались гонщики, представители спортивной общественности, журналисты. По поручению комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР А. И. Максаков вручил Дипломы чемпионов СССР, большие и малые золотые медали гонщикам команды. Этого высокого звания удостоены Валерий Гордеев, Виктор Калмыков, Александр Миклашевский, Александр Ухов, Сергей Дюжев, Виктор Кубанов, Сергей Денисов, Владимир Панькин, Николай Симонов, Вячеслав Яшков. Наставнику команды — заслуженному тренеру РСФСР Евгению Иосифовичу Лешинкину в пятый раз вручены Диплом тренера чемпионов, большая и малая золотые медали тренеров чемпионов. Ему же за заслуги в работе с молодежью вручен почетный Знак ЦК ДОСААФ.

В начале 1977 года команда, как и в прошлые годы, в качестве главной цели ставила сохранение за собой чемпионского звания. Гонщики понимали, что отдать это звание в год 60-летия Великого Октября, в год всенародного обсуждения и принятия новой Конституции СССР было бы равносильно самому тягостному поражению. Трудность заключалась в том, что весной команду преследовали травмы. Большую помощь тренеру в этот период оказал совет клуба, который возглавлял один из опытнейших гонщиков, мастер спорта В. Калмыков. На своих заседаниях члены совета разбирали вопросы дисциплины, организации тренировок, помощи молодым. На одном из заседаний принципиальной критике подвергся Сергей Денисов. Сезон он начал вяло, многие заезды проигрывал заведомо слабым соперникам. В результате команда не досчитывалась важных очков. Это и встревожило его товарищей по команде. Сергею такой разговор пошел на пользу, вскоре он обрел уверенность и до конца сезона выступал успешно.

Примечательная черта команды — ежегодное обновление. Два—три гонщика каждый сезон включаются в основной состав. Всего же в клубе занимаются 90 человек. Большую работу по воспитанию спортивной смены помимо Леонкина ведут братья Гордеевы. Их богатый опыт международных гонок — неоценимый вклад в успех коллектива. Эти гонщики постоянно совершенствуют мастерство, повышают свое образование.

Шестикратные

Сезон 1978 года. Для «Турбины» он также будет не легким, как и все предыдущие. У чемпионов ответственность двойная, сохранить за собой почетное звание подчас труднее, чем завоевать его вновь. Вроде бы истина известная. Ведь трудности были и у других команд. Тяжелый сезон предстояло провести уфимцам. Нехватка мотоциклов, запасных частей, неудачно сложившийся подготовительный период. Команда памеревалась вновь бороться как минимум, за «серебро» или «бронзу» сичами ветеранов Михаила Старостина, Николая Корнева, Александра Халявина, Олега Рахимова и Зайтуна Гафурова. Но ведь это уфимцы! Сплоченность и энтузиазм всегда их выручали. Да и по-прежнему близости успехами гонщики из Уфы. Не завоевав почетных мест в личных соревнованиях, оказались среди наиболее результативных гонщи-

ков сборной СССР. Особенно М. Старостин, неувядаемый мотогонщик! В командных выступлениях гонщики «Башкирии» также отличались стабильностью. Их тренер — Борис Александрович Самородов — и в таких условиях рассчитывал на успех.

На успех рассчитывали и другие коллективы. По-прежнему сильной оставалась «Нева», прогрессировала с каждым сезоном команда «Жигули» из Тольятти.

Но особенно хорошо подготовилась к сезону новосибирская команда «Кировец», ранее называемая «Сибирью». Команда сменила не только название, но и свой ранее третьестепенный настрой, значительно помолодев, укрепив свою материальную базу. Первые три встречи «Кировец» выиграл с большой разницей набранных в заездах очков. К моменту встречи с «Кировцем» «Турбина» выиграла четыре встречи, но балаковские гонщики понимали, что самой сложной для них будет встреча в Новосибирске. Перед решающей гонкой сезона, как назовут ее потом, новосибирские спортсмены, делясь планами на сезон, откровенно заявили, что несмотря на прежний авторитет «Турбины» и «Башкирии», намерены бороться только за «золото». Конечно, «неучтиво» такими словами встречать гостей, но свою твердую уверенность они доказали и на деле, непосредственно на гаревой дорожке. С первых заездов они начали обходить балаковцев и добились победы со счетом 65:42. У хозяев трека отлично вели гонку мастер спорта международного класса, чемпион СССР 1972 года Владимир Пазников, а также мастера спорта В. Кузнецov, В. Клычков, А. Суханов, Г. Щербинин. Из наших гонщиков не плохо выступили Владимир Гордеев, С. Денисов и А. Миклашевский. Не смог принять участие в гонке Валерий Гордеев, так как в эти дни он готовился к защите дипломного проекта в филиале политехнического института. Остальные балаковцы не устояли напору новосибирцев. «Турбина» потерпела поражение.

Наши гонщики считают гаревую дорожку новосибирского трека одной из неудобных. В самом деле, она намного короче (в Балакове — 395 метров, в Новосибирске — 340). Естественно, хозяева к ней наиболее приспособлены. Нечто подобное испытывают и советские хоккеисты, выступая на канадских площадках меньшего размера. Хотя в прошлые годы балаковцы не раз добивались побед над новосибирскими мастерами спидвея на короткой дорожке. Как впрочем и советские хоккеисты на канадских площадках.

Как рассказывают, более важная причина неудачи в другом. Гонщики Новосибирска единственные в стране имели на своих машинах совершенно нового типа покрышки английского производства, которые на гладкой дорожке (а она была «почти асфальтовой») лучше «прилипают» к грунту, в результате чего мотоцикл на виражах меньше заносится и держит большую скорость. Тренер «Турбины» Е. И. Леопкин, также называя эту причину поражения главной, в будущее смотрел, тем не менее, оптимистически.

Ответственную встречу в Балакове между этими командами многие специалисты назвали решающей в борьбе за «золото». И действитель-

но, и балаковцам и новосибирцам нужна была только победа. Перед балаковцами же стояла более сложная задача — не только выиграть, но выиграть с разницей более чем в 23 очка, которые они проиграли в Новосибирске. И эта у команды, претендующей на первое место!

Около десяти тысяч любителей спидвея собрались в тот день на балаковском стадионе «Труд». Надо было видеть подтянутость и необычную серьезность, помноженные на исключительную ответственность гонщиков «Турбины» перед началом гонок. И не случайно своих гонщиков так любят балаковцы — «Турбина» уже ряд лет не проигрывала встреч на своем треке. Отличный пример в этой гонке сразу же показал капитан команды Влад. Гордеев. Уже в первом заезде он красиво, с высоким мастерством проходит дистанцию, оторвавшись от соперников, под восторженные приветствия болельщиков финиширует с гордо поднятой вверх рукой. Его напарник А. Миклашевский был вторым и лишь очко принес «Кировцу» П. Беляев. Второй заезд мало чем уступал по зрелищности первому, только на этот раз яркий пример стремления к победе показал Валерий Гордеев, показавший лучшее время встречи. Третий заезд и высокое мастерство демонстрирует еще один лидер команды — Виктор Калмыков. Хорошее начало! Асов поддержала и молодежь — Сергей Денисов, Владимир Панькин, Николай Симанов. Ровно выступил Александр Миклашевский. Высокий победный темп поистине чемпионский гонки удалось сохранить до конца встречи. Судьи объявляют результат — 80:26 в пользу «Турбины». Убедительный реванш!

Главный судья соревнований — заслуженный мастер спорта СССР, шестикратный чемпион мира в мотогонках по льду Габдрахман Кадыров (Уфа) в интервью корреспонденту газеты «Огни коммунизма» дал высокую оценку гонщикам «Турбины»:

— Встреча предполагалась быть острой. Таковой она и была. «Кировец» в этом сезоне значительно поднялся в мастерстве. И сегодня эта команда, несмотря на внушительный проигрыш, вела борьбу с достоинством, но «Турбина» — пятикратный чемпион страны — выступила поистине по-чемпионски и заслуженно возглавила турнирную таблицу. Правда, впереди у ваших гонщиков еще семь встреч, рано делать окончательные выводы, но нынешний экзамен они сдали на «отлично».

Да, впереди были семь встреч, но балаковцы понимали, что главный экзамен позади. И они с честью провели оставшиеся гонки, стали шестикратными чемпионами страны! Пять раз высший титул доставался уфимцам. Теперь он побит. Достижение балаковцев замечательно и тем, что они стали чемпионами шесть раз подряд, тогда как уфимцы чемпионский титул подряд держали лишь три года.

Балаковский рекорд ценен и тем, что он установлен в год, когда мотогонщики страны отмечали 20-летие советского спидвея. Кто же ковал победу в этом сезоне? Это — Владимир и Валерий Гордеевы, Виктор Калмыков, Александр Миклашевский, Сергей Денисов, Владимир Панькин, Николай Симонов, Михаил Шумилов, Владимир Михайлов, Игорь Батищев. Но нельзя не сказать о большой, кропотливой работе с коллективом наставника «Турбины» — заслужен-

иного тренера РСФСР Евгения Иосифовича Леошкина. А сколько труда вложил в успех своей любимой команды завхоз Владимир Елизаров. Галина Максимовна Артемова в мотоклубе числится бухгалтером, но помимо своих бухгалтерских обязанностей, она выполняет немало и общественных поручений — встретить гостей, разместить их в гостинице, обеспечить их своевременный отъезд. Молодые гонщики Олег Волохов, Александр Павлов и другие не только старательно овладеют секретами мастерства, но и помогают товарищам в техническом обеспечении мотоциклов, гаревой дорожки.

Несмотря на свою огромную загруженность, постоянно уделяя внимание мотоклубу начальник Саратовгэсстроя А. И. Максаков, другие работники управления, комитета ДОСААФ, комитета комсомола Саратовгэсстроя. Большую помощь мотоклубу оказали коллективы автоуправления, РСМУ-1, УСМР. В 1978 году правилами соревнований для гоночных мотоциклов была введена установка глушителей, которых ранее не было. «Турбина» в изготовлении глушителей и ряда других деталей помог коллектив ремонтно-электромеханического завода. На фабрике по ремонту и пошиву обуви (директор Г. Шмелев) сшили для гонщиков 10 комбинезонов и 10 пар удобных и красивых мотоботов. Причем изготовление последних оказалось не совсем легким делом, ведь левый мотобот шьется без каблука (там крепится металлическая подошва), а правый — с двойным кабуком. Однако мастера сапожного дела фабрики отлично справились с новой для них работой. Мало того, подобную одежду коллектив сшил также для команд «Жигули», «Восток», «Локомотив». Трековый комитет страны вынес коллективу балаковской фабрики благодарность. Гостей «Турбины», несмотря на трудности, всегда размещают в лучших номерах работники гостиницы «Чайка». Это также укрепляет авторитет гостеприимства спортивного Балакова. Содействуют этому и работники полиграфического объединения «Авангард». К соревнованиям всегда своевременно готовятся афиши и программы. Мелочь? Далеко нет. В высшей лиге такие красочные и подробные программы выпускаются регулярно лишь в Новосибирске, Ленинграде, Уфе и Балакове.

Большую спортивно-методическую и воспитательную работу проводит совет мотоклуба. На одном из заседаний совета был поставлен вопрос о строительстве своего душа. Обратились ко всем членам клуба и единодушно решили: построить душ собственными силами. Конечно, без помощи строителей пришлось бы туда, и те снова не отказали.

Во всем ощущая помощь общественности, сами спортсмены стараются поддерживать в клубе доброжелательное, товарищеское отношение друг к другу, с тем, чтобы ничто не мешало шлифовке мастерства, сплочению коллектива. Дружбой здесь дорожить умеют. С финала чемпионата России Сергей Денисов возвратился чемпионом, а комсорг Владимир Гордеев — бронзовым призером. Нет, Владимир не сдал своих позиций, не стал слабее как гонщик, просто на этот раз ему не везло. День был дождливый, и у него сразу же мотоцикл залило водой, хотя других гон-

ликов эта беда миновала. Но Владимир продолжал борьбу. Он мог бороться за серебряную награду, но тогда и Сергей не стал бы чемпионом, обоих обошел бы новосибирец Виктор Кузнецов. И Владимир Гордеев в ущерб своим интересам помогает товарищу по команде в борьбе с Кузнецовым, а сам становится лишь третьим. Приехав в Балаково, Владимир и словом не обмолвился об этом.

А как поднялись в мастерстве благодаря дружбе Сергей Денисов, Владимир Панькин, Николай Симонов, Михаил Шумилов, Владимир Михайлов, Игорь Батищев, которых еще год тому назад не всегда и включали в основной состав. И еще слово о дружбе. Н. Симонов и В. Панькин в финале чемпионата СССР среди юниоров боролись за высший титул, оба уверенно шли к цели. Им обоим чуть-чуть не хватило до нее. И чтобы не помешать товарищу, не сбить его своим не в меру разогнавшимся по грязной дорожке мотоциклом, В. Панькин ушел за бровку, за что был снят с заезда, а Н. Симонов стал серебряным призером, сам же В. Панькин отодвинулся на четвертое место, а ведь бронзовая награда давала бы ему звание призера.

А тот факт, что балаковские гонщики постоянно повышают свои звания, тоже говорит о многом. Закончил учебу в филиале политехнического института Валерий Гордеев, продолжает учебу в институте физкультуры Владимир Гордеев, закончили химико-технологический техникум Виктор Калмыков и Сергей Денисов, СИТУ-4 — Владимир Панькин.

Ребята любят спорт, живут интересами клуба, а иные не мыслят себя вне клуба. Чемпион СССР Александр Ухов из-за серьезной травмы вынужден расстаться с гаревой дорожкой, но расстаться со спидвеем ему тяжело. Совет клуба посоветовал Александру заниматься с начинающими мотогонщиками. И кто знает, может отличный в прошлом гонщик не менее успешно зарекомендует себя тренером? Быстро летит время, вот уже Александр Миклашевский нет-нет, да приведет в клуб своего сына Виктора. Не по стопам ли отца пойдет сын? Пока что он, правда, ездит на трехколесном велосипеде, который привез ему отец из Владивостока. Но ведь многие нынешние асы шлифовали балаковские пустыри старыми велосипедами...

В соревнованиях личного чемпионата СССР в гонках по гаревой дорожке в 1978 году звание чемпиона страны в четвертый раз завоевал мастер спорта международного класса Владимир Гордеев. В упорной двухдневной борьбе с новосибирскими гонщиками Владимиром Пазниковым, Владимиром Клычковым, Виктором Кузнецовым, уфимцем Михаилом Старостиным и другими известными гонщиками страны Владимир Гордеев вновь доказал свое неувядаемое мастерство, зрелую тактику и желание побеждать. Он набрал 28 очков из 30 возможных. В финале наибольшее представительство имели гонщики Балакова (пятеро) и Новосибирска (трое).

Второе место занял Владимир Клычков — 27 очков, третье — Михаил Старостин — 26 очков. Удачно выступил Сергей Денисов. Занятое им четвертое место — несомненный успех балаковца. Александр Миклашевский занял седьмое место — тоже неплохой показатель.

Сезон 1978 года по спидвею был завершен. И приятно, что главный победы достались балаковцам. В командном первенстве страны чемпионом стала «Турбина», в личном чемпионате СССР — Владимир Гордеев, в личном чемпионате РСФСР — Сергей Денисов.

А в декабре состоялось торжественное чествование «Турбины» во Дворце культуры строителей. В фойе, словно на перекличку, выстроились мотоциклы разных марок, побывавшие в жарких схватках на дорожках страны и за рубежом. Здесь же и их лихие укротители, гонщики, одетые на этот раз не в загадочные доспехи, а в праздничные костюмы с яркими значками на темы спидвея. И многочисленные любители этого вида спорта, которые пришли во Дворец на торжественное чествование команды.

Звучит спортивный марш. Ведущая вечер Раиса Гурьянова приглашает подняться на сцену большого зала виновников торжества. Заместитель начальника Саратовгэсстроя В. И. Дербенев зачитывает решение Федерации мотоспорта СССР о провозглашении чемпионом СССР 1978 года команды «Турбина» мотоклуба ДОСААФ Саратовгэсстроя. Этого звания удостоены Владимир Гордеев, Валерий Гордеев, Виктор Калмыков, Александр Миклашевский, Сергей Денисов, Владимир Панькин, Николай Симонов, Михаил Шумилов, Владимир Михайлов. Золотая медаль «Тренер чемпиона» вручена заслуженному тренеру РСФСР, тренеру команды Е. И. Леошкину.

Почетные грамоты, памятные адреса и сувениры вручают гонщикам и их наставнику секретарь парткома Саратовгэсстроя Е. П. Зайцев, председатель городского комитета ДОСААФ, член президиума областной организации ДОСААФ В. И. Егоров, секретарь горкома комсомола Н. Тескин, секретарь комитета ВЛКСМ Саратовгэсстроя А. Дейкин. Они тепло поздравляют гонщиков, желают им дальнейших успехов в развитии спидвея.

...Виктор Калмыков. Это имя хорошо известно многим ведущим гонщикам мира. Пятнадцать лет жизни, плодотворной, насыщенной большими выступлениями, отдал он любимому спидвею. Мастер спорта, участник первенства мира, шестикратный чемпион страны в составе «Турбины», он вложил поистине неоценимый вклад в развитие спидвея в Балакове, является одним из зачинателей советского спидвея. Виктор Калмыков в этот торжественный день покидал большой спорт. Комсорг команды, ведущий гонщик страны Владимир Гордеев, расставаясь с другом по команде, от имени всех членов своего спортивного коллектива тепло говорил о Викторе Калмыкове как о замечательном спортсмене и товарище, вручил ему памятный приз.

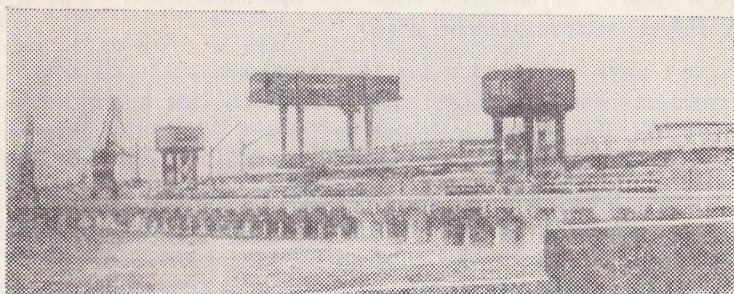
...Еще в 1964 году каменщик Саратовгэсстроя Дмитрий Прокопьевич Гордеев привел своих сыновей 14-летнего Владимира и 11-летнего Валерия на открытие стадиона. Спидвей их очаровал, восторженно смотрели они на мчавшихся по кругу гонщиков, втайне метчая когда-нибудь выйти на гаревую дорожку. Их мечта сбылась. Они попали в первую группу

набора к тренеру Леошкину. Сегодня это признанные асы спидвея, мастера спорта международного класса.

Вместе с ними все эти годы (до 1979 года) выступал старейший гонщик команды, начинавший свой спортивный путь еще в «Корде», Виктор Калмыков. Пятнадцать лет отдал он спорту. Его личные результаты несколько уступают показателям братьев Гордеевых, но то, что вышло на его долю, несомненно принесло ему удовлетворение. Он также, как и братья Гордеевы, неоднократный участник личного чемпионата мира, многих гонок в составе сборной команды страны, не говоря уже о солидном вкладе в успех «Турбины».

По-разному приходят в спидвей спортсмены. Но каждый из них полюбив его, остается верен спидвею на всю жизнь, каждый с честью несет высокое звание советского спортсмена!

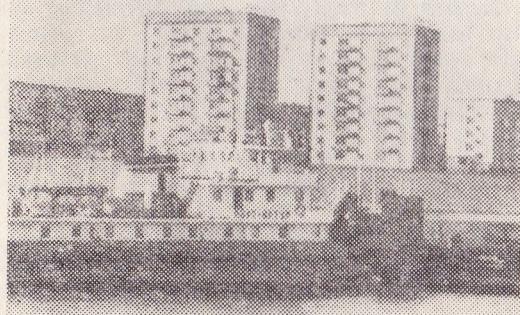
Город родной



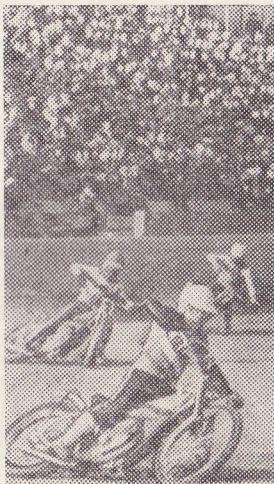
◎ Гордость Балакова — Саратовская ГЭС им. Ленинского комсомола.



◎ Новый город начинается с жилгородка



◎ Судоходный канал — водная улица Балакова.



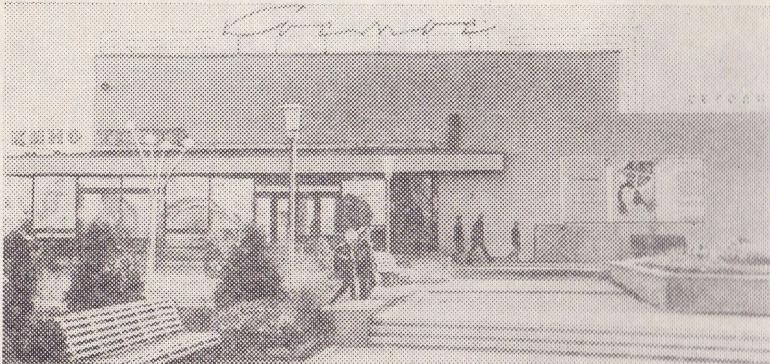
◎ Спортом № 1 называют балаковцы спидвей.



◎ В этом домике с 1897 по 1913 годы жил В. И. Чапаев.



◎ Борис Самородов (Уфа) и Валерий Гордеев (Балаково) на стадионе «Труд».



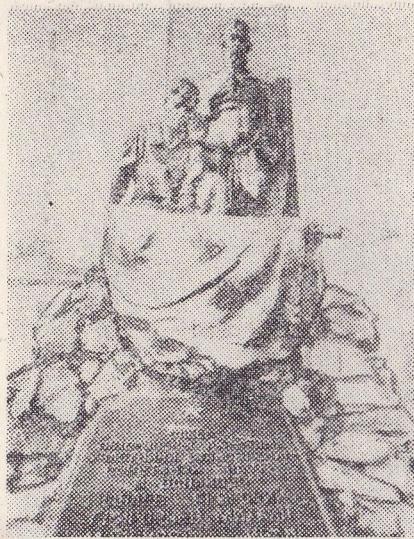
◎ Кинотеатр «Космос».



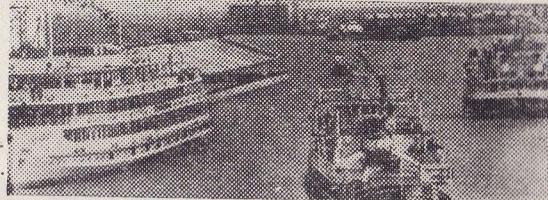
❶ Обелиск балаковцам, павшим на фронтах Великой Отечественной войны. Более 800 имен значатся на пилонах обелиска.



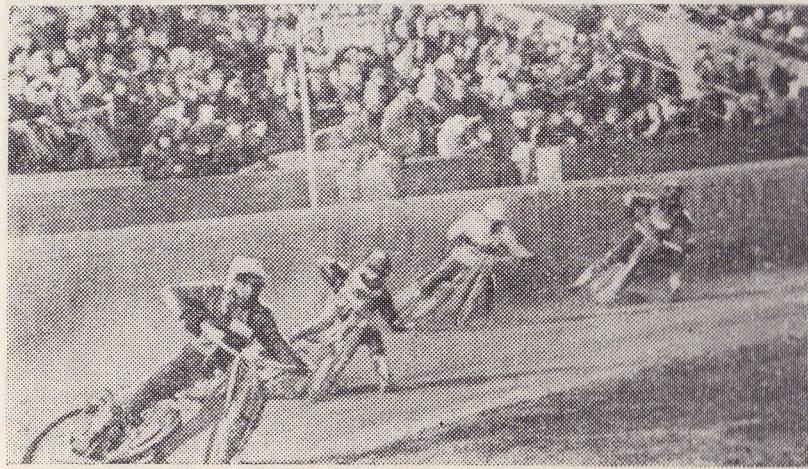
❷ Набережная гидростроителей и здание управления «Саратовгэсстрой».

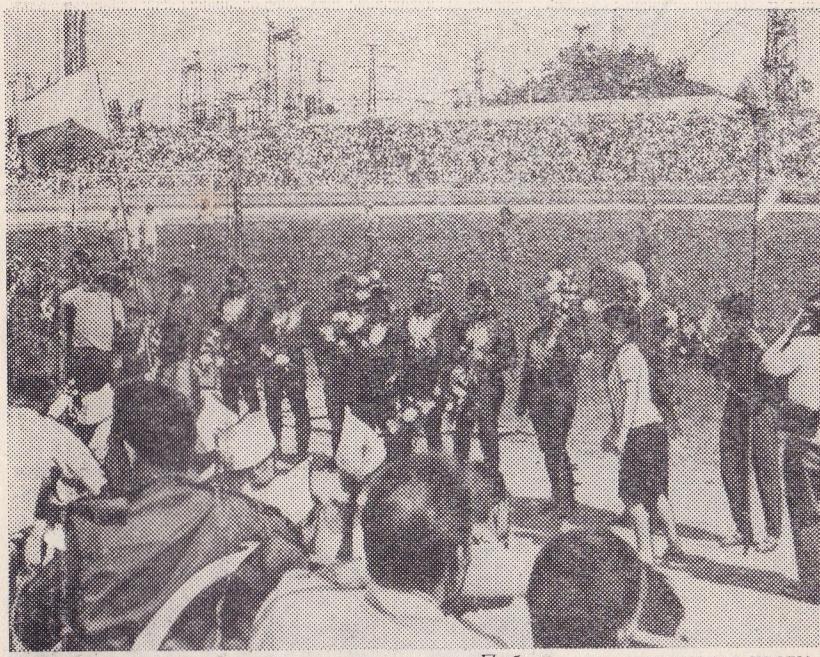


◎ Памятник первым коммунистам Балакова, павшим от рук контрреволюционеров.



◎ Волжские суда возле балаковских шлюзов.





© День гонок всегда праздник для всех. Победителям вручаются цветы.



© Болельщик — внимательный и заинтересованный, нетерпеливый и радостный.



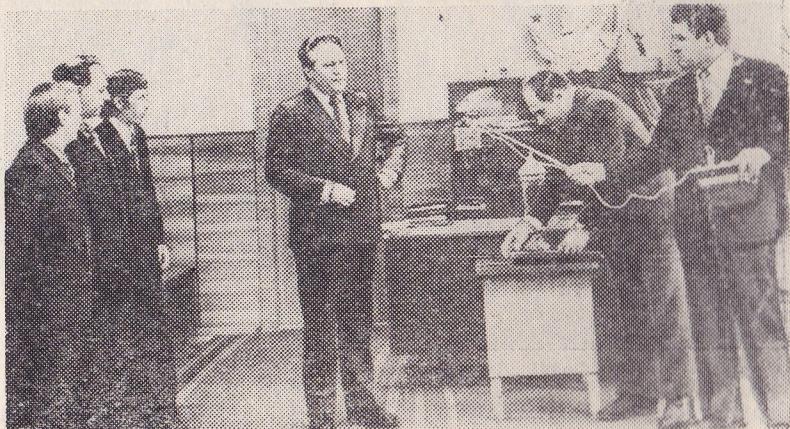
◎ Начальник управления «Саратовгостстрой» — частый гость мотогонщиков.



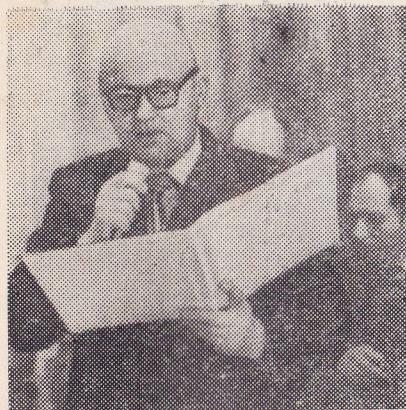
◎ Золотую медаль «Тренер чемпионов-77» вручает Е. И. Леошкину секретарь парткома Е. П. Зайцев.



◎ Золотую медаль чемпиона-77 вручает Валерию Гордееву А. И. Максаков.



◎ Интервью дает начальник стройки.



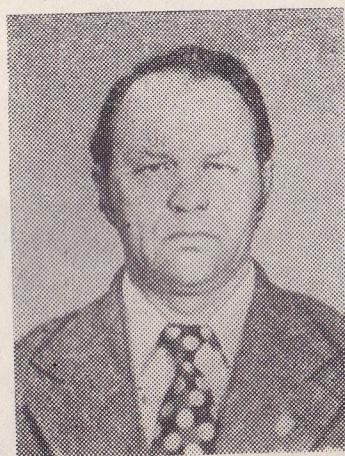
○ Председатель Саратовского областного комитета ДОСААФ К. И. Федоров.



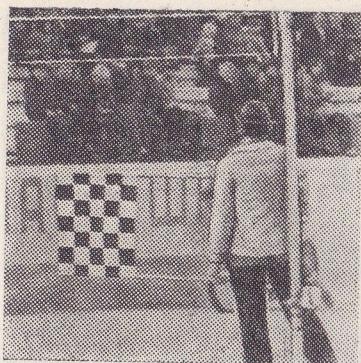
○ Председатель балаковского горкома ДОСААФ В. И. Егоров.



○ Председатель первичной организации ДОСААФ управления «Саратовгэсстрой» В. И. Тулузаков.



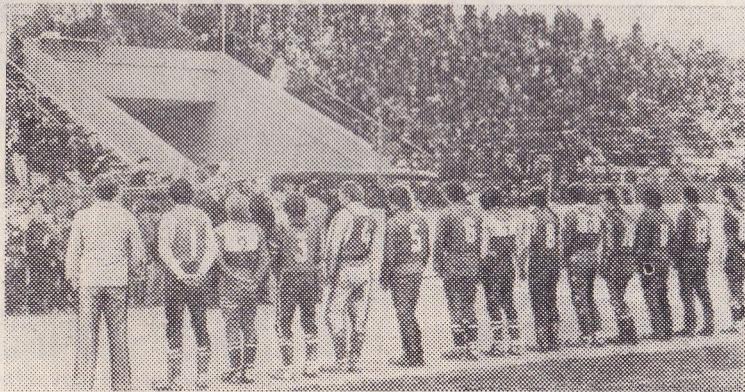
Председатель горкома ДСО «Труд» А. В. Крохин, радиокомментатор соревнований по спидвею.



© Открытие сезона — это первые заезды, первая неудача, первые радости...



● Команда «Турбина» выходит на торжественное построение.



● Спидвей — это и знакомство со зрителями, идет представление участников гонок.

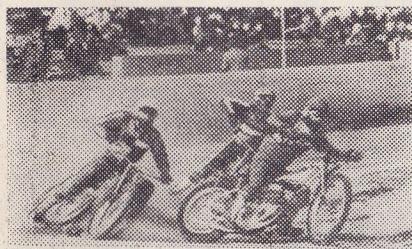
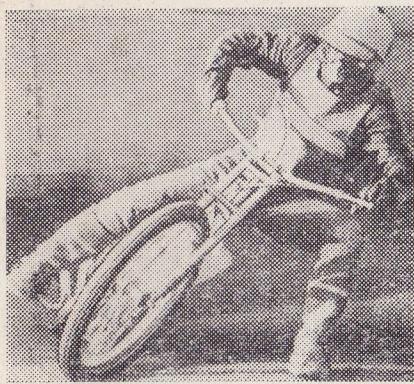


❶ Курьезы спидвея — мотоцикла через забор.

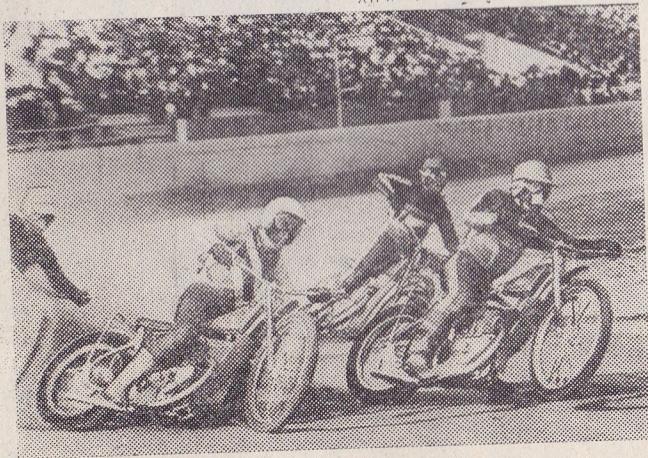
❷ Осмотр машин перед гонками.



❸ Спидвей — это радость побед. Фотокорреспондент за работой.



На пьедестале почега — Валерий Гордеев и Олег Рахимов (МС).



◎ Эти трудные, сложные и всегда радостные выражения спидвея!



◎ Дворец культуры строителей.
Торжественное чествование шести
кратных чемпионов страны.



◎ Идет пресс-конференция.



**Результаты выступления советских гонщиков
в финалах чемпионата мира по спидвею**

Год	Чемпион мира	Результаты советских гонщиков
1961	О. Фундин (Ш)	13. И. Плеханов
1962	П. Крейвен (А)	10. И. Плеханов
1963	О. Фундин (Ш)	4. Б. Самородов
1964	Б. Бриггс (НЗ)	2. И. Плеханов, 4. Б. Самородов, 8. Г. Куриленко
1965	Б. Кнуссон (Ш)	2. И. Плеханов
1966	Б. Бриггс (НЗ)	8. И. Плеханов
1967	О. Фундин (Ш)	4. И. Плеханов
1968	И. Маугер (НЗ)	4. Г. Куриленко
1969	И. Маугер (НЗ)	13. В. Климентьев
1970	И. Маугер (НЗ)	6. В. Климентьев, 13. Вл. Гордеев, 14. Г. Куриленко
1971	О. Ольсен (Д)	5. Вл. Гордеев
1972	И. Маугер (НЗ)	6. А. Павлов, 9. В. Трофимов, 10. В. Калмыков, 12. А. Кузьмин, 13. Г. Хлыновский, 15. Вл. Гордеев
1973	Е. Щакель (ПНР)	5. Г. Хлыновский, 6. В. Пазников 8. Вал. Гордеев, 15. В. Заплешинский
1974	А. Миханек (Ш)	10. Г. Хлыновский, 14. М. Краснов
1975	О. Ольсен (Д)	8. В. Трофимов, 13. Вл. Гордеев
1976	П. Коллинс (А)	15. Вал. Гордеев, 16. Вл. Гордеев.
1977	И. Маугер (НЗ)	
1978	О. Олсен (Д)	

А — Англия, Д — Дания, НЗ — Новая Зеландия, Ш — Швеция.

КУБОК ДРУЖБЫ

Стали традиционными товарищеские международные встречи по спидвею на треках Украины.

В 1977 году в гости к украинским спортсменам прибыли гонщики Венгрии, Болгарии, Чехословакии, Польши и Румынии.

Первым гостей принял г. Черновцы. Здесь состоялись парные гонки. Их выиграла украинская пара А. Миронов — О. Дзядык. На втором месте — венгерские спортсмены В. Патычек — М. Ярнык и на третьем — болгары О. Янакиев — А. Янакиев.

В личных заездах победил А. Фролов (УССР — 14 очков), на втором и третьем местах соответственно О. Янакиев (13) и А. Миронов (12).

В Полтаве спортсмены встретились в личном первенстве. Здесь победил А. Миронов (15), за ним — С. Урбан (ЧССР—14) и А. Фролов (13).

Заключительные гонки состоялись в Вознесенске. Парные гонки выиграли украинские спортсмены — А. Фролов и А. Миронов. Второй была пара из ЧССР С. Урбан и Я. Даниел и на третьем месте — болгарский дуэт братья А. и О. Янакиевы. Личные гонки снова выиграл А. Миронов (15). Вторым был А. Фролов (14) и на третьем месте С. Урбан (13).

С 1978 года ежегодно разыгрывается Кубок дружбы социалистических стран по спидвею между парами ВНР, НРБ, ГДР, ЧССР, ПНР, СПР и СССР. Планируется проводить эти гонки на треках УССР.

КЛАССИФИКАЦИЯ МОТОГОНЩИКОВ

Нетрудно определить сильнейших спортсменов в тех видах спорта, где достижения выражаются в килограммах, сантиметрах, секундах — объективных показателях, не зависящих от соперников (их количества и силы) и места. Спортсмен, толкнувший штангу весом 200 кг в Хабаровске, сильнейший атлета, толкнувшего 190 кг. в Риге, а легкоатлет, преодолевший планку на высоте 220 см в Архангельске, сильнейший прыгуна, перепрыгнувшего 210 см в Баку. Здесь можно почти без ошибок расположить всех по ранжиру и с чистой совестью опубликовать десятку сильнейших спортсменов года.

Но как определить, кто сильнее, например, в спидвее: гонщик А, занявший 5-е место на первенстве Уфы, или Б, выигравший 1-е место в Москве? Ни один специалист не ответит на этот вопрос. Но оценку спортсменам давать надо для определения сильнейших спортсменов года, комплектования сборных команд, анализ динамики роста спортивного мастерства и т. д.

В некоторых видах спорта, где достижения спортсменов не выражаются в объективных показателях, было предложено оценивать спортсменов по результатам их выступлений на официальных соревнованиях в зависимости от занятого места и масштаба соревнования. За каждое место спортсмену начисляется определенное количество очков, причем, чем выше значимость соревнования, тем выше «цена» занятого места. Суммируя все очки, «заработанные» спортсменом за сезон, и разделив их на количество соревнований, в которых он участвовал, получим коэффициент, характеризующий мастерство спортсмена.

Мы попытались ранжировать официальные соревнования личных первенств в мотогонках по гаревой (спидвей) и ледяной дорожках, как внутрисоюзных, так и международных гонок. При этом принимались во внимание климатические условия, развитие того или иного вида мотоспорта, представительство в сборных командах, а также результаты выступлений наших спортсменов на первенстве мира за последние годы в обоих видах гонок.

Руководствуясь приведенными здесь таблицами, можно достаточно приближенно определить сравнительное мастерство спортсменов.

РАНЖИРОВАНИЕ ТРЕКОВЫХ МОТОГОНОК
 Таблица начисления очков гонщикам

Наименование соревнований	Занятое место								и т. д.
	1	2	3	4	5	6	7	8	
С П И Д В Е Й									
Чемпионат мира. Финал.	17	15	14	13	12	11	10	9	и т. д.
Первенство Европы. Финал.	14	12	11	10	9	8	7	6	и т. д.
Первенство континентальной Европы. Финал.	11	9	8	7	6	5	4	3	и т. д.
То же. 1/2 финала.	8	6	5	4	3	2	1	0	и т. д.
То же. 1/4 финала	6	5	4	3	2	1	0	—	до 10
Чемпионат СССР. Финал.	11	9	8	7	6	5	4	3	места
То же. 1/2 финала	6	4	3	2	1	0	2	—	
То же 1/4 финала	4	3	2	1	0	—	—	—	
Чемпионат РСФСР. Финал	7	6	5	4	3	2	1	0	
То же. 1/2 финала	4	3	2	1	0	—	—	—	
То же. 1/4 финала	3	2	1	0	—	—	—	—	
Чемпионат союзных республик, Москвы, Ленинграда									
Финал	4	3	2	1	0	—	—	—	
То же. 1/2 финала	2	1	0	2	—	—	—	—	

В ПОМОЩЬ ТРЕНЕРАМ ПО СПИДВЕЮ

В практике спортивной тренировки различаются упражнения соревновательные, специально-подготовительные и общеподготовительные. **СОРЕВНОВАТЕЛЬНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ** направлены на совершенствование спортивной специализации и выполняются в полном соответствии с условиями соревнований по данному виду спорта. В мотогонках по гаревой и ледяной дорожкам это будет: езда с максимальной скоростью на дистанцию 4 круга (копия звезды в гонках) и езда с переменной скоростью на различную дистанцию (от 1 до 6 кругов).

Однако использование в занятиях только этих упражнений (что часто наблюдается на практике), как правило, не эффективно. Высокая скорость, опасность травматизма и дискомфортные условия (шум, вибрация, загазованность и т. д.) мешают работать над совершенствованием элементов и деталей техники езды.

Решению этих задач помогают **СПЕЦИАЛЬНО-ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ**, которые содержат элементы соревновательных движений. При их выполнении отдельные мышцы или мышечные группы функционируют, таким же подобным образом, как и при выполнении упражнений соревновательных. Следовательно, специально-подготовительные упражнения служат для совершенствования эле-

мёнтов техники движения и для развития основных двигательных качеств спортсмена.

Первая группа упражнений получила название основных или подводящих, а вторая — вспомогательных, дополнительных или развивающих. К первой группе относятся упражнения, выполняемые на мотоцикле с целью совершенствования технических приемов. Для тренировки старта это будет старт по мягкой дорожке, жесткой, сухой, скользкой, из колеи и т. д.; для совершенствования техники входа в поворот — ранний и поздний вход в поворот способом «занос», поздний вход с использованием при заносе эффекта торможения обеими колесами, вход «вкатыванием» и т. д.; для совершенствования техники прохождения поворотов — езда по кривой максимального радиуса и у внутренней бровки, переход с одной дорожки на другую, по заданной траектории, использование третьей точки опоры (башмак подошвы, колено), балансировка с помощью левой ноги, корпуса и т. п. Прохождение прямолинейных участков совершенствуется ездой с различным положением корпуса и левой ноги (на переднем упоре, согнутой в коленном суставе, отведенной назад и др.). Кроме того, к основным упражнениям относится работа на специальных тренажерах (стартовом, виражном и др.).

Вспомогательные упражнения направлены на развитие тех физических качеств гонщика, от которых зависит успех в гонке. В спидвеев к ним относятся статическая сила сгибателей и разгибателей туловища, пояса, верхних конечностей, быстрота реакции. Здесь большую помощь окажут упражнения со штангой, набивными мячами, на гимнастических снарядах, бег в максимальном темпе на 15—20 м из различных исходных положений, а также спортивные игры, особенно баскетбол и русская лапта.

И, наконец, **ОБЩЕПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ**, которые являются основным средством общей физической подготовки спортсменов. Эта группа упражнений подробно описана в общей спортивной литературе, а применительно к мотоциклетному спорту они разработаны в книгах Ю. Трофимца «Мотоциклетный спорт», В. Карнеева «Кольцо скорости» и «Гонки на льду».

Таким образом, правильно варьируя упражнения и их дозировку, тренер может эффективно работать над повышением спортивного мастерства мотогонщиков.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРАВИЛАМ

В связи с необходимостью ранней специализации гонщиков трековых гонок, Президиум ФМС СССР постановил внести следующее добавление в п. 6 ст. 21 Правил соревнований по мотоспорту:

Юношам, достигшим совершеннолетия (18 лет по дате рождения), разрешается участие в гонках по гаревой дорожке на мотоциклах класса 500 см³ в личном и командном зачете при условии, что в одном заезде они встречаются только с юношами или юниорами (18—21 год).

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Состав команды «Турбина».....	4
2. Визитная карточка спидвея.....	10
3. Балаково — сегодняшняя столица спидвея.....	17
4. «Турбина» — команда строителей	22
5. Шестикратные!	25
6. Город родной	32
7. Увлекательный спорт — спидвей.....	36
8. Результаты выступлений советских гонщиков.....	44
9. Классификация мотогонщиков	45
10. Ранжирование трековых мотогонок	46
11. В помощь тренерам по спидвею	46

Это и есть спидвей!

Ответственные за выпуск А. И. Лушников,
Г. Н. Никонов.

Текст А. И. ЛУШНИКОВА.

Фото Г. Н. НИКОНОВА.

Технический редактор Н. А. КАЛЯПИНА.

Цена 50 коп.

НГ 27053

г. Балаково, Полиграфобъединение «Авангард»,
зак. 3293, 28.III-79 г., тир. 1000, объем 3 п. л

Цена 50 коп.

