

А. Курдзикаускас, Л. Шугуров

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В СССР

Справочник



А. Курдзикаускас, Л. Шугуров

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В СССР

Справочник



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МИНТИС» ● ВИЛЬНОС ● 1976

7А7.3
К 93

К 93 Курдзикаускас А. и Шугуров Л.

**Автомобильный спорт в СССР. © Вильнюс,
«Минтис», 1976.**

240 с.

Автомобильный спорт приобретает все большую популярность, он включен в программу Спартакиад народов СССР, советские спортсмены все чаще выступают в международных соревнованиях. Настоящий справочник содержит сведения об истории автомобильного спорта в нашей стране, отечественных автомобилях, всесоюзных и международных рекордах, результаты чемпионатов СССР, Европы, мира.

Справочник предназначен для судей, тренеров, спортсменов и широкого круга почитателей этого вида спорта.

7А7.3

Фото: И. Бахтина, В. Бровко, Р. Вамбута, В. Виноградова, В. Волкова, В. Галактионова, В. Горлова, Н. Добровольского, А. Елисеева, А. Капустина, А. Кобы, Е. Костюченко, А. Курдзикаускаса, В. Ольшевского, А. Пельцера, Э. Пярнаметса, М. Рунова, В. Симоняна, И. Сошина, В. Фатева, В. Хватова, В. Ширшова, Л. Шугурова, а также из фотохроники ТАСС, архивов журнала «За рулем».

К $\frac{0683-480}{M851(10)-76}$ P-75

© Издательство «Минтис», 1976

ИЗ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ
АВТОМОБИЛЬНОГО
СПОРТА В НАШЕЙ СТРАНЕ

На протяжении многих веков в России за самый быстроходный и надежный вид транспорта почиталась тройка. Запряженная лошадьми коляска с живым мотором в три лошадиных силы могла достигать скорости 20 км/ч. Этот рекорд, установленный при доставке срочной почты, казался абсолютным. Но в конце XIX века стало уже очевидным, что дни тройки сочтены. Началась эра автомобилей — механического безлошадного транспорта, эра высоких скоростей и гула моторов.

В 1891 году на улицах Одессы появилась странная самодвижущаяся коляска. Это был один из первых ввезенных в Россию автомобилей — «Бенц» с мотором мощностью 1,5 л. с. Такую же машину с шасси номер 91 приобрел в 1894 году один из московских купцов. Начало было положено. А летом 1896 года на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде экспонировался и первый русский автомобиль — безлошадный экипаж, построенный петербургскими инженерами Е. Яковлевым и П. Фрезе. С этой машины с мотором мощностью всего 2 л. с. и ведет происхождение отечественное автостроение.

В те годы, разумеется, находилось немало скептиков, которые видели в автомобиле всего-

навсего курьезную механическую игрушку. Доказать практическую пригодность нового вида транспорта можно было лишь публичной демонстрацией его главного достоинства — самостоятельно двигаться (по-латыни — *auto* и *mobilis*) с высокой скоростью. В России за проведение такой демонстрации (сегодня мы назвали бы это более привычными словами — гонок, соревнований) взялись редакция петербургского журнала «Самокат» и «Общество велосипедной езды».

Рекорды быстроходности конных экипажей померкли 11 октября 1898 года, когда на станции Александровская под Петербургом шестеро отважных, затянутых в кожаные костюмы, в очках-консервах и меховых перчатках завели моторы своих трициклов и автомобилей, чтобы взять старт первой в истории России «гонки моторов». Победителем стал П. Беляев. На трицикле «Клеман», весившем 75 кг, с мотором «Де-Дион-Бутон» (250 см³, 1,75 л. с.) он преодолел дистанцию со средней скоростью 24,5 км/ч.

С того осеннего ветреного дня, когда проходила первая «гонка моторов», ведет свою биографию автомобильный и мотоциклетный спорт нашей страны.

Интересно отметить, что первые автомобильные гонки в России состоялись только четыре года спустя после первых в мире гонок Париж—Руан. Русские автомобилисты были среди пионеров этого вида спорта.

В те времена и речи не шло о массовости автомобильного спорта. Хороший шофер зарабатывал в месяц 50 рублей, а вступительный взнос для участия в гонках составлял 150 рублей. Автомобиль же, не простой — дорожный, а спор-

тивный, за рулем которого можно рассчитывать на призовые места, стоил баснословные деньги — от 8 до 12 тысяч рублей.

В начале XX века автомобильный спорт в России начал приобретать уже определенные формы. Возикли первые организации, объединявшие его приверженцев, — «Московский клуб автомобилистов» и «Общество автомобильной и велосипедной езды» в Петербурге. Издавались журналы, посвященные вопросам автодела и автоспорта: «Автомобиль» и «Аэро- и автомобильная жизнь» в Петербурге, «Циклист» и «Автомобилист» в Москве. Стали традиционными скоростные пробеги Петербург—Москва, гонки на 1 километр с хода, соревнования по кругу (образ современных кольцевых гонок) и подъему на холм, пробеги на регулярность движения.

На этих соревнованиях выступали на автомобилях главным образом иностранных марок. Особой популярностью в спортивных кругах пользовались «Бенц», «Опель», «Воксхолл», «Мерседес». Некоторые спортсмены приобретали за границей новейшие гоночные машины типа Гран При. Так, А. Солдатенков располагал 96-сильным 13-литровым «Рено» и в 1906 году выиграл Большой Приз Франции. А. Ветчинин был владельцем гоночного автомобиля «Бразье» 1908 года. Кстати, оба этих гонщика принимали участие в состязаниях на Большой Приз Франции.

Русские гонщики в те годы выступали не только на иностранных автомобилях. Отечественные заводы, начинавшие, правда, в скромных масштабах постройку машин собственной конструкции, стремились сразу же опробовать свою продукцию в трудных условиях соревнований.

В 1909 году на старт пробега Петербург—Рига—Петербург вышел автомобиль «Лесснер». Машины этой марки петербургский завод Г. А. Лесснера выпускал в 1905—1910 годах.

Инженер И. Пузырев, изготовив на своем небольшом заводике первые автомобили, тут же выставил один из них на соревнования.

Наиболее видную роль играли в то время автомобили марки «Руссо-Балт». Их успехи на соревнованиях имели неоценимое значение для утверждения отечественного автомобильного спорта. Русско-Балтийский завод в Риге выпускал автомобили в 1909—1915 годах. С самых первых дней производства продукция завода, как правило, выставлялась на соревнования. Заводские гонщики И. Иванов, Левитан, Пуржелис, Зигмунд регулярно выступали на гонках, ралли, пробегах и других соревнованиях.

Спортивный дебют «Руссо-Балта» состоялся в августе 1909 года, когда в гонке Петербург—Рига—Петербург машина русской марки с двигателем мощностью 30 л.с. заняла третье место и получила золотую медаль. Кстати, опередили ее гонщики, выступавшие на гоночных автомобилях «Опель» (70 л.с.) и «Мерседес» (50 л.с.).

Перечень спортивных успехов «Руссо-Балта» довольно обширен. В 1910 году А. Нагель за рулем модели С24/30 (4501 см³) прошел без штрафных очков всю дистанцию ралли Петербург—Киев—Москва—Петербург и получил приз Российского автомобильного общества. Следующий год был отмечен еще большими успехами, среди которых три приза за высокие результаты в соревнованиях на 1 версту (1067 м) с хода в Риге, Елгаве, Лиенае, где выступали уже машины с гоночными кузовами на шасси моделей С24/30

(4501 см³) и K12/24 (2211 см³). Нельзя обойти вниманием и первый приз в своем классе, завоеванный А. Нагелем на автомобиле «Руссо—Балт» С24/30 в международном ралли Петербург—Севастополь (1911 г.), а также выигрыш Кубка выносливости и 4-го места в классе на международных ралли Сан-Себастьян (1912 г.).

В 1912 году А. Нагель успешно выступил на «Руссо-Балте» в ралли Монте-Карло. Примечательно, что гонщик со своим напарником В. Михайловым стартовал из Петербурга на двухместной открытой машине в 19-градусный мороз, а столь привычные для нас антифриз и отопитель тогда еще не вошли в обиход. Тем не менее они заняли 9-е место среди 87 участников в абсолютном зачете. В этих ралли А. Нагель шел на специальной машине, в двигателе которой были применены алюминиевые поршни (новинка в те годы) и увеличен (до 4847 см³) рабочий объем.

В мае 1913 года заводской гонщик И. Иванов на «Руссо-Балте» с сигарообразным кузовом и двигателем рабочим объемом 4939 см³ прошел на гонках одну версту (1089 м) с хода со средней скоростью 129 км/ч! Он же занял на этой машине второе место в кольцевых гонках под Петербургом.

К 1913 году диапазон спортивных состязаний значительно расширился — стали проводиться кроссы (1911 г.), ралли со звездным сбором (1913 г.), гонки на льду (1914 г.), кольцевые гонки (1914 г.).

Несмотря на достигнутые успехи, автомобильный спорт в царской России не мог получить распространения, оставаясь увлечением одиночек. Новый этап его истории начался пос-

ле Октябрьской революции 1917 года, когда в нашей стране были созданы условия для привлечения в автомобильный спорт широких масс энтузиастов. В двадцатые годы во многих городах открылись автомобильные клубы, где за скромные членские взносы рабочие и крестьяне получили возможность заниматься спортом.

Первые после революции гонки, состоявшиеся в 1922 году, ознаменовали наступление новой эпохи в развитии отечественного автомобильного спорта. Хотя использовался старый принцип проведения состязаний — по гигантскому замкнутому кольцу Петроград—Псков—Петроград протяженностью 533 км и участники шли на старых машинах, доставшихся в наследство от прежних времен, за рулями автомобилей сидели новые люди, первые представители большой армии советских автоспортсменов. Победителем тех первых автогонок Советской России стал Мякинин, выступавший на «Мерседесе», а первое место в IV классе занял Вия на «Руссо-Балте» K12/24 (2211 см³).

В июне 1923 года под Петербургом прошли автомобильные гонки на дистанцию 1 километр с хода. Несколько участников выступали на машинах отечественного производства и показали высокие результаты: Онтенсон на гоночном «Руссо-Балте» (4847 см³) достиг скорости 107,142 км/ч, Косюк на автомашине той же марки (2422 см³) — 104,651 км/ч и Добровольский на легковой машине «Пузырев» (5814 см³) — 98,901 км/ч.

На следующий год под Москвой впервые был разыгран чемпионат Российской Федерации. В программу вошли только гонки на дистанцию 1 километр с хода. Страна получила в наследство

от царского режима весьма неразвитую дорожную сеть, позволявшую проводить километровые гонки на хороших участках шоссе или дальние пробеги по грунтовым и проселочным дорогам, которые представляли нечто среднее между современными ралли и кроссами.

Широкое развитие автомобильного спорта сдерживалось и из-за отсутствия материальной части. На первых порах приходилось использовать, главным образом, крайне устаревшие машины иностранных марок. Однако уже в начале тридцатых годов в СССР были построены автомобильные заводы, и гонщики взяли на вооружение отечественные модели. Поскольку заводы не выпускали специальных спортивных машин, на старт соревнований выходили автомобили, созданные самими спортсменами на базе серийных седанов и кабриолетов.

В двадцатые и тридцатые годы весьма популярными в автомобильном спорте стали дальние скоростные пробеги. Порой они носили исключительно спортивную направленность, а иногда сочетали элементы спорта с испытаниями новой техники. Среди этих соревнований выделяются всесоюзный скоростной пробег 1925 года, северный пробег на 3500 км (Москва—Ярославль—Вологда—Архангельск—Ленинград—Москва), не превзойденный по своей трудности, и, наконец, знаменитый Каракумский пробег 1933 года через степи и пески пустыни.

Для дальнейшего развития автомобильного и мотоциклетного спорта 23 октября 1935 года вся работа по развитию этих видов в соответствии с Постановлением Правительства СССР была передана в ведение Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта. За разви-

Гонки между городами в тридцатые годы пользовались широкой популярностью. При сравнительно небольшой интенсивности движения на дорогах их организация и обеспечение не вызывали особых трудностей. К середине пятидесятых годов на повестку дня встал вопрос о проведении скоростных соревнований на закрытых для постороннего движения кольцевых трассах. На дорогах же общего пользования с постоянным движением транспорта впоследствии проводили только многодневные соревнования на регулярность движения.

Большое распространение получили рекордные заезды и гонки на дистанцию 1 километр со стартом с места и с хода. Они проходили в Москве, Ленинграде, Киеве, Минске, Горьком, Куйбышеве, Ярославле. Энтузиасты-спортсмены из Ленинграда, Москвы, Киева создавали на базе серийных агрегатов машин ГАЗ-А и ГАЗ-М1 самодельные двухместные гоночные автомобили, ставя на них форсированные до 55—65 л. с. двигатели ГАЗ-М1 (3285 см³) и двухместные открытые кузова с малой лобовой площадью. Если серийный ГАЗ-М1 развивал скорость 105 км/ч, то «специалы» этих энтузиастов показывали 135—140 км/ч и проходили километр со стартом с места за 38 сек. Сегодня эти показатели доступны каждому автолюбителю, сидящему за рулем «Жигулей», но в те годы регистрировались как всесоюзные рекорды скорости. В 1939—1940 годах Горьковский и Московский автозаводы построили опытные образцы спортивных машин (ЗИС-Спорт и ГЛ-1).

Развитие массовости автомобильного спорта тормозилось отсутствием специальных трасс.

В таких условиях естественным был интерес к кроссам, фигурному вождению и другим соревнованиям подобного типа, не требующим специальных дорожных сооружений. Весьма удачным стал опыт Центрального автомотоклуба, который в январе 1938 года провел в Москве зимний командный кросс на грузовиках. Эти соревнования привлекли большое число участников (171 экипаж) из водителей-профессионалов. Таким образом, этот кросс явился своеобразным смотром их профессиональной подготовленности, стал в известной мере средством повышения мастерства водителей, выполнив те задачи, которые мы сегодня предъявляем к массовым видам автомобильного спорта.

Оживлению спортивной работы, расширению сети автомотоклубов (в 1937 году их насчитывалось уже 27), увеличению числа соревнований и вовлечению в них широких масс автомобилистов в значительной мере способствовало выступление 3 марта 1937 года на страницах газеты «Правда» одного из первых Героев Советского Союза, летчика А. В. Ляпидевского. Большой энтузиаст автомобильного спорта и туризма, он призвал поднять развитие автотоспорта в стране на новую ступень, обратился с призывом к автомотоклубам готовить ежегодно по 500—600 шоферов-любителей.

Начавшаяся в 1941 году Великая Отечественная война прервала осуществление широкой программы развития автомобильного спорта в СССР. После победы над фашистской Германией страна вернулась к мирному труду. Стартовали первые послевоенные соревнования. Бывшие фронтовики стали спортсменами. Из ветеранов войны пришли в автомобильный спорт москвич

В. Ильин, харьковчанин Э. Лорент, вильнюсец Л. Шувалов и многие другие.

Автомобильный спорт начал возрождаться в 1946 году. Первые состязания — соревнования на экономию горючего — состоялись в Москве 9 мая 1946 года. Они привлекли 38 спортсменов на автомобилях восьми классов, соответствовавших маркам машин. Среди водителей, выступавших на легковых автомобилях, победили И. Баскаков (класс ГАЗ-11-73), Е. Рыжиков (ГАЗ-М1) и В. Демин (ЗИС-101), которые добились расхода топлива соответственно 7,98; 8,4 и 12,75 л/100 км. Соревнования на экономию топлива проводились первыми не случайно. Они требовали несложной организации, обычной материальной части (серийные автомобили) и вызывали немалый интерес у водителей-профессионалов. Эти соревнования с тех пор прочно вошли в календарь массового автомобильного спорта.

В том же году прошли и заезды на установление рекордов, организованные 5 ноября 1946 года под Москвой, на Минском шоссе. Их историческое значение определялось участием первого советского автомобиля, построенного специально для гонок. «Звезда-1» конструкции А. Пельтцера была оснащена двухтактным компрессорным двигателем класса 350 см³ от гоночного мотоцикла. Уже на первых испытаниях в сентябре 1946 года «Звезда» показала результат мирового класса, а 5 ноября А. Пельтцер прошел 1 километр со стартом с хода со средней скоростью 139,643 км/ч.

Автомобильный спорт постепенно набирал силу. Помимо рекордных заездов (в августе 1949 года на машине «Звезда-3» был превышен

абсолютный всесоюзный рекорд скорости, поставленный еще в довоенные годы), соревновавшийся на экономию топлива и по фигурному вождению, начали интенсивно развиваться и другие виды автомобильных состязаний.

13 февраля 1949 года успешно прошли шоссейные гонки на дистанцию 124 километра (Москва—Нарофоминск—Москва). В этих первых после войны гонках на длинные дистанции лучшим среди восьми экипажей оказалась пара Г. Читьян — Г. Хотулев. На машине «Победа» они показали среднюю скорость 110,9 км/ч. 27 февраля были организованы гонки Москва—Минск—Москва на дистанцию 1342 км. В них приняли старт 13 экипажей: 10 — на «Победах» и 3 — на «Москвичах». Несмотря на снегопад, гололед на отдельных участках, финишировали все гонщики. Победители — горьковчане М. Метелев и Г. Ширшов — показали среднюю скорость 103,9 км/ч.

Интересно, что на первых двух гонках использовались серийные автомобили без каких-либо переделок и решающим фактором успеха были надежность машин и мастерство экипажей. В конце года в Москве состоялись 500-километровые гонки, причем по положению разрешалось производить существенные переделки в конструкции машин. Результат не замедлил сказаться — победители гонок 11 сентября 1949 года А. Подкутов и П. Горлов показали на «Победе» среднюю скорость 131,06 км/ч.

Все эти гонки проводились на прямых отрезках загородных шоссе. На середине дистанции участники совершали разворот и шли в обратном направлении. Таким образом решающее значение в этих условиях приобретали максимальные

мощность и скорость автомобиля, аэродинамика кузова. Приемистость, тормозные качества, устойчивость на поворотах большой роли не играли. Сравнительно невысокие требования предъявляли эти гонки и к мастерству водителей. Тем не менее такие соревнования, впоследствии названные линейными или шоссейно-линейными гонками, получили известное распространение и в 1950—1954 годах регулярно включались в программу первенства страны. В последний раз соревнование между городами (гонка Москва—Минск—Москва) было проведено в 1956 году, а линейные гонки на длинные дистанции — в 1960 году.

Наряду с линейными гонками в 1949 году часто устраивались и кроссы. Первый послевоенный кросс состоялся 8 мая 1949 года под Москвой. Спортсмены выступали как на грузовых, так и на легковых автомобилях. Участникам разрешалось применять любые приспособления, повышающие проходимость машин. Застрявшие автомобили, которые не удавалось вытащить силами экипажей (водитель и механик), буксировались тягачом, за что, а также за внешние повреждения машин начислялось штрафное время.

Эти первые соревнования, как впрочем и последующие, проходили по круговому маршруту, проложенному по пересеченной местности с обязательными бродами, глинистыми и песчаными участками. В кроссе, состоявшемся 8 мая 1949 года, легковые машины проходили один двадцатикилометровый круг, а грузовые — два.

Обилие естественных препятствий, чрезвычайная сложность трассы лишь весьма небольшому числу экипажей позволяли обходиться без по-

вающие пространство от передней части капота до верхней кромки лобового стекла плексиглазовые обтекатели, выведенные на место правой фары раструбы заборников воздуха для карбюраторов. Интересные машины подготовил к первому чемпионату страны Горьковский автозавод: две с двухдверными кузовами, пониженными на 160 мм против серийной модели, и одну (на ней был завоеван первый чемпионский титул) с закрытым кузовом аэродинамической формы — «Победа-Спорт».

Однако опыт первого чемпионата показал, что допускаемые переделки ставят в неравное положение спортивные организации, ибо далеко не все из них обладали производственными возможностями для подготовки машин. В последующие годы было запрещено изменять форму кузова (1951 г.), а затем увеличивать рабочий объем двигателя (1952 г.).

Специальных скоростных автомобилей в те годы наша промышленность не выпускала, поэтому спортивные клубы ориентировались на широкое использование в спорте автомобилей серийного производства с переделкой их в объеме, доступном большинству спортивных организаций. Но автомобильный спорт неразрывно связан с техническим творчеством, конструированием, экспериментами. В этом отношении широкое поле деятельности открывалось в сфере рекордных заездов. Группа конструкторов-энтузиастов, таких, как И. Гладилин, Э. Лорент, В. Никитин, А. Пельтцер, Г. Попов, И. Помогайбо, И. Тихомиров, создала немало интересных конструкций («Авангард», «Дзержинец», «Звезда», «Москвич-Г2», «Салют», «Пионер», ХАДИ, «Харьков», «Харьков-Л»,

«Шахтер»), на которых были достигнуты высокие скоростные показатели международного класса. Рекордные заезды долгое время (примерно до начала 60-х годов) находились в центре внимания спортивной общественности.

На соревнованиях тех лет использовались только отечественные автомобили. Это решение, принятое в декабре 1948 года, преследовало цель развития советских скоростных автомобилей. После войны в стране оказалось некоторое количество уникальных образцов рекордных и гоночных машин «Ауто-Унион», спортивных автомобилей БМВ-328, «Адлер-Тропфенваген» и других. Однако использование их на соревнованиях поставило бы в исключительное положение организации, которые располагали этими в общем немногочисленными машинами. С другой стороны, технические преимущества этих автомобилей перед кустарно подготовленными образцами были столь велики, что это могло подавить инициативу периферийных спортивных организаций и сузить географию нашего автомобильного спорта.

В период 1951—1958 годов резко повысился интерес автозаводов к созданию специальных скоростных автомобилей. Заводы ГАЗ, МЗМА, ЗИС, НАМИ строят опытные образцы гоночных и спортивных автомобилей, испытывают их на соревнованиях, добиваются высоких результатов. Конечно, отрадно, что промышленность стала внимательнее относиться к спорту, но, с другой стороны, все эти машины существовали в единичных экземплярах и оказались недоступными широкому кругу автоспортсменов. Спортивные организации были вынуждены строить

своими силами довольно несовершенные скоростные автомобили, базировавшиеся на серийных узлах. Наконец, в 1961 году Таллинский авторемонтный завод приступил к мелкосерийному производству гоночных автомобилей, предназначенных для продажи спортивным клубам и секциям страны.

С середины пятидесятых годов организация автомобильного спорта начала претерпевать серьезные изменения. Прежде всего необходимо отметить, что он культивировался в сравнительно малых масштабах, главным образом в спортивных организациях обществ «Торпедо», «Труд», ЦСКА, «Буревестник», «Трудовые резервы», которые располагали малочисленной сетью автоклубов. Главная задача Центральных советов этих обществ сводилась к развертыванию работы по традиционным видам спорта, в то время как развитию автомобильного спорта придавалось нередко второстепенное значение. В то же время организации ДОСААФа, призванного внедрять и развивать военно-прикладные виды спорта, в том числе и автомобильного, располагали широкой сетью клубов и материальными возможностями.

В 1959 году Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О руководстве физической культурой и спортом в стране», направленное на дальнейшее развитие физкультурного движения, новый подъем творческой инициативы и самодеятельности в этой области. Одновременно руководство автомобильным и мотоциклетным спортом в стране было полностью возложено на добровольное патриотическое общество ДОСААФ СССР. Оно

располагало наилучшими возможностями для быстрого подъема автомобильного спорта, чем отдельные клубы добровольных спортивных обществ, которые подчас вели эту работу разрозненно, без централизованного руководства и координирования.

Так был сделан важный шаг по укреплению позиций автомобильного спорта в стране. Немного раньше произошло и другое событие, стимулировавшее его дальнейшее развитие. В октябре 1956 года Центральный автотоклуб СССР был принят в члены Международной автомобильной федерации (ФИА). Советский автомобильный спорт получил представительство в международном органе. Это послужило импульсом: наши соревнования приблизились по характеру к международным, начали культивироваться новые виды, советские спортсмены выступали на международных встречах.

Изменился характер проведения многих видов соревнований. Прежние линейные гонки и кроссы с раздельным стартом, с большими перерывами (по 30—40 минут) между последующим появлением участников не отличались зрелищностью. На смену им в 1955 году пришли гонки по длинному кольцу, а с 1960 года чемпионаты страны разыгрывались только на коротких трассах с многократным прохождением кругов, как это принято в других странах. Одновременно изменениям подверглись классификация машин и техническая регламентация, чтобы приблизить их по возможности к международным образцам. В 1957—1958 годах появились первые отечественные гоночные автомобили с одноместными кузовами и открытыми колесами (ГМ-20 и «Эсто-

по техническим видам спорта. На старты этой первой в истории нашей страны спартакиады по техническим видам спорта вышло 78 тысяч автомобилистов и мотоциклистов, причем автомобильные соревнования прошли в 60 областях, краях и республиках.

Следующая Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта 1961 года, в программу которой входило ралли, была еще более массовой. В 17 942 автомобильных соревнованиях приняли участие 63 554 спортсмена.

Свыше двух миллионов автомобилистов и мотоциклистов вышли на старты в соревнованиях третьей Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта 1965 года, но поистине всенародный размах приобрела IV Спартакиада народов СССР, посвященная 50-летию образования Советского Союза. В программу входили картинг, ралли и двоеборье, и в ходе ее (в 1966 и 1967 годах) состоялось 43 278 соревнований по автомобильным видам спорта.

V Спартакиада по военно-техническим видам спорта финишировала в 1970 году. Она включала соревнования по картингу, кроссу, многоборью, ралли, кольцевым и ипподромным гонкам.

Значительны успехи автоспорта и на соревнованиях VI Спартакиады народов СССР, которая была посвящена 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Ее девиз — всемерное развитие физкультурной и оборонно-массовой работы. Большую роль сыграли в этом организации ДОСААФ, которые помогли привлечь сотни тысяч молодых людей к занятиям автомобильным спортом.

На финальных соревнованиях VI Спартакиады были представлены картинг, кросс, многоборье,

ралли и кольцевые гонки на легковых автомобилях. Всего было проведено 75 316 соревнований по автоспорту, в которых принял участие 1 572 171 человек.

Цель всех спартакиад — достижение массовости, на которой зиждется советский спорт. Автомобильный спорт, как метко заметил трехкратный чемпион мира по кольцевым гонкам Джек Стюарт, подобен пирамиде. Вершина ее — видимые всем успехи, но покоится она на фундаменте, который порой не всегда бросается в глаза. Советский автомобильный спорт, его международные успехи, его достижения на соревнованиях внутри страны базируются на мощном основании многочисленных спортивных автоклубов, которые действуют практически в каждом городе. Эти клубы, в свою очередь, играют роль катализаторов, ускоряющих процесс приобщения к большому спорту автомобилистов в низовых спортивных коллективах. Именно оттуда черпает наш автоспорт свое пополнение, именно за счет низовых организаций он обладает большими потенциальными возможностями.

В настоящее время в СССР культивируются картинг, ипподромные и кольцевые гонки, кросс, многоборье, ралли, рекордные заезды.

КАРТИНГ сегодня чрезвычайно популярен. Секции картингистов действуют во многих городах, низовых организациях, школах. Два специальных завода (в Таллине и Ленинграде) ежегодно выпускают тысячу картов. Сейчас в стране насчитывается около двух десятков картодромов, список почитателей картинга (хотя он культивируется в СССР только с 1961 г.) исчисляется несколькими десятками тысяч. Центрами картинга стали Москва, Рига, Новосибирск, Баку, Курск.

Картингом с энтузиазмом занимаются школьники. Причем для 15—16-летних подростков ежегодно разыгрывается (в классе 50 см³) первенство Советского Союза. Так, гонщик из Таллина Юкк Рейнтам начал свою спортивную карьеру на юношеском карте класса 50 см³, а в 1970 году он вышел на третье место в первенстве СССР по картингу (класс 175 см³), выступал на гоночных автомобилях формулы 3, стал призером чемпионатов страны, входил в сборную, но, к сожалению, погиб в июле 1976 года. Пример Рейнтама не случаен. Он, как и многие наши гонщики, начинал делать свои первые шаги на общедоступных машинах, которыми в достатке располагают клубы.

Сегодня в СССР проводятся чемпионаты страны по картингу среди взрослых и юношей, зимнее первенство страны в гонках по ледяной дорожке. Советские спортсмены успешно выступают в международных соревнованиях, например, в гонках на Кубок Дружбы социалистических стран.

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ. Первые подобные соревнования состоялись в Москве в 1961 году. Вначале участники на гоночных, спортивных, легковых автомобилях соревновались все вместе на основе гандикапа. Впоследствии предпочтение было отдано легковым автомобилям, которые делились на классы. В первые годы проведения ипподромных гонок применялись шипы, сначала такие, как на мотоциклах для гонок по льду, а затем обычные, дорожные. Теперь найдено оптимальное решение, и ипподромные гонки проводятся на «неподкованных» машинах.

Пока география этих соревнований не очень широка: Москва, Тамбов, Вологда, Ижевск,

Пермь, Куйбышев, Рига. Но наличие ипподромов во многих городах Центральной и Сибирской частей РСФСР вселяет надежду, что в будущем этот вид спорта сможет получить более широкое распространение.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ прошли длительную эволюцию. Если в начале 60-х годов дистанции соревнований были сравнительно протяженными и каждая гонка крайне утомляла как гонщиков, так и зрителей, то сейчас дистанция сокращена до разумных пределов. С 1966 года чемпионат СССР на легковых автомобилях разыгрывается отдельно от первенства страны «по кольцу» на гоночных машинах. Таким образом упростилась организация соревнований, да и сами гонки не растягиваются теперь на много часов.

В Таллине, на небольшом предприятии ТООАРЗ ведется серийная постройка гоночных автомобилей. С 1958 года оно изготовило для автомобильных клубов около пятисот машин. Сегодня ТООАРЗ строит в год по 50 автомобилей «Эстония-18» и «Эстония-16М». В настоящее время практически любой автоклуб может приобрести гоночный автомобиль. Трасс же для гонок пока мало. На шести «кольцах»: в Ленинграде, Киеве, Минске, Риге, Таллине и Каунасе ежегодно проводится по 12—15 гонок. Этот вид спорта культивируется в основном в Москве, Ленинграде, Минске, Риге, Таллине, Тбилиси, Киеве, Донецке, Краснодаре.

Советские гонщики на протяжении ряда лет постоянно принимают участие в гонках на Кубок дружбы социалистических стран. Они неизменно претендуют на призовые места в командном зачете, а в последнее время и в личном.

В начале 60-х годов наши гонцики, главным образом входившие в сборную команду страны, выступали на гоночных автомобилях «Мелькус-Вартбург» производства ГДР. В последнее время на вооружение нашей сборной стали поступать отечественные машины «Эстония-9М», «Эстония-16М» и «Эстония-18».

КРОССЫ. В 1951 году кроссы были включены в программу всесоюзных соревнований. Но погоня за чрезмерным усложнением трассы и связанные с этим выходы из строя машин у большинства участников, большая длина кругов и малая зрелищность послужили причиной тому, что этот вид автомобильного спорта пришел в упадок.

Возродился кросс уже как гонка по пересеченной местности с общим стартом и малой длиной круга. Соревнования по бездорожью на грузовиках содействуют повышению профессионального мастерства работников автохозяйств, подготовке молодых водителей к службе в Советской Армии. Наибольшее распространение кроссы получили среди спортсменов Москвы, Риги, Рязани, Новосибирска, Оренбурга, Ульяновска, Таллина, Тукумса.

Многоборье — самая высокая разновидность автомобильного спорта. Многоборье включает состязания по фигурному вождению, экономии горючего, подъему на холм, метанию гранаты. Большим его преимуществом является то, что соревнование проводится на одной машине для всех участников. Таким образом, каждый поставлен в одинаковые с соперниками условия, кроме того, значительно упрощается вопрос обеспечения материальной частью. Естественно, что много-

борьбе (оно проводится на машинах ГАЗ-24 и ГАЗ-51) пришлось по вкусу большой армии профессиональных водителей. Наибольших успехов в многоборье добились спортсмены Алма-Аты, Еревана, Новосибирска, Симферополя, Целинограда, Чернигова, Хабаровска.

РАЛЛИ. Многодневные соревнования на регулярность движения, какими они были полтора десятка лет назад, сегодня заметно изменились. В качестве специальных и скоростных участков они включают подчас ипподромную и кольцевую гонку, слалом, кросс, подъем на холм, спринт — словом, являются университетом автомобильного спорта. Ныне существует немало разновидностей ралли: зимние командные, однодневные для автолюбителей, гибридные ралли-кроссы на грузовиках.

Ралли проводятся почти повсеместно: во Владивостоке, Свердловске, Донецке, Ярославле, Москве, Ленинграде, Риге, Вильнюсе, Ереване. По существу они стали школой спортивного мастерства для каждого спортсмена, специализируется ли он на кроссах, кольце или ипподроме.

Не удивительно, что именно в ралли советские автомобилисты накопили самый большой стаж на международных соревнованиях. Сильнейшие раллисты страны — в Москве, Вильнюсе, Каунасе, Таллине, Риге, Ижевске, Ленинграде.

Рекордные заезды, некогда очень популярные, ныне несколько утратили свою привлекательность. Тем не менее группа энтузиастов, главным образом из Москвы, Харькова и Ленинграда, продолжает обновлять рекорды страны. В 50—60-е годы создавались многочисленные ре-

кордные автомобили с совершенными аэродинамическими кузовами, компрессорами, торсионной подвеской колес и даже газовыми турбинами. Немало интересных конструкций разработали заводы ГАЗ, ЗИЛ, «Москвич» и отдельные конструкторские коллективы. Например, в автоклубе Харькова гонщик Э. Лорент построил гоночные автомобили, на которых была установлена целая серия международных и всесоюзных рекордов скорости в классах 250, 350, 500 и 750 см³. Из многообразных всесоюзных рекордов, которые превышают международные достижения, хотелось бы отметить два установленных на дистанции 1 километр со стартом с хода. Один из них принадлежит Э. Лоренту, который на автомобиле собственной конструкции класса 750 см³ показал скорость 284 км/ч. Другой установлен москвичом И. Тихомировым, на газотурбинном автомобиле «Пионер-2М», достигшем в классе до 500 кг скорости 311 км/ч, что одновременно является абсолютным всесоюзным рекордом скорости.

Гонщики Харькова и Ленинграда построили два драгстера (специальных автомобиля для рекордных заездов на 500 и 1000 метров со стартом с места).

Обзор истории советского автоспорта был бы, наверное, не полным, если не остановиться на роли автомобильных заводов. В настоящее время на соревнованиях по кольцевым и ипподромным гонкам, ралли, кроссу регулярно выступают команды заводов, как автомобильных, так и моторных, укомплектованные их работниками на специально подготовленных машинах. Таким образом, если лет десять назад стояла задача про-

будить у промышленности интерес к автомобильным соревнованиям, то сегодня уже нередко среди участников можно встретить представителей ВАЗа, АЗЛК, ГАЗа, ЗАЗа, Ижевского автозавода, Уфимского моторостроительного завода, Таллинского опытного авторемонтного завода, а также УАЗа и ЗИЛа.

Для того, чтобы стимулировать развитие автомобильного спорта на заводах, редакция научно-популярного спортивного журнала ЦК ДОСААФ СССР «За рулем» учредила специальный переходящий приз «Трофей заводов». Редакция ежегодно присуждает его тому автомобильному или моторостроительному заводу, который в течение года на всех чемпионатах страны по автоспорту добился наилучшего суммарного результата. Он подсчитывается по специальной шкале очков. В 1971 и 1972 годах «Трофей заводов» выиграл АЗЛК, выпускающий «Москвичи». Но в 1973 году пальма первенства перешла к Волжскому автозаводу, известному автомобилями «Жигули» («Лада»). Свой успех ВАЗ повторил в 1974 и 1975 годах.

Следующей ступенью в деле помощи развития автомобильного спорта в стране должно явиться мелкосерийное производство гоночных, раллистских и кроссовых (багги) машин для спортивных клубов и секций страны. Первый шаг в этом отношении уже сделан Таллинским опытным авторемонтным заводом.

Этот краткий очерк развития автомобильного спорта в нашей стране дополняют приводимые ниже таблицы с цифровыми и фактическими материалами, которые помогут любознательному читателю получить интересующие его сведения.

**ХРОНИКА
ОТДЕЛЬНЫХ СОБЫТИЙ ИЗ ИСТОРИИ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА**

11 октября 1898 г. Под Петербургом состоялись первые в нашей стране автомобильные и мотоциклетные соревнования. В гонках на дистанцию 41,6 км приняли участие семь спортсменов. Победил П. Беляев на трицикле «Клемент» с мотором «Де-Дион-Бутон» (250 см³, 1,75 л. с.), показав среднюю скорость 26,5 км/ч.

Июнь 1899 г. Первая гонка Москва—Петербург. Победитель — Л. Мази на трицикле «Клемент».

Июль 1900 г. Первые в России соревнования «подъем на холм» у Красного Села под Петербургом.

1901 г. В Петербурге организовано «Общество автомобильной и велосипедной езды» — первый в стране автоклуб.

Май 1902 г. Установлен первый всероссийский рекорд скорости на дистанции 1 верста (1087 м) со стартом с хода. Л. Мази на автомобиле «Де-Дион-Бутон» показал результат 45,4 км/ч.

Июль 1904 г. А. Солдатенков взял стокилометровый барьер скорости. Он установил на

машине «Бразье» новый всероссийский рекорд скорости — прошел 1 версту с результатом 106,0 км/ч.

Май 1907 г. Первые в России международные гонки Москва—Петербург привлекли 26 участников. Победил А. Дюре (Франция) на автомобиле «Доррен-Дитрих», показав среднюю скорость 73,5 км/ч.

Август 1909 г. На автомобильных соревнованиях Петербург—Рига—Петербург, где выступало 19 экипажей, третье место в абсолютном зачете занял экипаж одного из опытных образцов автомобиля «Руссо-Балт». Это был первый спортивный успех машины отечественного производства.

Июнь 1911 г. Первое крупное достижение русского гонщика на международных соревнованиях. А. Солдатенков за рулем «Мерседеса» занял на гонках «Тарга Флорио» (о. Сицилия) третье призовое место.

Сентябрь 1911 г. Под Петербургом проведен скоростной автомобильный пробег (дистанция 100 км) по грунтовым дорогам — прообраз современных кроссов.

21 сентября 1911 г. Дан старт первых в нашей стране международных ралли Петербург—Севастополь.

22 января 1912 г. На ралли «Монте—Карло» финишировал экипаж А. Нагель—В. Михайлов, выступавший на отечественном автомобиле «Руссо—Балт». Русские спортсмены среди 87 участников заняли девятое место в абсолютном зачете и завоевали первый приз туризма за выносливость машины и трудность пути, и первый приз маршрутов (прошли из Петербурга в Монако 3520 км).

21 сентября 1912 г. На международном ралли «Сан-Себастьян» в Испании А. Нагель на автомобиле «Руссо—Балт» завоевал Кубок выносливости, покрыв без поломок и штрафных очков путь из Петербурга в Сан-Себастьян протяженностью 4 492 км.

15 февраля 1914 г. Первая зимняя гонка автомобилей по льду Петербург—Кронштадт—Петербург. Победил среди 15 участников А. Верн на «Ханмобиле». Гонщик Левитан за рулем «Руссо—Балта» занял призовое место.

Май 1914 г. Под Петербургом впервые были проведены автомобильные гонки по кольцевому маршруту (7 кругов по 32 км). Победил Г. Суворин на автомобиле «Бенц» (7320 см³, 60 л. с.).

Сентябрь 1922 г. Первая после Октябрьской революции автомобильная гонка проходила по маршруту Петроград—Псков—Петроград (573 км). Победил Мякинин на «Мерседесе».

Март 1923 г. В Москве начал работать Московский автомобильный клуб (МАК).

21 сентября 1924 г. Разыгран первый чемпионат РСФСР по автомобильному спорту. Почетные титулы завоевали Исаев («Опель»), Франк («Штейер»), Серебрянников («Мерседес»), Островский («Мерседес»), Шевченко («Бенц»).

Апрель 1928 г. Вышел первый номер журнала «За рулем», одного из ведущих периодических изданий, постоянно освещавших события в автомобильном спорте.

12 декабря 1932 г. Ленинградский автомотоклуб организовал первые соревнования по улицам города на знание правил уличного движения, в которых приняли участие 25 водителей грузовиков.

13 сентября 1933 г. Финишировал большой автомобильный пробег Москва—Каракумы—Москва протяженностью около 10 тысяч километров.

2 июня 1935 г. Дан старт скоростному автопробегу Горький—Памир—Москва—Горький протяженностью 12 300 км.

4 марта 1936 г. Состоялись зимние автогонки Москва—Ленинград—Москва. Первое место занял экипаж Б. Удольского и В. Макарова. На автомобиле ГАЗ-А он прошел 1413 км со средней скоростью 64,494 км/ч.

6 января 1937 г. ЦАМК СССР организовал в Москве большой зимний командный кросс на грузовых автомобилях. На старт вышел 171 экипаж.

Май 1937 г. В мастерских Центрального автотоноклуба в Москве построен первый советский гоночный автомобиль ЦАКС-ГАЗ конструкции В. Ципулина.

1941 г. Вышла первая в нашей стране книга, посвященная конструкции скоростных машин, — «Гоночные автомобили» В. Бекмана.

5 ноября 1946 г. Московский гонщик А. Пельтцер на гоночном автомобиле «Звезда-1» собственной конструкции установил первый послевоенный всесоюзный рекорд скорости. Пельтцер стал пионером применения на отечественных гоночных автомобилях независимой подвески всех колес и заднего расположения двигателя.

27 февраля 1949 г. Зимние автогонки по маршруту Москва—Минск—Москва (1342 км). Победителем стал экипаж из Горького М. Метелев и Г. Ширшов («Победа»).

Август 1949 г. Мастер спорта А. Понизовкин на машине «Звезда-3» впервые побил между-

народный рекорд скорости с результатом 172,8 км/ч на дистанции 1 километр с хода в классе 350 см³.

2 августа 1950 г. Первый чемпионат СССР по автогонкам.

11 сентября 1951 г. В программу чемпионата СССР по автоспорту включены соревнования по кроссу.

26 октября 1951 г. Впервые в истории советского автоспорта харьковчанин В. Никитин на машине «Харьков-3» взял 200-километровый рубеж. На дистанции 1 километр с хода он показал результат 201,32 км/ч.

1952 г. Харьковчанин В. Никитин построил первый в стране гоночный автомобильный двигатель с двумя распределительными валами в головке цилиндров.

Апрель 1954 г. Дебют на соревнованиях спортивного автомобиля «Москвич-спорт». Впервые в нашей стране на этой машине была применена установка одного карбюратора на каждый цилиндр двигателя.

14 июля 1955 г. Закончились первые в истории советского автоспорта автомобильные соревнования на регулярность движения (ралли), организованные Ленинградским городским автомотоклубом. Маршрут ралли (2000 км) проходил через Ленинград, Таллин, Ригу, Вильнюс, Минск, Москву.

1956 г. Состоялась последняя гонка между городами по маршруту Москва—Минск—Москва (1338 км). Победили А. Шатеркин и С. Бауэр на спортивном автомобиле «Победа», показав среднюю скорость 148,4 км/ч.

15 октября 1956 г. На конгрессе международной автомобильной федерации (ФИА) в чис-

ло ее членов был принят Центральный автотомо-
клуб СССР.

31 мая 1957 г. Стартовали первые всесоюзные ралли. В этих соревнованиях протяженностью около 3000 км приняли участие 100 экипажей.

Июль 1958 г. ФИА утвердила как международные два новых рекорда скорости, установленные Э. Лорентом и А. Амбросенковым. Это первые рекорды советских автоспортсменов, официально признанные ФИА.

Август 1958 г. Советские спортсмены дебютировали на международных ралли «Тысяча озер» в Финляндии.

1958 г. В Минске состоялся первый чемпионат страны по ралли. Почетные титулы завоевали Д. Борисов и В. Галкин, Н. Климанов и А. Тишин, А. Дмитриевский и В. Локтионов (все — Москва).

Февраль 1959 г. Дебют зимних командных ралли, проходивших по дорогам Прибалтики (дистанция 1860 км). Победу одержала сборная Москвы.

Апрель 1959 г. Московский городской автотомоклуб организовал первые ралли на собственных автомобилях. В соревнованиях протяженностью 1500 км приняли участие 52 экипажа. Победителями в отдельных классах стали С. Игнатов и А. Соколов (на «Москвичах» модели «400»), О. Майборода и С. Тенишев (на «Москвичах» модели «402»), А. Бренцис и В. Борц (на «Победах»).

12 июня 1959 г. Под Москвой состоялся первый кросс на собственных автомобилях. На дистанции 82 км соревновались 17 экипажей. Первое место заняли П. Казьмин и Э. Лифшиц на автомобиле «Победа».

1960 г. В программу первенства СССР по ралли введен класс специально подготовленных автомобилей, куда вошли машины разных марок с двигателями разного литража.

Январь 1960 г. Создана Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР.

Июнь 1960 г. Состоялись первые международные ралли «За мир и дружбу», маршрут которых проходил частично и по территории СССР.

Февраль 1961 г. В Москве проходили первые автомобильные гонки на ипподроме. Победил Ю. Федотов на машине «Москвич-407».

Май 1961 г. На велотреке «Динамо» в г. Вентспилсе впервые в нашей стране проведены соревнования по картингу.

27 августа 1961 г. На трассе «Невское кольцо» в Ленинграде состоялись первые в СССР международные автомобильные гонки. В них приняли участие спортсмены ГДР, Польши, Советского Союза и Финляндии. На автомобилях формулы «Юниор» победил финн К. Линкольн («Купер»).

Декабрь 1961 г. Автоклубы страны получили 36 однотипных гоночных автомобилей «Эстония-3», построенных на Таллинском авторемонтном заводе. Они были первыми отечественными гоночными автомобилями серийного производства.

Июль 1962 г. На соляном озере Баскунчак москвич И. Тихомиров взял трехсоткилометровый барьер скорости. На газотурбинном автомобиле «Пионер-2» он установил новый абсолютный всесоюзный рекорд скорости — 306,6 км/ч.

6 июля 1962 года. Образована Федерация автомобильного спорта (ФАС) СССР.

30 июня 1963 г. Проведен первый чемпионат СССР по картингу. Почетные титулы завоевали москвичи О. Кошиц и В. Степанов.

Октябрь 1963 г. Всесоюзные соревнования по автомобильному двоеборью — фигурному вождению и экономии горючего — состоялись в Москве и принесли победу В. Цирюку (г. Житомир) в личном зачете и сборной Украины в командном.

1965 г. Впервые в нашей стране на гонках появился скоростной автомобиль с дисковыми тормозами — ЗИЛ-112С/65.

1965 г. В Италии проведен матч по автотоспорту СССР — Италия. Общий итог 127:97 в пользу итальянцев (87:20 по автомобильным видам).

Апрель 1966 г. Первые соревнования юных автомобилистов на призы журнала «За рулем».

1966 г. В Луганске проведен первый чемпионат СССР по автомобильному многоборью. Почетные титулы завоевали А. Лось из Чернигова и Н. Любимов из Симферополя.

Во Львове проведены первые в истории советского автомобильного спорта международные соревнования по картингу. Победил Х. Винцлер (ГДР). В программу первенства страны по картингу введены соревнования для юношей.

24 декабря 1966 г. В Москве состоялся первый чемпионат СССР по зимним ипподромным гонкам. Чемпионами страны стали В. Бубнов (Москва) и В. Мосолов (Горький).

1967 г. Советский спортсмен А. Сафонов вышел по сумме очков на первое место в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран по картингу.

Таллинский авторемонтный завод приступил к мелкосерийному производству гоночных автомобилей «Эстония-9» с кузовами из стеклопластика.

1968 г. Сборная СССР (В. Бортниекс, В. Гончаров, В. Лыткин, А. Сафонон, О. Шаев) заняла первое место в командном зачете розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран по картингу.

17 декабря 1968 г. Финиш труднейшего ралли-марафона Лондон—Сидней протяженностью 16 тысяч километров. Команда СССР на трех автомобилях «Москвич-412» успешно закончила эти соревнования и заняла четвертое место.

1969 г. На чемпионате СССР по ралли впервые введен абсолютный зачет независимо от класса автомобилей.

Первенство СССР по кольцевым гонкам проведено впервые в четыре этапа на четырех различных по характеру трассах.

Советские картингисты добились двойного успеха в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран. Они одержали победу в личном (А. Сафонон) и командном зачете. В составе сборной СССР выступали В. Бортниекс, В. Лыткин, В. Орехов, А. Сафонон, О. Шаев.

9 августа 1970 г. Закончился 4-й этап розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран по кольцевым автогонкам. Сборная СССР в составе: Ю. Андреев, Э. Гриффель, М. Лайв, Х. Сарм, А. Себейкин,— вышла на второе призовое место, в личном зачете Ю. Андреев был вторым по сумме очков.

1970 г. Начато производство гоночных автомобилей («Эстония-16М») с колесами, отлитыми из магниевого сплава.

6 октября 1970 г. Газета «Пионерская правда» открыла пионерский картинг-клуб.

1971 г. На гоночном автомобиле «Ленинград-2» впервые в нашей стране было применено антикрыло.

16 июля 1972 г. Закончились сложные международные ралли «Рейд Польский» (ПНР). Впервые в истории нашего автоспорта экипаж С. Брунзга — А. Брум на «Москвиче-412» вышли на призовое, третье место в абсолютном зачете ралли.

Декабрь 1973 г. На международных ралли «Русская зима» сборная команда СССР вышла на первое место. В абсолютном зачете советские экипажи С. Брунзга — А. Брум и А. Шишков — М. Титов заняли призовые второе и третье места.

Апрель 1974 г. В Москве проведены показательные соревнования по кроссу на автомобилях «багги».

Октябрь 1974 г. Впервые в истории советского автоспорта завоевано абсолютное первенство в личном зачете на ралли «Тур Европа» — этого добился экипаж С. Брунзга и А. Карамышев.

1975 г. Финальные соревнования VI Спартакиады народов СССР, в программу которой входили соревнования по картингу, ралли, автокроссу, многоборью и кольцевым гонкам на легковых автомобилях.

Июнь 1975 г. Советский гонщик М. Лайв впервые выиграл этап Кубка гружбы по кольцевым автогонкам. Сборная СССР на этом этапе также заняла первое место.

Июль 1975 г. Первенство СССР по кольцевым автогонкам проведено на новой трассе «Чайка» в Киеве.

Июль 1975 г. Советская сборная заняла первое место в командном зачете на международном ралли «Рейд Польский».

Сентябрь 1975 г. В розыгрыше Кубка дружбы по кольцевым гонкам в классе гоночных автомобилей советские гонщики М. Лайв и В. Барковский заняли по сумме очков соответственно 1-е и 2-е места.

Декабрь 1975 г. В розыгрыше Кубка дружбы по ралли сборная СССР по сумме очков вышла на первое место.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛИ,
ПРИМЕНЯВШИЕСЯ
ДЛЯ СПОРТИВНЫХ ЦЕЛЕЙ

В этой таблице приведены характеристики большинства специальных автомобилей, построенных заводами и отдельными спортсменами для участия в скоростных соревнованиях. За исключением отдельных моделей, почти все они изготовлялись в единичных экземплярах.

Сокращения, принятые в характеристиках автомобилей:

- ГТ — газотурбинный двигатель
- Д — двухтактный двигатель
- З — заднее расположение силового агрегата
- К — двигатель с нагнетателем
- Н — независимая подвеска всех колес
- П — кузов из стеклопластика
- Т — дисковые тормоза

Обозначения типа автомобилей:

- Г — гоночный,
- Р — рекордный,
- С — спортивный.

Под снаряженным весом подразумевается полностью заправленный (водой, маслом, топливом) автомобиль без гонщика или экипажа.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СКО

Модель	Тип	Год постройки	Число и рабочий объем (см ³) цилиндров	Мощность, л. с.
Руссо-Балт	Г	1913	4—5033	60
ГЛ-1	Г	1939	6—3485	90
ЗИС-Спорт	С	1939	8—6060	141
ЦАКС-ГАЗ	Г	1937	4—3285	60
Звезда-1	Р	1946	2—342	32
Звезда-2	Р	1948	2—342	47
Звезда-3М	Р	1950	2—342	52
Салют-М	Р	1949	2—343	46
Победа-Спорт	С	1950	4—2490	78
Сокол-650	Г	1952	12—1990	152
ГАЗ-Торпедо	С	1951	4—2490	105
Шахтер	С	1951	4—1167	30
Харьков-1	Р	1950	4—2481	70
Харьков-3	Р	1951	4—2490	75
Харьков-6	Р	1952	4—1970	200
ЗИС-112/1	С	1951	8—6005	182
Москвич-403-Э424	С	1950	4—1190	37
Харьков-Л-250	Р	1952	2—246	45
Харьков-Л-350	Р	1954	2—345	60
Дзержинец (Авангард-1)	Р	1951	6—2982	150
Москвич-Спорт-404	С	1954	4—1073	58
Харьков-Л12-250	Р	1955	2—238	50

РОСТНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Число об/мин	Число передач	База, мм	Снаряженный вес, кг	Скорость, км/ч	Примечание
1800	4	3165	1300	130	
3600	3	2845	1100	160	
3300	3	3605	—	162	
3100	3	2630	900	135	
5500	4	2150	600	140	д, з, к, н
6500	4	2150	—	170	д, з, к, н
7000	4	2150	545	205	д, з, к, н
6500	4	2200	400	160	д, з, к, н
3800	3	2700	1300	165	
8000	5	2550	790	260	з, к, н
4000	3	2700	1100	190	к
3500	3	2337	600	135	
3800	3	2700	1100	162	
3800	3	3200	850	200	з
6000	3	3100	1000	280	з, к
3500	3	3760	2700	204	
4200	3	2340	850	123	
7000	4	2500	350	205	з, к, н
8000	4	2500	350	218	з, к, н
4500	3	2845	1500	224	з
4800	3	2340	800	160	
10 000	4	2500	300	223	з, к, н

Модель	Тип	Год постройки	Число и рабочий объем (см ³) цилиндров	Мощность, л. с.
Харьков-Л2-350	Р	1955	2-345	60
Харьков-Л2-500	Р	1955	2-484	80
Звезда-М (НАМИ-041)	Р	1951	2-368	58
Звезда-М (НАМИ-041)	Р	1952	2-342	63
Звезда-М (НАМИ-041)	Р	1952	2-245	48
Авангард-2	Р	1955	6-2982	150
ЗИС-112/2	С	1954	8-6005	170
Москвич-Г1-405	Р	1955	4-1091	70
Москвич-Г2-405	Р	1956	4-1091	75
Звезда-5-250	Р	1955	2-245	50
Звезда-5-350	Р	1955	2-342	68
Звезда-5-500	Р	1955	2-480	97
Авангард-3	Р	1955	6-2982	220
ГМ-20(ГА-2100)	Г	1957	2-2120	60
ГА-22(ГА-2500)	Г	1958	4-2445	84
ЗИЛ-112/4	С	1958	8-5980	200
ЗИЛ-112/5	С	1958	8-6000	220
Звезда-6-250	Р	1958	2-245	54
Звезда-6-350	Р	1958	2-342	82
Звезда-500	Г	1957	2-496	36
КВН-2500	С	1958	4-2445	90
Москвич-СА	С	1958	4-1358	55
Победа-Спорт-56	С	1956	4-2120	85
НАМИ-041М	Г	1959	2-496	40
Эстония-1	Г	1959	2-496	30
Эстония-3	Г	1960	2-496	35
КВН-1300	Г	1960	4-1358	70
КВН-3500	С	1960	6-3485	110
Юниор-НАМИ	Г	1960	4-1358	70
Пионер-1	Р	1961	ГТ	100

Число об/мин	Число передач	База, мм	Снаряженный вес, кг	Скорость км/ч	Примечание
10 000	4	2500	360	250	з, к, н
8000	4	2500	360	255	з, к, н
6800	4	2100	550	210	д, з, к, н
7000	4	2100	550	215	д, з, к, н
7000	4	2100	550	190	д, з, к, н
4000	3	2845	1090	260	з, к
3500	3	2910	1680	200	п
5500	4	2440	670	200	з
5600	4	2440	720	223	з
7200	3	1700	360	200	д, з, к, н
7000	3	1700	360	—	д, з, к, н
7000	5	1700	360	—	д, з, к, н
5000	3	3215	1100	270	з, к
3800	3	2500	800	180	
4000	3	2380	900	200	
4200	3	2940	1808	230	п
4000	3	3040	1680	230	п
7200	4	2500	420	220	д, з, к, н
7500	4	2500	420	260	д, з, к, н
6250	4	1900	400	175	з, н
4000	3	2500	800	160	
4800	3	—	800	130	
4500	3	2700	1300	180	
7000	4	1900	290	150	з, н, п
7000	4	2200	340	140	з, н
7500	4	2200	260	150	з, н
4800	4	2000	500	200	
3800	3	2500	900	170	
5200	4	2000	540	190	
50 000	нет	2500	485	250	з, н

Модель	Тип	Год постройки	Число и рабочий объем (см ³) цилиндров	Мощность, л. с.
ХАДИ-5	Р	1960	4—3000	128
ХАДИ-3	Р	1962	1—498	36
Харьков-Л2—750	Р	1962	2—569	100
НАМИ-074Ю	Г	1962	4—1358	70
ЗИЛ-112С	С	1960	8—5980	240
Москвич-Г3	Г	1961	4—1358	70
Пионер-2	Р	1962	ГТ	135
Эстония-5	Г	1963	3—991	60
Москвич-Г4	Г	1963	4—1358	77
Москвич-Г4А	Г	1965	4—1358	81
Харьков-7	Р	1964	8—1974	340
ЗИЛ-112С/65	С	1965	8—6959	270
Эстония-9	Г	1966	3—991	80
ХАДИ-7	Р	1966	ГТ	400
ХАДИ-8	Г	1967	4—3185	160
Харьков-Л3—350	Р	1965	2—339	60
Харьков-Л3—500	Р	1965	2—489	100
Харьков-Л3—750	Р	1965	2—556	120
Москвич-Г4М	Г	1968	4—1478	100
Эстония-14	Г	1968	4—2445	110
Эстония-15	Г	1968	2—347	30
Москвич-Г5	Г	1969	4—1478	112
Эстония-16М	Г	1970	4—1478	90
Ленинград-Д	Р	1970	4—2865	115
Ленинград-2	Г	1971	4—1478	100
Москвич-Г5А	Г	1972	4—1840	124
Эстония-18	Г	1972	4—1198	67
Эстония-17	Г	1974	4—2445	130
АК-2	К	1969	1—123	10
Эстония-К5М	К	1966	1—123	10

Число об/мин	Число передач	База, мм	Снаряженный вес, кг	Скорость, км/ч	Примечание
4500	3	2900	550	290	з, н
6500	4	2400	180	—	з, п, н
8000	4	2500	360	286	к, з, н
5000	4	—	400	170	з, н
4000	3	2600	1300	260	
4800	4	2150	654	170	
50000	нет	2500	485	310	з, н
5000	4	—	—	170	д, з, п
5500	4	2350	550	180	з, н
5600	4	2350	550	180	з, н
6500	5	—	—	350	к, з
4300	3	2600	1300	270	т
5800	4	2370	460	190	д, з, н, п
6000	нет	—	800	350	з, н
5000	5	2600	550	200	з, н, п
10000	4	2600	240	—	з, к, н
8000	4	2600	240	—	з, к, н
8000	4	2600	240	—	з, к, н
5800	5	2350	580	190	з, н
4000	4	2350	—	200	з, н
6000	4	1800	190	150	д, з, н, п, т
6000	5	2284	600	200	з, н, т
5800	5	2350	540	190	з, н, п, т
5400	3	—	380	—	
5800	5	—	—	200	з, н, т
6000	5	2284	600	200	з, н, т
6000	4	2350	540	190	з, н, п, т
—	5	2350	—	200	з, н, п, т
5000	4	1100	75	—	з
5000	4	1100	66	75	з, т

ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

Модель	Рабочий объем двигателя, см ³	Мощность, л. с.	Снаряженный вес, кг	Скорость, км/ч	Время разгона с места, сек		Время прохождения с места, сек	
					до 80 км/ч	до 100 км/ч	400 м	1000 м
Москвич-401	1071	26	855	90	—	—	31,4	55,0
Запорожец-965	746	23	650	80	—	—	28,0	—
Запорожец-965А	887	27	650	90	—	—	26,0	—
Запорожец-966В	887	30	740	100	25,0	50,0	—	—
Запорожец-966	1198	43	780	115	14,5	28,0	—	—
Запорожец-968	1198	45	810	115	17,6	27,5	—	—
Москвич-402	1220	35	1050	105	28,5	—	32,0	52,0
Москвич-407	1358	45	990	115	17,8	36,0	25,7	42,6
Москвич-408	1358	50	990	120	17,2	29,0	22,0	42,0
Москвич-412	1478	75	1040	140	11,9	18,8	20,9	38,0
Жигули-2101	1198	62	980	140	11,0	18,9	20,2	38,2
Жигули-2103	1451	77	1030	152	10,0	17,0	19,0	37,6
Победа-ГАЗ-20	2111	50	1460	107	25,0	46,0	29,0	52,0
Волга-ГАЗ-21Р	2445	75	1435	130	17,0	34,0	—	—
Волга-ГАЗ-21С	2445	80	1435	132	17,0	25,9	22,9	—
Волга-ГАЗ-24	2445	95	1400	145	14,1	22,0	21,3	39,9
ЗИМ-ГАЗ-12	3485	90	1940	127	—	—	25,0	—
Чайка-ГАЗ-13	5526	195	2100	160	—	20,0	—	—
ЗИЛ-114	6959	300	3085	190	—	13,5	—	—
ЗИЛ-117	6959	300	2880	200	—	13,0	—	—

ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ
И РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТОВ СССР

АБСОЛЮТНЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ НА АВТОМОБИЛЕ

Дата установления	Модель автомобиля	Рабо- чий объем двигат- еля см ³	Средняя скорость, км/ч	Дистанция, км	Гонщик	Город
1936	ГАЗ-А	3285	112,85	1	Г. Цветков	Ленинград
30.5.1937	ГАЗ-А	3285	117,72	1	А. Лаврентьев	Ленинград
12.6.1937	ГАЗ-А-Спорт	3285	119,76	1	А. Герель	Ленинград
26.7.1937	ГАЗ-А-Спорт	3285	127,6	1	А. Герель	Ленинград
30.9.1937	ГАЗ-М1-Спорт	3285	142,07	1	Г. Клещев	Ленинград
21.9.1938	ГАЗ-М1-Спорт	3285	143,27	5	Г. Клещев	Ленинград
22.9.1940	ГЛ-1	3485	161,87	1	А. Николаев	Горький

Дата установления	Модель автомобиля	Рабо- чий объем двигат- еля см ³	Средняя скорость, км/ч	Дистанция, км	Гонщик	Город
13. 8. 1949	Звезда-3	342	164,16	1	А. Понизовкин	Москва
19. 8. 1949	Звезда-3	342	172,83	1	А. Понизовкин	Москва
22. 4. 1951	Харьков-2	2481	177,78	1	В. Никитин	Харьков
19. 5. 1951	Харьков-3	2490	196,51	5	В. Никитин	Харьков
26. 10. 1951	Харьков-3	2490	202,18	5	В. Никитин	Харьков
15. 7. 1952	Звезда-3М	342	203,05	1	А. Амбросенков	Москва
17. 5. 1952	Звезда-3М	342	204,54	1	А. Амбросенков	Москва
11. 9. 1952	Харьков-6	1970	203,27	1	В. Никитин	Харьков
11. 9. 1952	Держинец	2982	215,18	1	И. Помогайбо	Харьков
29. 10. 1952	Звезда-3М	342	215,18	1	А. Амбросенков	Москва
9. 11. 1952	Держинец	2982	230,67	10	И. Помогайбо	Харьков
10. 12. 1953	Харьков-6	1970	280,156	1	В. Никитин	Харьков
1962	Пионер-2	—	306,6	1	И. Тихомиров	Москва
8. 1963	Пионер-2	—	311,4	1	И. Тихомиров	Москва

РЕКОРДЫ СССР ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

(на 1 января 1976 года)

Дистанция	Гонщик	Скорость, км/ч	Модель автомобиля	Год установ- ления
Группа I, класс 10 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 5000 до 8000 см ³)				
0,5 км СМ	Н. Разинчев (Москва),	112,6	ЗИЛ-112С	1970
Группа I, класс 9 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 3000 до 5000 см ³)				
0,5 км СМ	В. Капшеев (Харьков)	109,1	Собственной конструкции	1972
Группа I, класс 8 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 2000 до 3000 см ³)				
0,5 км СМ	Ю. Фролов (Ленинград)	107,7	Ленинград-Драгстер	1970
1 км СМ	В. Никитин (Харьков)	143,0	ХАДИ-5	1966
50 км СМ	И. Помогайбо (Харьков)	220,3	Авангард-2	1955

Дистанция	Гонщик	Скорость, км/ч	Модель автомобиля	Год установ- ления
Группа I, класс 7 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 1500 до 2000 см³)				
40,5 км СМ	В. Капшеев (Харьков)	104,1	Собственной конструкции	1972
50 км СМ	В. Никитин (Харьков)	218,7	Харьков-6	1955
500 км СМ	Ю. Лесовский (Москва)	177,82	Москвич-412	1972
1000 км СМ	Ю. Лесовский, Н. Шевченко (Мо- сква)	174,23	Москвич-412	1972
6 часов СМ	Ю. Лесовский, Н. Шевченко (Мо- сква)	174,32	Москвич-412	1972
Группа I, класс 6 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 1100 до 1500 см³)				
0,5 км СМ	А. Саламатов (Харьков)	101,3	С-3	1967
500 км СМ	Ю. Лесовский (Москва)	175,18	Москвич-412	1972
1000 км СМ	Ю. Лесовский, Н. Шевченко (Мо- сква)	163,79	Москвич-412	1972
6 часов СМ	Ю. Лесовский, Н. Шевченко (Мо- сква)	163,72	Москвич-412	1972

Группа I, класс 5 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 750 до 1100 см³)

0,5 км СМ	А. Саломатов (Харьков)	95,4	С-3	1967
50 км СМ	Ю. Чвириков (Москва)	196,8	Москвич-Г2	1956
100 км СМ	Ю. Чвириков (Москва)	192,4	Москвич-Г2	1956
500 км СМ	Ю. Чвириков (Москва)	159,8	Москвич-Г2	1956

Группа I, класс 4 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 500 до 750 см³)

0,5 км СМ	Э. Лорент (Харьков)	106,0	Харьков-Л3	1967
1 км СХ	Э. Лорент (Харьков)	286,1	Харьков-Л2	1963

Группа I, класс 3 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 350 до 500 см³)

0,5 км СМ	Э. Лорент (Харьков)	100,7	Харьков-Л3	1967
1 км СМ	Э. Лорент (Харьков)	128,6	Харьков-Л2	1962
1 км СХ	Э. Лорент (Харьков)	255,4	Харьков-Л2	1963

Группа I, класс 2 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом свыше 250 до 350 см³)

0,5 км СМ	В. Лорент (Харьков)	100,5	Харьков-Л3	1973
1 км СМ	В. Лорент (Харьков)	123,1	Харьков-Л2	1967

Дистанция	Гонщик	Скорость, км/ч	Модель автомобиля	Год установ- ления
1 км СХ	Э. Лорент (Харьков)	259,2	Харьков-Л2	1963
50 км СМ	А. Амбросенков (Москва)	169,0	Звезда-3М	1952
100 км СМ	А. Амбросенков (Москва)	153,9	Звезда-3М	1952
Группа I, класс 1 (автомобили с поршневыми двигателями, рабочим объемом до 250 см³)				
0,5 км СМ	В. Лорент (Харьков)	88,9	Харьков-Л2	1967
1 км СМ	В. Лорент (Харьков)	113,7	Харьков-Л2	1967
1 км СХ	Э. Лорент (Харьков)	223,2	Харьков-Л2	1961
50 км СМ	Э. Лорент (Харьков)	160,8	Харьков-Л1	1953
100 км СМ	Э. Лорент (Харьков)	148,0	Харьков-Л1	1953
Группа VII, класс 1 (электроавтомобили собственным весом до 500 кг)				
0,5 км СМ	Ю. Стебченко (Харьков)	93,7	ХАДИ-11Э	1973
1 км СМ	В. Гавриленко (Харьков)	109,1	ХАДИ-11Э	1973
1 км СМ	Ю. Стебченко (Харьков)	145,7	ХАДИ-11Э	1973

**Группа VIII, класс 1 (газотурбинные автомобили
собственным весом до 500 кг)**

0,5 км СМ	И. Тихомиров (Москва)	109,3	Пионер-2М	1971
1 км СМ	И. Тихомиров (Москва)	140,5	Пионер-2М	1972
1 км СХ	И. Тихомиров (Москва)	311,4	Пионер-2	1963

**Группа VIII, класс 2 (газотурбинные автомобили
собственным весом свыше 500 до 1000 кг)**

0,5 км СМ	И. Тихомиров (Москва)	112,8	Пионер-2	1967
1 км СМ	В. Никитин (Харьков)	160,5	ХАДИ-7	1966
1 км СХ	И. Тихомиров (Москва)	310,2	Пионер-2	1963

Примечание. СМ — старт с места, СХ — старт с хода.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

В приведенный ниже перечень включены спортсмены, занявшие на официально проведенных в 1950—1975 годах чемпионатах СССР по всем видам автомобильного спорта (линейных, кольцевых и ипподромных гонках, картингу, кроссу, ралли и многоборью) первые три места и отмеченные соответствующими наградами и почетными титулами.

В перечень не вошли следующие призеры: всесоюзных соревнований по тем или иным видам автоспорта, поскольку эти соревнования не являлись первенствами СССР;

занявшие соответствующие места на первенствах СССР в тех классах, где из-за недостаточного числа участников звание чемпиона не было разыграно, а лишь определялся победитель;

призеры финальных соревнований всесоюзных Спартакиад по техническим видам спорта, если они не являлись одновременно чемпионатами СССР.

Наименование классов, категорий, групп и формул машин приведены по существовавшей в соответствующем году спортивной классификации.

ШОССЕЙНЫЕ ГОНКИ

В 1950—1954 гг. соревнования проводились в форме линейных гонок на дистанцию 250—500 км. Вплоть до 1959 года на всех автомобилях (кроме одноместных гоночных) в соревнованиях принимало участие по два человека на машине — водитель (его фамилия указывается первой) и механик.

1950 г.

Класс до 2500 см³: 1. М. Метелев и В. Родионов (Горький, «Торпедо») — «Победа-Спорт»; 2. Н. Сорокин и А. Шалашов (Горький, «Торпедо») — «Победа»; 3. К. Никишин и Е. Беляков (Горький, «Торпедо») — «Победа».

Класс до 1200 см³: 1. Л. Гивартовский и А. Кокорев (Москва, «Торпедо») — «Москвич-403-Э424»; 2. М. Турков и А. Глазов (Москва, «Торпедо») — «Москвич-400»; 3. Н. Качигин и Н. Шкалданов (Москва, «Торпедо») — «Москвич-403-Э424».

1951 г.

2500 см³: 1. Л. Дашков и И. Тихомиров (Москва, «Труд») — «Победа»; 2. Б. Попов и Г. Скворцов (Москва, «Труд») — «Победа»; 3. Я. Рябинин и Б. Лисов (Горький, «Торпедо») — «Победа».

1200 см³: 1. А. Герасимов и М. Куликов (Москва «Торпедо») — «Москвич-400»; 2. А. Ипатенко и Е. Мазейкин (Москва, «Торпедо») — «Москвич-400-Э424»; 3. Н. Школданов и Е. Соловьев (Москва, «Торпедо») — «Москвич-400».

1952 г.

Классификация производилась по маркам автомобилей, а не по литражу.

«Победа»: 1. М. Метелев и Б. Лисов (Горький, «Торпедо»); 2. Б. Попов и И. Тихомиров (Москва, «Труд»); 3. Д. Кияев и А. Зверев (Горький, «Торпедо»).

«Москвич»: 1. А. Герасимов и А. Прохоров (Москва, «Торпедо»); 2. Ю. Чвилов и В. Семенов (Москва, «Торпедо»); 3. В. Орлов и Н. Хренихин (Москва, «Торпедо»).

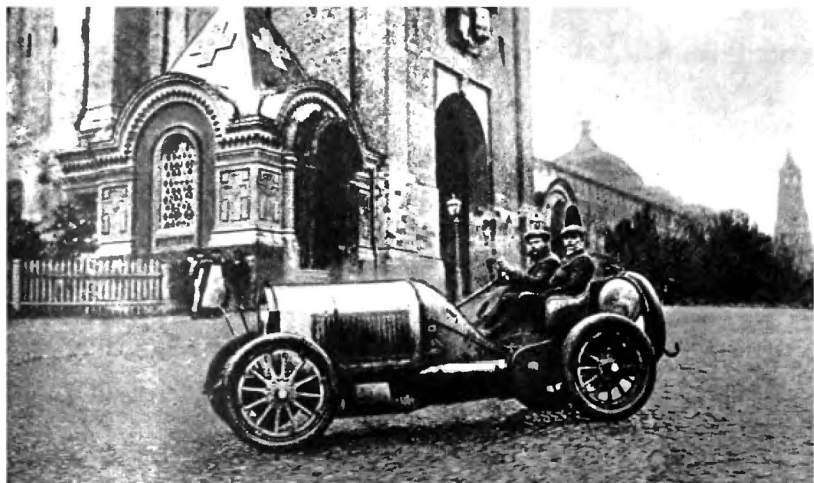
1953 г.

«Победа»: 1. Л. Дашков и Г. Скворцов (Москва, «Труд»); 2. Д. Кияев и Я. Нейстетер (Горький, «Торпедо»); 3. Ю. Морозов и Е. Злыднев (Москва, «Труд»).

«Москвич»: 1. А. Герасимов и А. Прохоров (Москва, «Торпедо»); 2. Ю. Чвилов и Н. Глухов (Москва, «Торпедо»); 3. А. Терехин и В. Самсонов (Москва, «Торпедо»).

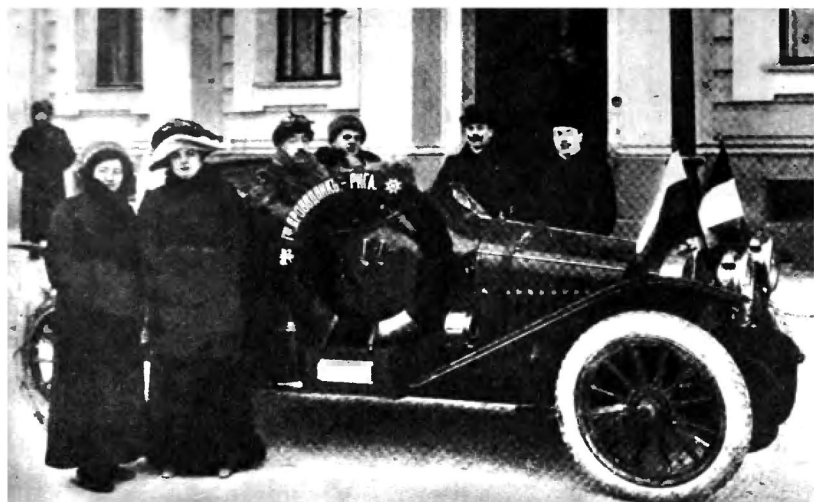
1954 г.

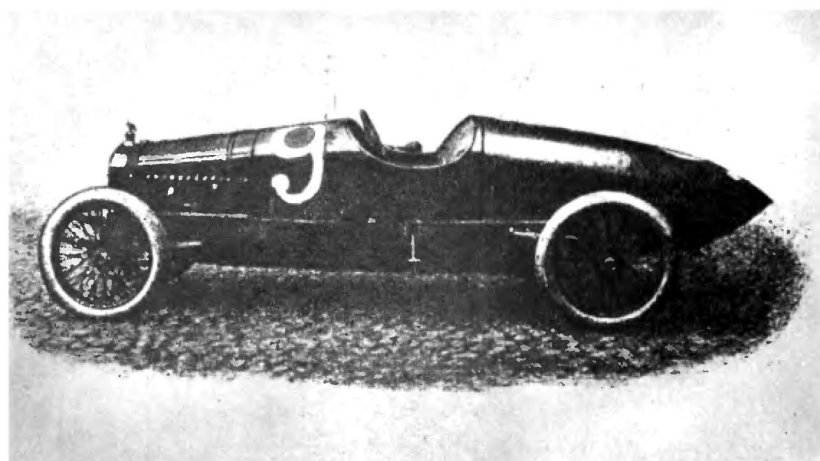
«Победа»: 1. Я. Рябинин и В. Мосолов (Горький, «Торпедо»); 2. М. Метелев и А. Кулаков (Горький, «Торпедо»); 3. А. Щербаков и В. Родионов (Горький, «Торпедо»).



«Бенц» победителя гонки Петербург—Москва 1908 г. француза В. Эмери

А. Нагель (слева) и В. Михайлов на «Руссо-Балте» перед стартом ралли Монте-Карло 1912 г.





Гоночный «Руссо-Балт» 1913 г. (4939 см³, 129 км/ч)

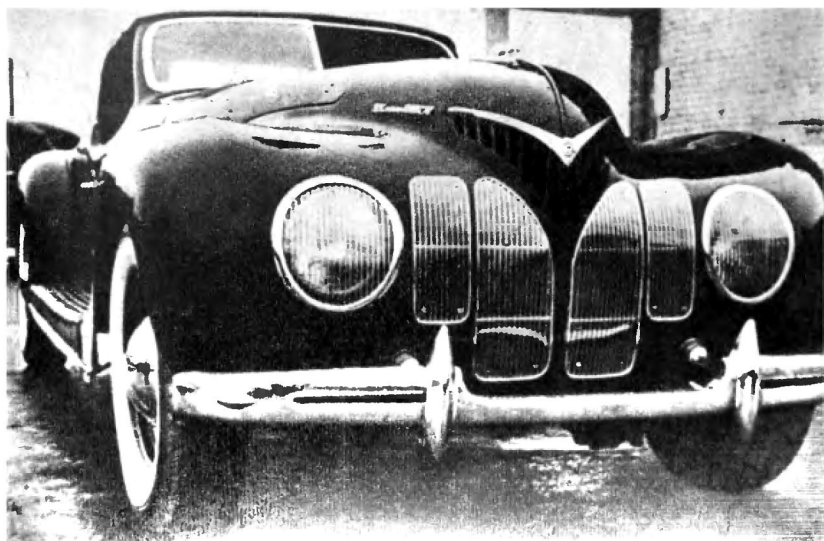
Автомобильные гонки под Киевом в 1936 г.

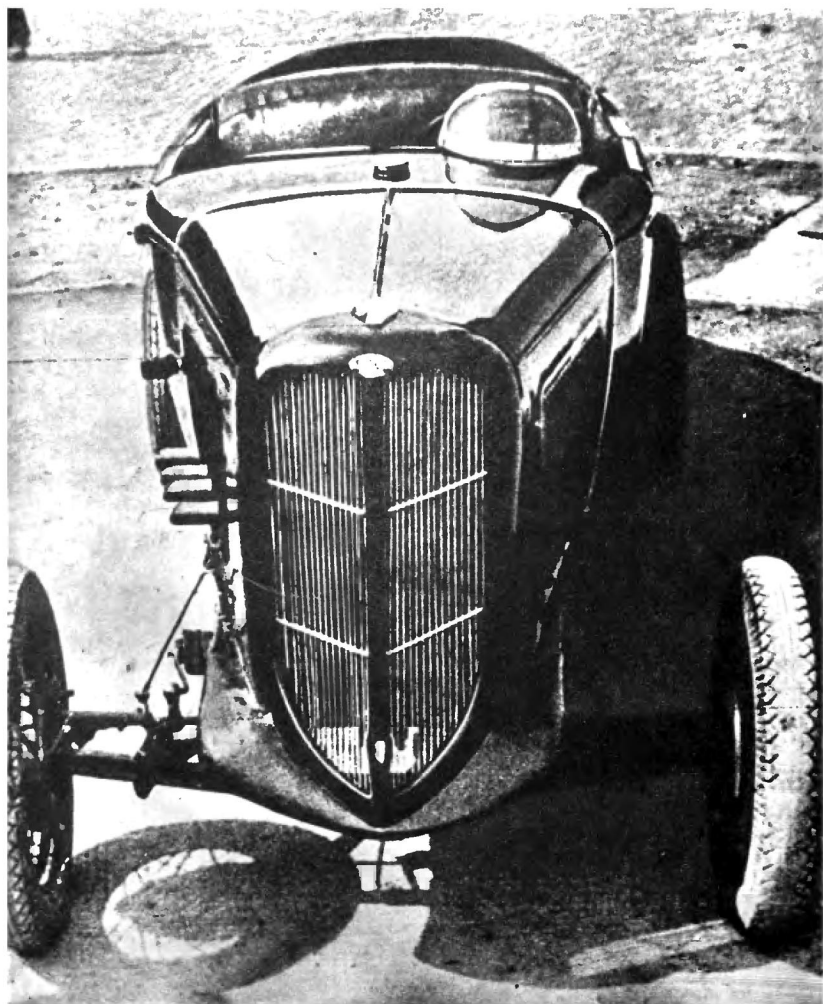




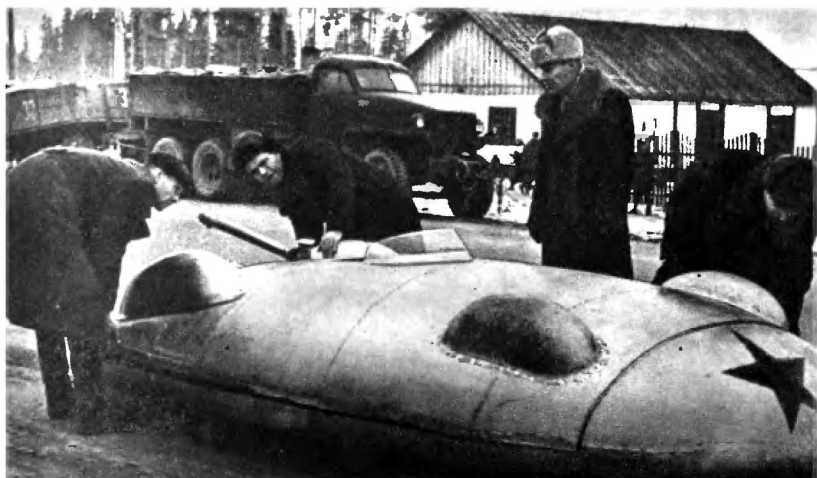
**Первый советский гоночный автомобиль ЦАМК-ГАЗ кон-
рукции инж. В. Ципулина (1937 г.)**

Спортивный двухместный автомобиль «ЗИС-СПОРТ» (1939 г.)





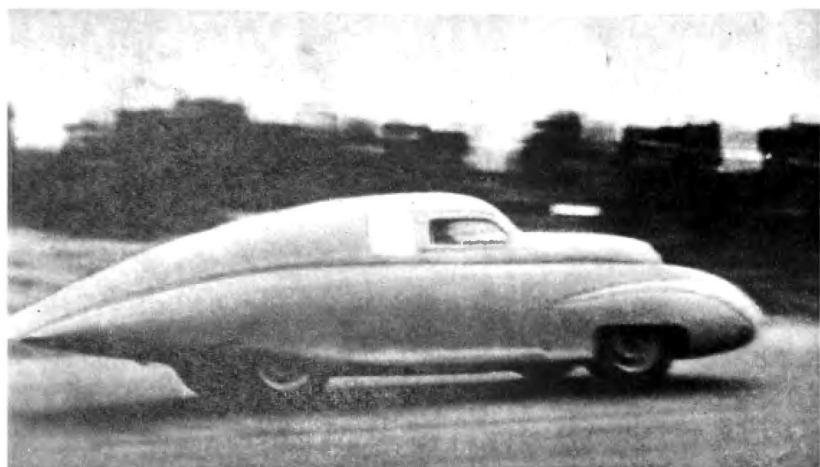
Гоночный автомобиль конструкции ленинградца А. Гереля
(1937 г.)



«Звезда-1», на которой впервые в СССР был перекрыт международный рекорд (1946 г.).

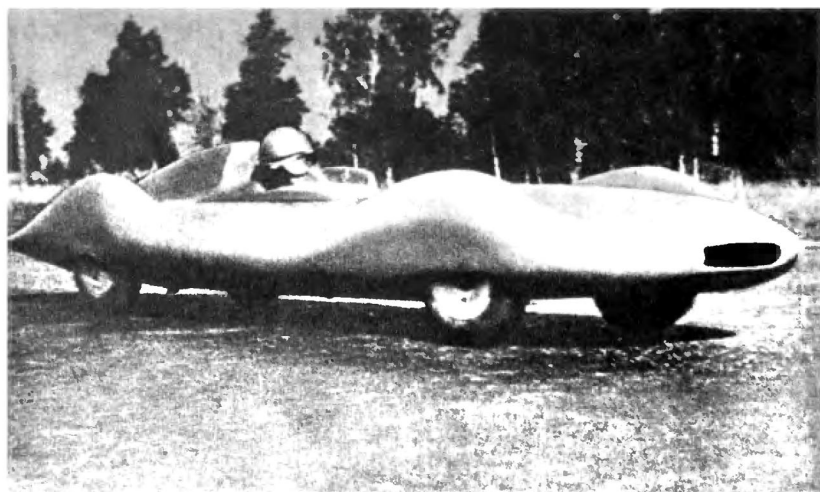
Конструктор «Звезды» А. Пельцер (в центре) и водитель А. Понизовкин (слева)





На первом чемпионате СССР 1950 г. по автогонкам победил М. Метелев на «Победе-Спорт»

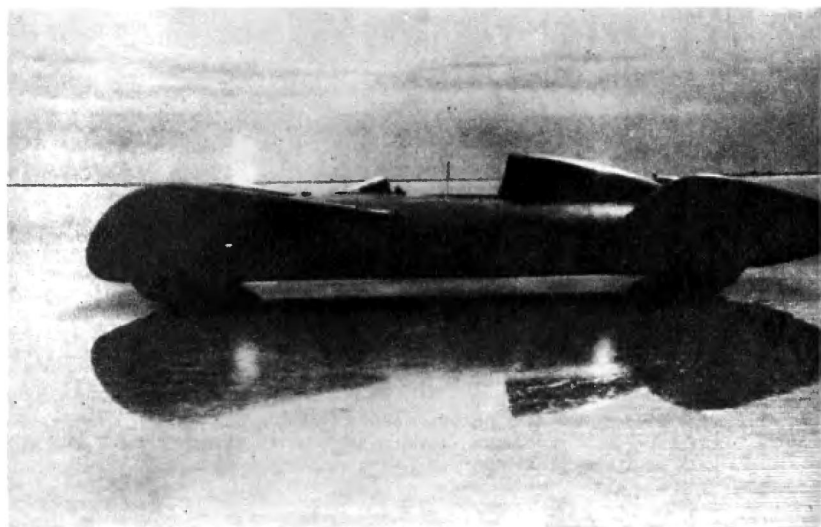
Последняя модель «Звезда-6» из семейства рекордных автомобилей А. Пельцера





Рекордный автомобиль ХАДИ-3 с минимальной лобовой площадью

«Харьков-Л2» конструкции Э. Лорента, на нем установлены десятки рекордов



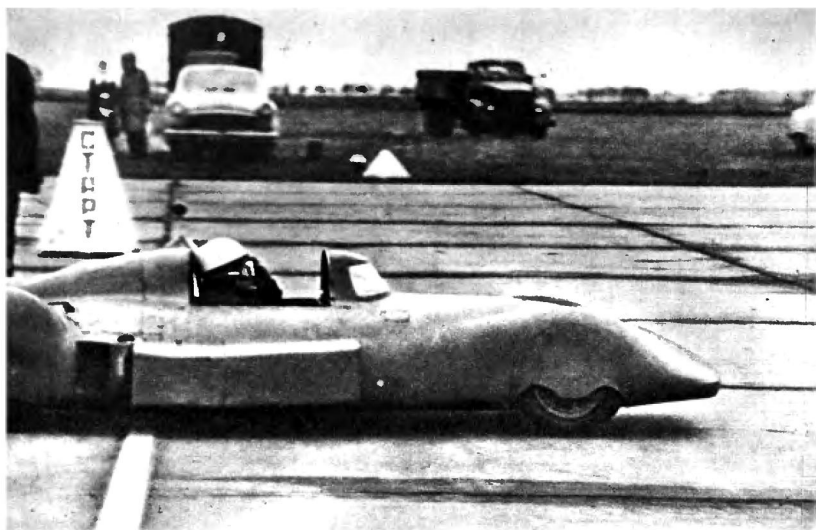


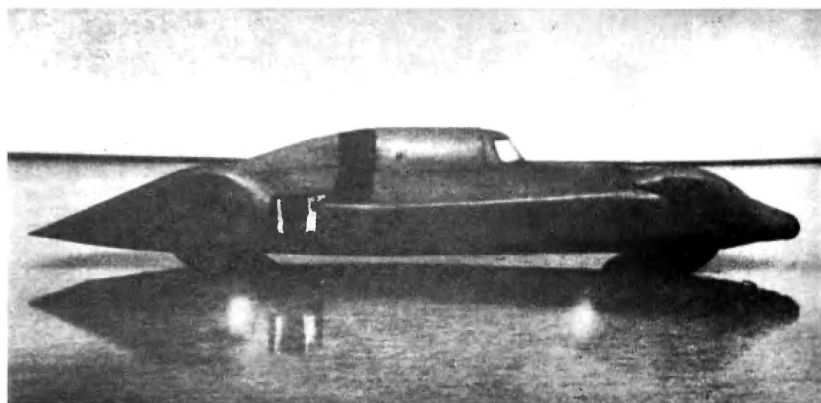
Неоднократные рекорсмены СССР Эдуард (слева) и Валерий Лоренцы. Старший, Эдуард, занимается автоспортом с 1952 г., младший — с 1966 г.



Неоднократный рекордсмен страны и мира, конструктор рекордногонимых автомобилей харьковчанин В. Никитин

Обладатель всесоюзного абсолютного рекорда скорости И. Тихомиров за рулем «Пионер-2»





Самый быстрый отечественный автомобиль «Пионер-2М» с двумя газовыми турбинами мощностью по 68 л. с.

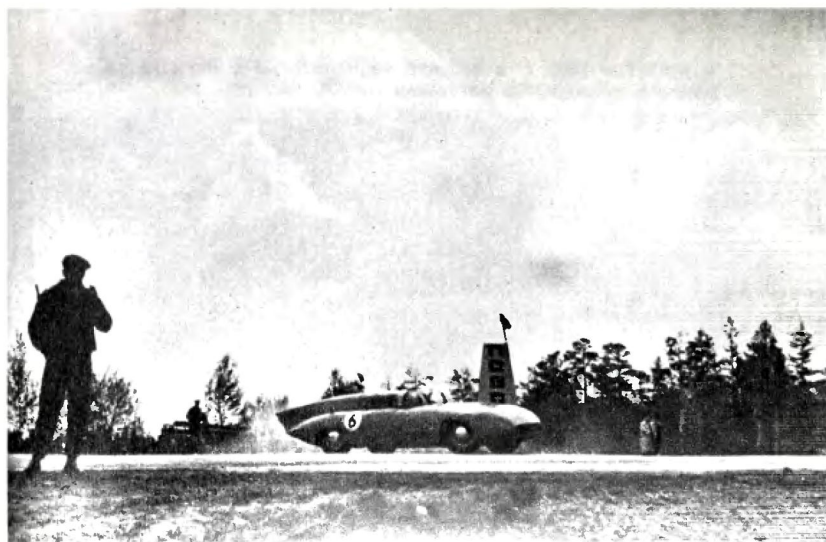
Газотурбинный рекордный автомобиль ХАДИ-7 харьковчанина В. Никитина





Драгстер «Ленинград-Д» конструкции А. Капустина

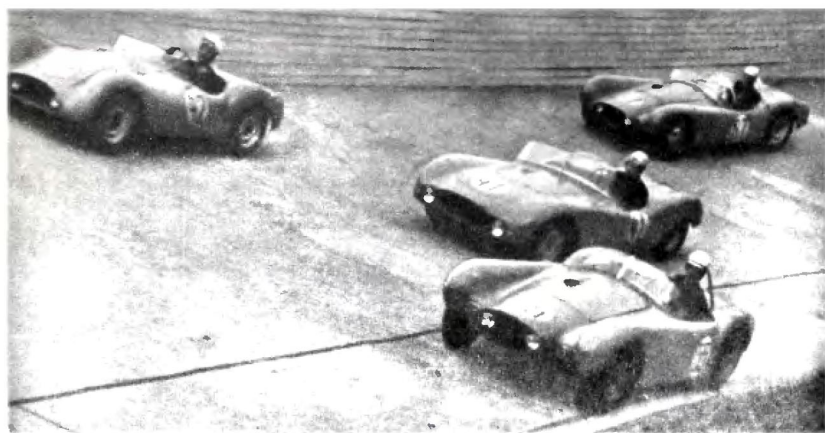
**Ю. Андреев на машине АСК (агрегаты «Победы», 205 км/ч)
лидирует в последней ливневой гонке (май 1960 г.)**

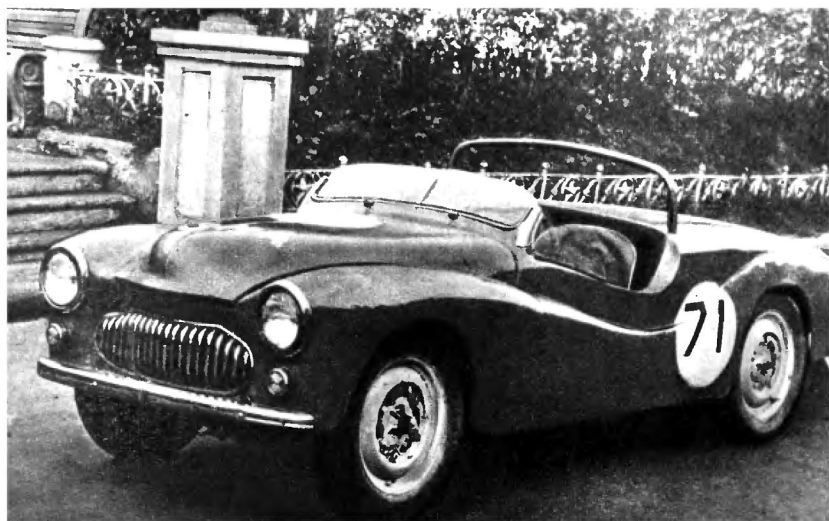




В конце 50-х годов спортивные самоделки на базе «Победы» росли как грибы

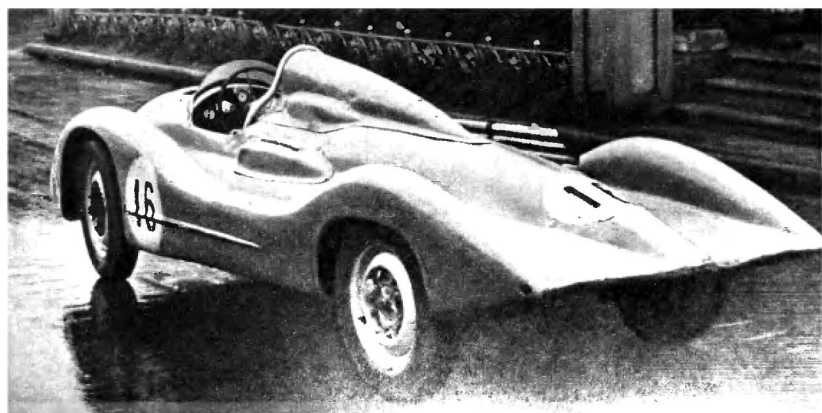
В сентябре 1963 г. в Москве на велотреке в порядке эксперимента проводились автогонки





«Москвич-Спорт» 1954 г. конструкции И. Гладилина (МЗМА)

Гоночный «Москвич-Г2» 1956 г. конструкции И. Гладилина



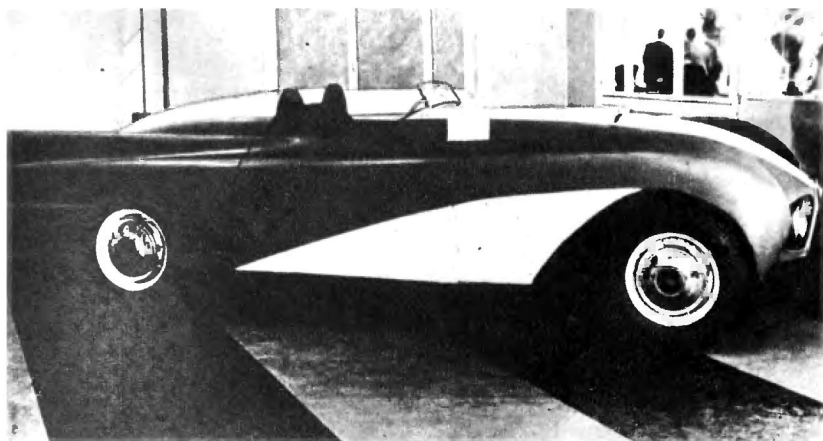


Первые спортивные самodelки литовских гонщиков

Гонки на спортивных автомобилях в 1956—1967 гг.

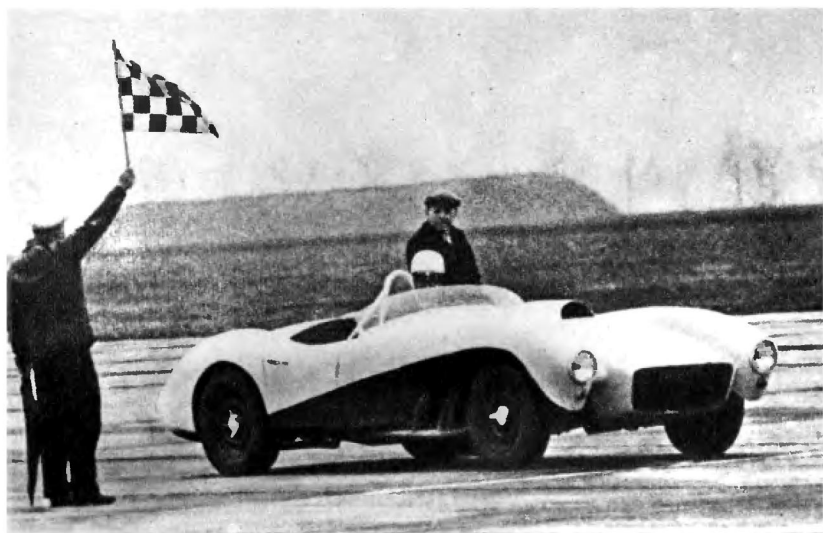
.....





Спортивный ЗИЛ-112/5 1959 г. с кузовом из стеклопластика

Спортивный ЗИЛ-112С-65 — первый отечественный автомобиль с дисковыми тормозами колес



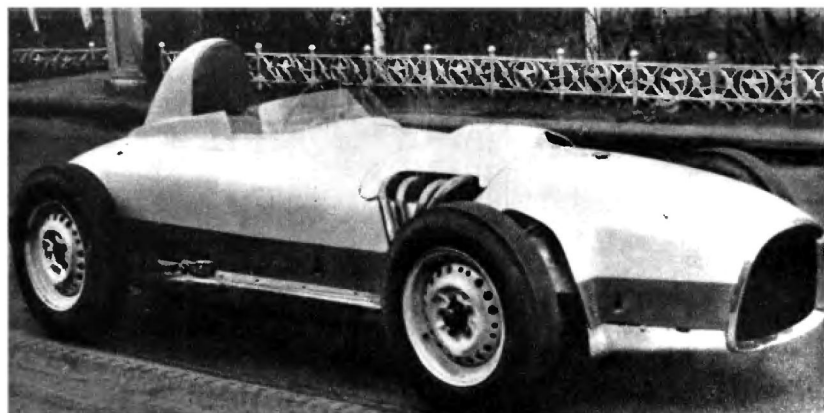


Первый в мире космонавт Юрий Гагарин проявлял большой интерес к автомобильному спорту. Он был хорошим водителем и, когда позволяло время, выступал главным судьей на гонках. На снимке — Ю. Гагарин поздравляет с победой известного гощика Ю. Андреева



За рулем «Эстонии-3» вильнюсский гонщик В. Аксионайтис, в 1963 г. он завоевал на первенстве СССР серебряную медаль

Гоночный автомобиль «Москвич-ГЗ» конструкции И. Гладина и Л. Шугурова. Вариант 1961 г.



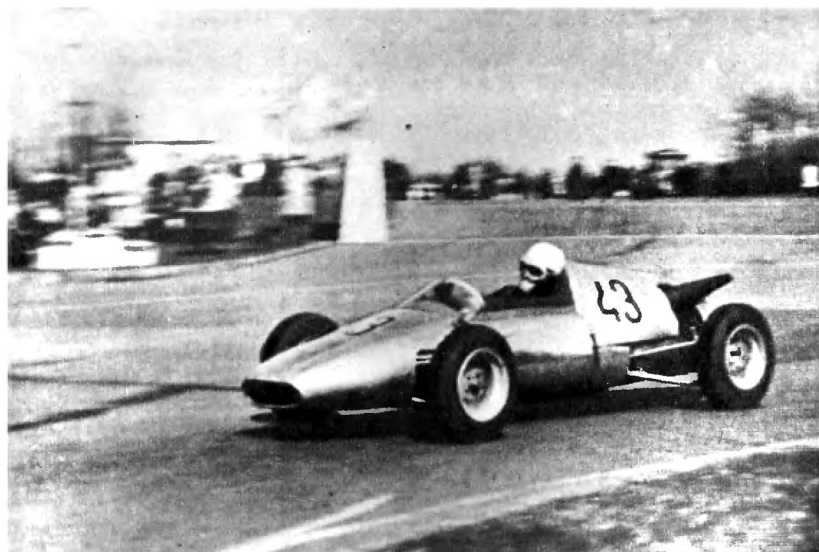


**В конце 50-х годов гоночные машины ГА-22 конструкции
В Шахвердова считались самыми быстроходными**



Гоночный автомобиль КВН-1300 1960 г. конструкции В. Косенкова

Одним из пионеров освоения гоночных машин «Мелькус-Вартбург» был москвич Г. Сургучев (1963 г.)

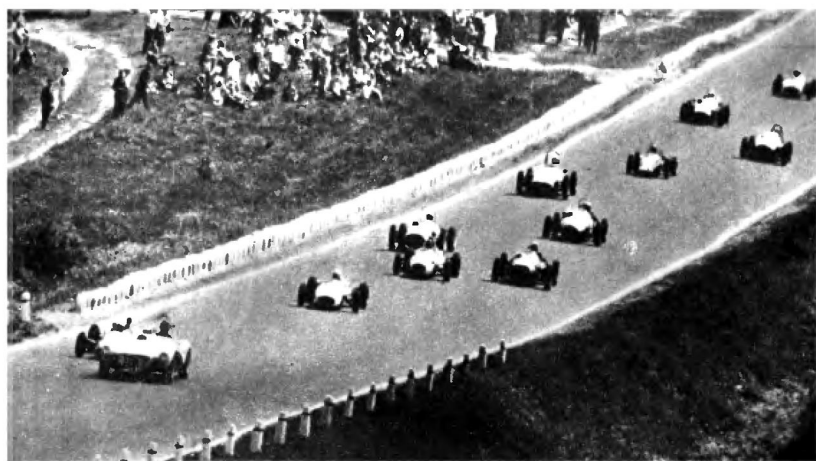




Спортивный автомобиль KVH-2500 начала 60-х годов конструкции В. Косенкова, построенный на базе агрегатов «Волги»

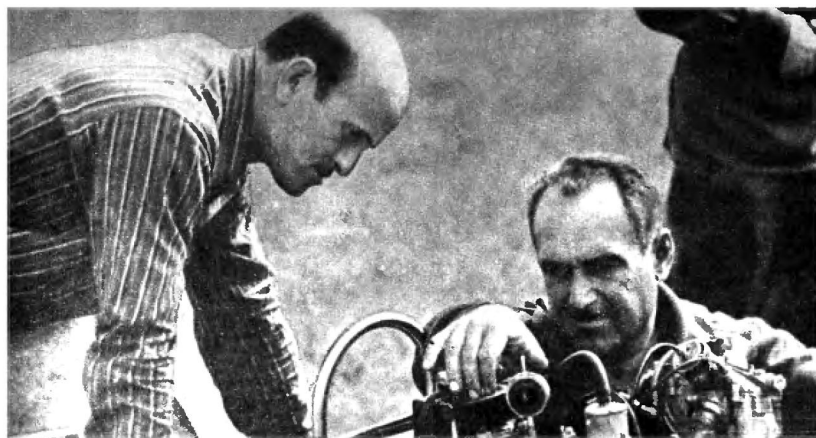
Гонки на Кубок мира в Москве в 1962 г. В. Косенков (№ 79), В. Зеленков (№ 77) и В. Ревякин (№ 78)





На этой длинной прямой в Минске гоночные автомобили набирают скорость до 200 км/ч. Лидирует В. Богатов на «ЗИЛ-112С/65»

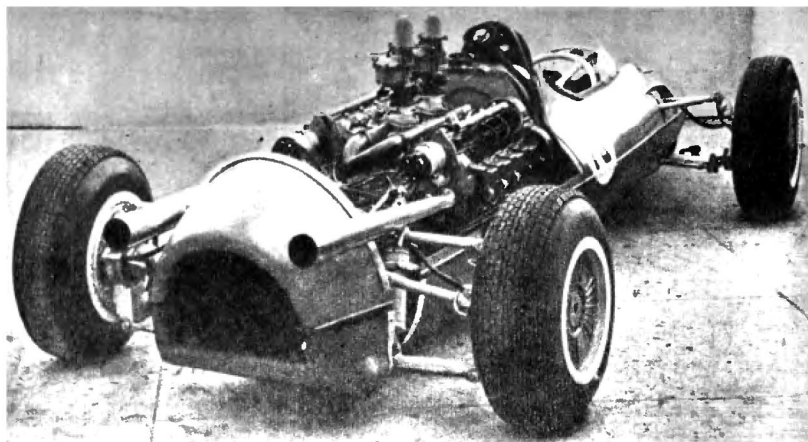
Регулировка Двухтактных Двигателей «Вартбург» — для многих крепкий орешек. Но тбилисцы Г. Дгебуадзе и Ш. Мамрикашвили не видят в этом трудностей





«Москвич-Г4» конструкции И. Гладилы и Л. Шугурова. В 1963—1972 гг. на нем завоевано восемь медалей чемпионатов страны

ХАДИ-8 (1967 г.) с V-образным 8-цилиндровым двигателем (2000 см³), двумя распределительными валами в головке цилиндра и кормовым радиатором



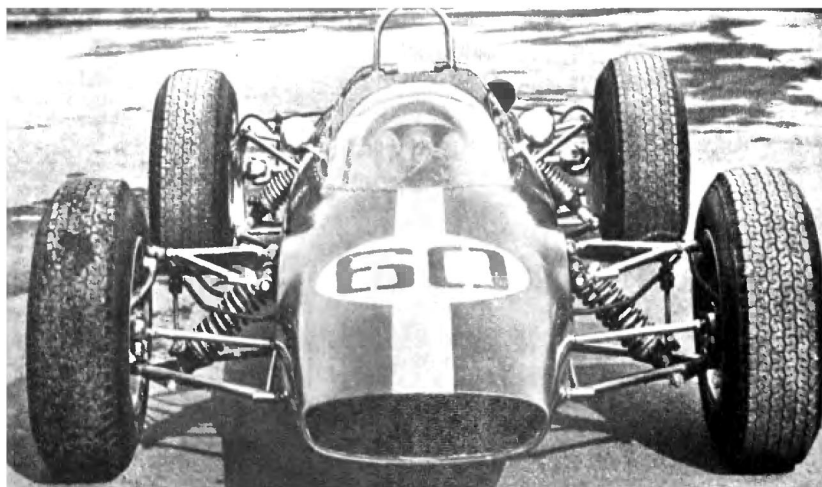


Экспериментальный гоночный автомобиль Запорожского автозавода (1968 г.)



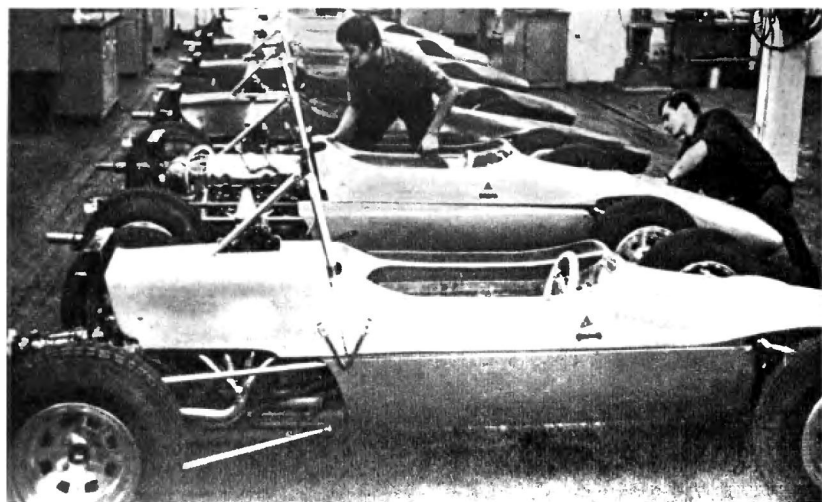
Донецкий клуб «Циклон» — один из ведущих центров автомобильного спорта на Украине. Этот клуб первым стал широко применять машины «Эстония-15» формулы 4 (3500 см³).

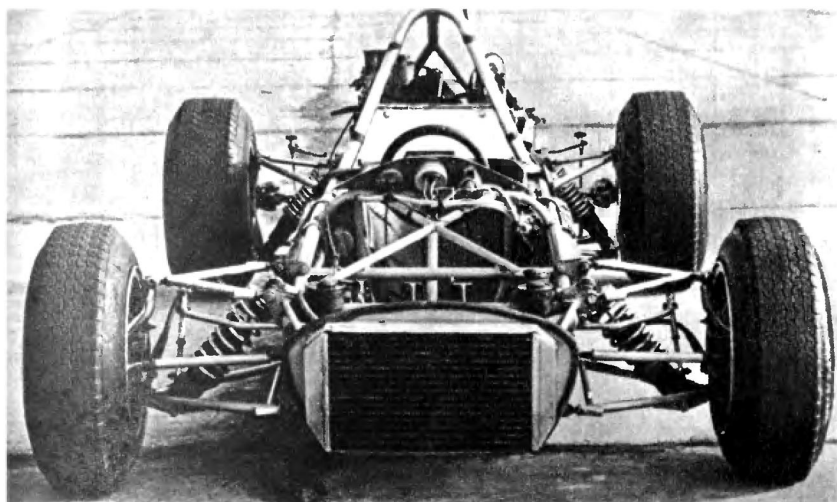




«Эстония-9М» конструкции К. Кееля, на разных ее модификациях в чемпионатах страны выиграно 19 медалей

Сборка гоночных автомобилей «Эстония-16М» на Таллинском опытном авторемонтном заводе





Автомобиль формулы 3 «Эстония-18» с двигателем ВАЗ-2101. У этой последней модели (конструктор К. Кеель) Таллинского завода дисковые тормоза, отлитые из магниевого сплава колеса и кузов из стеклопластика





Чемпионат СССР 1972 г. по кольцевым гонкам в Минске



Прыжок москвича С. Гесс-де-Кальве через защитный барьер из изношенных покрышек (1973 г., Минск)

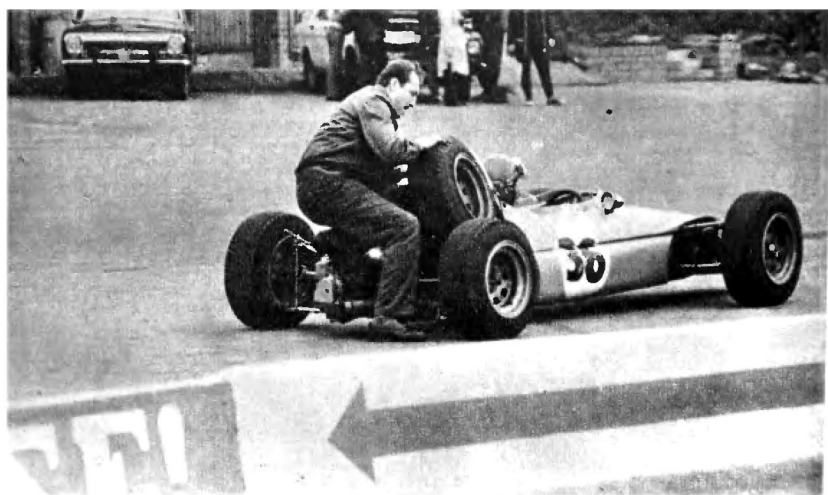
Гоночный автомобиль МАДИ-03 конструкции С. Гесс-де-Кальве (вариант 1974 г.)





«Эстония-15» формулы 4 — одна из самых распространенных машин. Лидирует чемпион СССР 1974 г. таллинец Т. Напа.

В перерыве между заездами механики добираются до ремонтных боксов порой и на попутной машине





Сначала мне казалось, что все идет нормально...



Не повезло... «Нет, повезло», — считает ленинградец Н. Иванов, взвалив на себя «утрянное» колесо

«Москвич»: 1. В. Орлов и М. Куликов (Москва, «Торпедо»); 2. Л. Гивартовский и В. Веселов (Москва, «Торпедо»); 3. А. Герасимов и А. Прохоров (Москва, «Торпедо»).

Соревнования в каждом классе проводились с гандикапом для машин с верхнеклапанными двигателями.

1955 г.

Соревнования впервые проведены на кольцевой трассе под Минском. Все предыдущие чемпионаты состоялись на шоссе Москва—Минск. В обоих классах машинам с верхнеклапанными двигателями назначался гандикап, кроме того дополнительный гандикап получали спортивные автомобили, выступавшие в классе машин «Победа».

«Победа»: 1. М. Метелев и Э. Васькович (Горький, «Торпедо»); 2. В. Мосолов и А. Кулаков (Горький, «Торпедо»); 3. С. Тенишев и С. Селезнев (Москва, «Торпедо»).

В классе автомобилей «Москвич» первенство не разыгрывалось из-за малого числа участников. Победителями стали В. Данилов и П. Горбачев (Москва, «Торпедо»).

1956 г.

Спортивные автомобили на базе агрегатов «Победа» или «ГАЗ-12», а также гоночные (с гандикапом): 1. М. Метелев и А. Зверев (Горький «Торпедо») — «Победа-Спорт-56»; 2. В. Мосолов и А. Ефремычев (Горький, «Торпедо») — «Победа-Спорт-56»; 3. Б. Курбатов и В. Еремин (Москва, «Торпедо») — ЗИЛ-112/2.

«Победа» (серийные): 1. С. Волхонский и С. Шишацкий (Горький, «Торпедо»); 2. М. Зайцев и

И. Ульянов (Москва, Советская Армия); З. Е. Лисафьев и В. Родионов (Горький, «Торпедо»).

«Москвич» (серийные): 1. Е. Веретов и А. Герасимов (Москва, «Торпедо»); 2. В. Данилов и П. Горбачев (Москва, «Торпедо»); 3. Ю. Чвириков и Когучев (Москва, «Торпедо») — все «Москвич-407».

1957 г.

Группа «Б» (серийные и спортивные «Москвичи» с гандикапом): 1. Е. Веретов и Е. Цыплаков (Москва, «Торпедо») — «Москвич-Спорт»; 2. В. Галкин и Н. Климанов (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА»; 3. В. Орлов и В. Прохоров (Москва, «Торпедо») — «Москвич-407».

Группа «В» (спортивные автомобили на базе «Победы» или «Волги» с гандикапом): 1. Д. Борисов и А. Авдеев (Москва, Советская Армия) — АСК*; 2. В. Птушкин и В. Иванов (Москва, «Буревестник») АСК; 3. В. Косенков и В. Силантьев (Ленинград, «Буревестник») — КВН-2500.

Группа «Г» (спортивные автомобили на базе ГАЗ-12 и ЗИЛ, а также гоночные с гандикапом): 1. В. Петров и Б. Абрамов (Москва, «Торпедо») — ЗИЛ-112/4; 2. А. Суховой (Ленинград, Советская Армия) — ГМ-20; 3. В. Кондрашов и К. Вергазов (Москва, «Буревестник») — АСК.

1958 г.

Группа «А» (спортивные автомобили до 1500 см³): 1. А. Терехин и Ю. Федотов (Москва, «Труд») — «Москвич-Спорт»; 2. Н. Климанов и

* Здесь и далее: АСК — автомобиль собственной конструкции.

П. Жуков (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА»; 3. В. Ревякин и Г. Нигматуллин (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА».

Группа «Б» (спортивные автомобили классов до 3000 см³ с гандикапом): 1. В. Косенков и В. Силантьев (Ленинград, «Труд») — КВН-2500; 2. А. Суховой и В. Марейкин (Ленинград, «Труд») — КВН-2500; 3. А. Авдеев и А. Герасимов (Москва, Советская Армия) — АСК.

Группа «В» (спортивные автомобили классов свыше 3000 см³ с гандикапом): 1. А. Кузнецов и Б. Ненароков (Москва, Советская Армия) — АСК; 2. С. Голубев и В. Кулюкин (Москва, Советская Армия) — АСК; 3. В. Хватов и Б. Витлиб (Москва, «Труд») — АСК.

Группа «Г» (гоночные автомобили всех классов с гандикапом): 1. В. Шахвердов (Ленинград, Советская Армия) — ГА-22; 2. Г. Шаронов (Ленинград, Советская Армия) — ГМ-20; 3. А. Красовский (Минск, «Красное Знамя») — АСК.

1959 г.

Спортивные автомобили свыше 2500 см³: 1. Б. Динерштейн и Б. Мотин (Москва, «Труд») — АСК; 2. Ю. Марков и А. Старовойтов (Москва, «Труд») — АСК; 3. В. Кондрашов и К. Вергазов (Москва, «Труд») — АСК.

Спортивные до 1500 см³: 1. А. Терехин и В. Кочетков (Москва, «Труд») — «Москвич-Спорт»; 2. К. Галыгин и В. Коротеев (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА»; 3. В. Башаров и В. Власов (Москва, «Труд») — «Москвич-407».

Спортивные до 2500 см³: 1. Н. Сорочинский и Н. Сивуха (Ленинград, «Труд») — КВН-2500; 2. В. Косенков и А. Силантьев (Ленинград,

«Труд») — КВН-2500; 3. В. Птушкин и В. Смирнов (Москва, «Труд») — АСК.

Гоночные до 1000 см³: 1. Д. Борисов (Москва, Советская Армия) — «Звезда-500»; 2. Н. Климанов (Москва, Советская Армия) — «Звезда-500»; 3. А. Промет (Таллин, «Трудовые резервы») — АСК.

В группе **гоночных автомобилей до 2500 см³** из-за малого числа участников чемпионат не разыгрывался. Победителем соревнований в этой группе стал Е. Веретов (Москва, «Труд») — «Москвич-Г2».

1960 г.

С 1960 года чемпионат страны проводится в два этапа; гандикапы в классах и группах не применяются.

Гоночные автомобили. Формула 1 (до 2500 см³): 1. В. Шахвердов (Ленинград, Советская Армия) — ГА-22; 2. М. Ковалев (Ленинград, Советская Армия) — ГА-22; 3. Л. Кырге (Таллин, ДОСААФ) — «Вана Тоомас».

Формула 3 (до 500 см³): 1. Г. Сургучев (Москва, «Труд») — НАМИ-041М; 2. Д. Борисов (Москва, Советская Армия) — «Звезда-500»; 3. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-3».

Формула «Юниор» (до 1360 см³): 1. Г. Шаронов (Ленинград, «Спартак») — «Ленинградка»; 2. Д. Банников (Минск, «Красное Знамя») — АСК; 3. В. Косенков (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300.

Спортивные автомобили. Свыше 3000 см³: 1. Б. Курбатов (Москва, «Труд») — ЗИЛ-112/5; 2. А. Сухойей (Ленинград, «Спартак») — КВН-3500; 3. Ш. Мамрикашвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — АСК.

До 3000 см³: 1. В. Марейкин (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500; 2. Н. Сорочинский (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500; 3. А. Соболев (Ленинград, «Спартак») — АСК.

До 2300 см³: 1. В. Виноградов (Москва, «Спартак») — «Волга-Купе-АСК»; 2. О. Герсеванишвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — АСК; 3. В. Птушкин (Москва, «Спартак») — АСК.

До 1600 см³: 1. Е. Веретов (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 2. Н. Аполлонов (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 3. К. Галыгин (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА».

1961 г.

Гоночные автомобили. Свободная формула (без ограничения литража): 1. Ш. Зардишвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — ГМ-20; 2. Ю. Протасов (Ленинград, Советская Армия) — ГМ-20; 3. Ю. Вишняков (Ленинград, Советская Армия) — АСК.

Формула «Юниор» (до 1360 см³): 1. Ю. Чвиров (Москва, «Труд») — «Москвич-ГЗ»; 2. В. Косенков (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300; 3. Л. Андреев (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300;

Формула 3 (до 500 см³): 1. А. Сейлер (Таллин, «Калев»); 2. А. Себейкин (Ленинград, «Спартак»); 3. В. Бейшанс (Рига, АМК ДОСААФ) — все «Эстония-3».

Спортивные автомобили. Группа «А» (свыше 2500 см³): 1. А. Суховой (Ленинград, «Спартак») — КВН-3500; 2. Б. Курбатов (Москва, «Труд») — ЗИЛ-112/5; 3. А. Соловьев (Ленинград, «Спартак») — КВН-3500.

Группа «Б» (до 2500 см³): 1. В. Марейкин (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500; 2. М. Кров

(Ленинград, «Спартак») — АСК; 3. Ю. Марков (Москва, «Спартак») — АСК.

Группа «В» (до 2300 см³): 1. Р. Гольдин (Москва, «Спартак»); 2. О. Герсеванишвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ); 3. К. Черкашин (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — все АСК.

Группа «Г» (до 1600 см³): 1. К. Галыгин (Москва, Советская Армия) — «Москвич-СА»; 2. А. Зайделов (Ленинград, «Спартак») — АСК; 3. В. Соколов (Москва, «Спартак») — АСК.

1962 г.

Гоночные автомобили. Свободная формула: 1. Ю. Вишняков (Ленинград, Советская Армия) — АСК; 2. М. Ковалев (Ленинград, «Спартак») — КВН-СФ; 3. Л. Гордон (Ленинград, «Спартак») — АСК.

Формула «Юниор» (до 1360 см³): 1. Ю. Чвиров (Москва, «Труд») — «Москвич-ГЗ»; 2. Е. Веретов (Москва, «Труд») — «Москвич-Г1»; 3. А. Амбросенков (Москва, «Труд») — НАМИ-074Ю.

Формула 3 (500 см³): 1. Ю. Бугров (Ленинград, «Спартак»); 2. В. Бейшанс (Рига, АМК ДОСААФ); 3. Е. Глухарев (Москва, «Спартак») — все «Эстония-3».

Спортивные автомобили. Группа «А» (до 3000 см³): 1. Ю. Яковлев (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500; 2. А. Сухой (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500; 3. Ю. Андреев (Москва, «Спартак») — АСК.

Группа «Б» (до 2000 см³): 1. М. Ковалев (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300С; 2. А. Зайделов (Ленинград, «Спартак») — АСК; 3. Э. Лифшиц (Москва, «Труд») — «Москвич-407-Купе».

Серийные автомобили. Группа «Г»: 1. И. Рятсепп (Таллин, АМК ДОСААФ) — ГАЗ-21; 2. В. Орлов (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 3. А. Терехин (Москва, «Труд») — «Москвич-407».

1963 г.

Гоночные автомобили. Формула 1 (до 1500 см³): 1. Ю. Чвиров (Москва, «Труд») — «Москвич-Г4»; 2. Е. Веретов (Москва, «Труд») — «Москвич-Г3»; 3. Ю. Бугров (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300М.

Формула 3 (500 см³): 1. М. Лайв (Таллин, «Калев»); 2. В. Аксионайтис (Вильнюс, «Жальгирис»); 3. Е. Глухарев (Москва, «Спартак») — все «Эстония-3».

Формула 4 («Юниор», до 1000 см³): 1. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-5»; 2. У. Аава (Таллин, «Калев») — «Эстония-5»; 3. О. Катенев (Москва, «Спартак») — «Мелькус-Вартбург»*.

Формула 5 (без ограничения литража): 1. Ю. Вишняков (Ленинград, «Спартак») — АСК; 2. Л. Гордон (Ленинград, «Спартак») — АСК; 3. Г. Саарм (Таллин, АМК ДОСААФ) — АСК.

Серийные автомобили. Группа «А» («Волга»): 1. И. Рятсепп (Таллин, АМК ДОСААФ); 2. Ф. Смуров (Ленинград, «Спартак»); 3. А. Гринберг (Минск, АМК ДОСААФ).

Группа «Б» («Москвич»): 1. Э. Лифшиц (Москва, «Труд»); 2. Т. Банис (Вильнюс, АМК ДОСААФ); 3. Р. Янушевичюс (Каунас, АМК ДОСААФ).

* Здесь и далее второе слово в обозначении модели автомобиля относится к марке примененного на нем двигателя.

Спортивные автомобили. Группа «В»: 1. Ю. Андреев (Москва, «Спартак») — АСК; 2. А. Шувалов (Москва, «Спартак») — АСК; 3. В. Галкин (Москва, «Труд») — ЗИЛ-112С.

Командный зачет: 1. Москва; 2. Эстонская ССР; 3. Ленинград.

1964 г.

Формула 1 (до 1500 см³): 1. Г. Сургучев (Москва, «Труд») — «Мелькус-Вартбург»; 2. В. Ржечицкий (Москва, «Труд») — «Москвич-Г4»; 3. Б. Сухишвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — АСК.

Формула 3 (до 1000 см³): 1. В. Птушкин (Москва, «Спартак»); 2. О. Катенев (Москва, «Спартак»); 3. В. Лапин (Москва, АМК ДОСААФ) — все «Мелькус-Вартбург».

Формула 4 (до 500 см³): 1. М. Лайв (Таллин, «Калев»); 2. В. Бейшанс (Рига, АМК ДОСААФ); 3. В. Аксионйтис (Вильнюс, «Жальгирис») — все «Эстония-3».

Формула 5 (без ограничения литража): 1. Х. Саарм (Таллин, АМК ДОСААФ) — АСК; 2. Ю. Вишняков (Ленинград, «Спартак») — АСК; 3. Г. Жарков (Москва, «Труд») — ЗИЛ-112С.

Группа «А» (серийные «Волги» ГАЗ-21): 1. Ю. Ермаков (Ленинград, «Спартак»); 2. А. Дамбис (Рига, АМК ДОСААФ); 3. И. Щетинский (Ленинград, «Спартак»).

Группа «Б» (серийные «Москвичи-407 и -403»): 1. В. Бубнов (Москва, «Труд»); 2. И. Астафьев (Москва, «Спартак»); 3. Ю. Козлов (Москва, «Спартак»).

Группа «Г» (спортивные автомобили): 1. М. Ковалев (Ленинград, «Спартак») — КВН-1300С; 2. Ш. Мамрикашвили (Тбилиси, «Спартак») — АСК;

3. Н. Прокофьев (Ленинград, «Спартак») — КВН-2500.

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Эстонская ССР; 3. Москва.

1965 г.

Формула 1 (до 1500 см³): 1. В. Щавелев (Москва, «Труд»); 2. В. Ржечицкий (Москва, «Труд»); 3. В. Бубнов (Москва, «Труд») — все «Москвич-Г4».

Формула 3 (до 1000 см³): 1. Г. Сургучев (Москва, «Труд») — «Мелькус-Вартбург»; 2. А. Сейлер (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 3. В. Ланин (Москва, АМК ДОСААФ) — «Мелькус-Вартбург».

Формула 4 (до 500 см³): 1. Ю. Винте (Рига, АМК ДОСААФ); 2. В. Тягуненко (Рига, АМК ДОСААФ); 3. Л. Липовский (Каунас, «Жальгирис») — все «Эстония-3».

Формула 5 (свободная): 1. Г. Жарков (Москва, «Труд») — ЗИЛ-112С; 2. В. Глурджидзе (Тбилиси, «Спартак») — АСК; 3. Т. Захаров (Тбилиси, «Спартак») — АСК.

Группа «А» (серийные «Волги»): 1. В. Мосолов (Горький, «Труд»); 2. И. Пугачев (Горький, «Труд»); 3. Б. Щетинский (Ленинград, «Спартак»).

Группа «Б» (серийные «Москвичи»): 1. Н. Шевченко (Москва, «Труд»); 2. Л. Волков (Ленинград, «Спартак»); 3. А. Ламин (Москва, «Труд»).

Группа «Г» (спортивные): 1. И. Полторацкий (Тбилиси, «Спартак»); 2. Ш. Мамрикашвили (Тбилиси, «Спартак»); 3. А. Пастухов (Москва, «Спартак») — все АСК.

Командный зачет: 1. Москва; 2. РСФСР; 3. Грузинская ССР.

1966 г. (4 этапа)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. В. Бубнов (Москва, «Труд») — «Москвич-Г4А»; 2. В. Глурджидзе (Тбилиси, «Спартак») — АСК; 3. К. Константинов (Ленинград, «Спартак») — АСК.

Формула 3 (до 1000 см³): 1. В. Лапин (Москва, АМК ДОСААФ) — «Мелькус-Вартбург»; 2. А. Сейлер (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 3. Я. Вартпатриков (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — «Мелькус-Вартбург».

Формула 4 (до 750 см³): 1. А. Аболкалнс (Рига, АМК ДОСААФ); 2. В. Тягуненко (Рига, АМК ДОСААФ); 3. Ю. Винте (Рига, АМК ДОСААФ) — все «Эстония-3».

Группа «А» («Волги»): 1. Ю. Ермаков (Ленинград, «Спартак»); 2. Б. Щетинский (Ленинград, «Спартак»); 3. Ф. Смуров (Ленинград, «Спартак»).

Группа «Б» («Москвичи»): 1. Ю. Лесовский (Москва, «Труд») — «Москвич-408»; 2. Н. Шевченко (Москва «Труд») — «Москвич-408»; 3. В. Ржечицкий (Москва, «Труд») — «Москвич-407».

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Москва; 3. Грузинская ССР.

1969 г. (4 этапа)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. Е. Павлов (Ленинград, «Спартак») — АСК; 2. В. Новожилов (Ленинград, «Спартак») — ГА-22М; 3. Н. Иванов (Ленинград, «Спартак») — ГА-22М.

Формула 3 (до 1000 см³): 1. В. Греков (Краснодар, «Спартак») — «Мелькус-Вартбург»; 2. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 3. Я. Вартпатриков (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — «Мелькус-Вартбург».

Группа «Г» (спортивные до 3000 см³): 1. О. Данилов (Ленинград, «Спартак»); 2. Ю. Романов (Ленинград, «Спартак»); 3. М. Ковалев (Ленинград, «Спартак») — все АСК.

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Грузинская ССР; 3. Москва.

1968 г. (2 этапа)

Формула 3 (до 1000 см³): 1. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 2. Х. Сарм (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 3. В. Греков (Краснодар, «Спартак») — «Мелькус-Вартбург».

Формула 4 (до 350 см³): 1. М. Ныммик (Таллин, «Калев»); 2. П. Лаансоо (Таллин, «Калев»); 3. Р. Зукакишвили (Тбилиси, АМК ДОСААФ) — все «Эстония-15».

Формула 5 (до 2500 см³): 1. М. Лайв (Таллин, «Калев») — «Эстония-14-Волга»; 2. В. Новожилов (Ленинград, «Спартак») — ГА-22М; 3. Н. Иванов (Ленинград, «Спартак») — ГА-22М.

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. В. Ржечицкий (Москва, «Труд»); 2. С. Гэсс-де-Кальвэ (Москва, АМК ДОСААФ); 3. В. Землянский (Кишинев, АМК ДОСААФ).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. Э. Мирзоян (Баку, «Спартак»); 2. Ф. Смуров (Ленинград, «Спартак»); 3. В. Масленников (Рига, АМК ДОСААФ).

1969 г. (4 этапа)

Формула 1 (до 7000 см³): 1. В. Ржечицкий (Москва, «Труд») — «Москвич-Г5»; 2. М. Лайв (Таллин, «Калев») — «Эстония-14-Волга»; 3. Н. Шевченко (Москва, «Труд») — «Москвич-Г4М».

Формула 3 (до 1000 см³): 1. Э. Гриффель (Таллин, «Калев»); 2. В. Греков (Краснодар, «Спартак»); 3. Х. Саарм (Таллин, «Калев») — все «Эстония-9М-Вартбург».

Формула 4 (до 350 см³): 1. В. Генералов (Ленинград, «Спартак»); 2. А. Вайно (Вяндра, «Сыпрус»); 3. П. Лаансоо (Таллин, «Калев») — все «Эстония-15».

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. И. Астафьев (Москва, «Труд»); 2. В. Ржечицкий (Москва, «Труд»); 3. В. Масленников (Рига, «Даугава»).

Класс III—Б (серийные «Москвичи-408»): 1. Н. Шевченко (Москва, «Труд»); 2. А. Ламин (Москва, «Труд»); 3. Е. Гурис (Минск, «Труд»).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. И. Рятсеп (Таллин, «Калев»); 2. И. Вайтенас (Вильнюс, «Жальгирис»); 3. И. Щетинский (Ленинград, «Спартак»).

Командный зачет: 1. Москва; 2. Эстонская ССР; 3. Ленинград.

1970 г. (1 этап)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. Ю. Андреев (Москва, АМК ДОСААФ) — «Де-Санктис-Косворт»; 2. Ю. Марков (Москва, «Спартак») — «Эстония-16М-Волга»; 3. А. Себейкин (Ленинград, «Спартак») — «Эстония-16М-Москвич».

Формула 3 (до 1000 см³): 1. В. Греков (Краснодар, «Спартак»); 2. Х. Саарм (Таллин, «Калев») — оба «Эстония-9М-Вартбург»; 3. Г. Жарков (Москва, «Труд») — «Эстония-9-Вартбург».

Формула 4 (до 350 см³): 1. П. Лаансоо (Таллин, «Калев»); 2. А. Вайно (Вяндра, «Сыпрус»); 3. М. Львов (Ленинград, «Спартак») — все «Эстония-15М».

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. Л. Евсиков (Москва, «Труд»); 2. В. Ржечицкий (Москва, «Труд»); 3. Е. Гурис (Минск, «Труд»).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. В. Калнынь (Рига, «Даугава»); 2. М. Логинов (Тбилиси, «Спартак»); 3. А. Мартиросян (Тбилиси, «Спартак») — все ГАЗ-21.

Командный зачет: 1. Москва; 2. Грузинская ССР; 3. Латвийская ССР.

1971 г. (3 этапа)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. М. Лайв (Таллин, «Калев») — «Эстония-14-Волга»; 2. Х. Саарм (Таллин, «Калев») — «Эстония-16М-Москвич»; 3. Ю. Андреев (Москва, АМК ДОСААФ) — «Эстония-9-Вартбург».

Формула 2 (до 1600 см³): 1. В. Греков (Краснодар, «Спартак») — «Эстония-16М-Вартбург»; 2. Е. Мечковский (Краснодар, «Спартак») — «Эстония-9М-Вартбург»; 3. В. Поваров (Донецк, «Спартак») — «Эстония-16М-Москвич».

Формула 3 (до 1100 см³): 1. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-9-Вартбург»; 2. Г. Жарков (Москва, «Труд») — «Эстония-9-Вартбург»; 3. Ю. Романов (Краснодар, «Спартак») — «Эстония-9М-Вартбург».

Формула 4 (до 360 см³): 1. П. Лаансоо (Таллин, «Калев»); 2. М. Рейнтам (Таллин, «Калев»); 3. Ю. Адамсон (Таллин, «Калев») — все «Эстония-15М».

Класс III—А («Москвич-412»): 1. В. Харитонов; 2. И. Астафьев; 3. Ю. Ржечицкий (все — Москва, «Труд»).

Класс III—Б (ВАЗ-2101): 1. Э. Пистунувич; 2. Я. Лукьянов (оба — Тольятти, «Труд»); 3. С. Парфенов (Мытищи, АМК ДОСААФ).

Класс V—Б («Волга»): 1. Ю. Ивин (Ленинград, «Спартак») — ГАЗ-24; 2. М. Логинов (Тбилиси, «Спартак») — ГАЗ-21; 3. С. Колесник (Москва, «Спартак») — ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Москва.

1972 г. (3 этапа)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. Ю. Теренецкий (Москва, «Труд») — «Москвич-Г5М»; 2. Н. Казаков (Москва, «Труд») — «Москвич-Г4М»; 3. М. Львов (Ленинград, «Спартак») — «Эстония-16-М-Москвич».

Формула 2 (до 1600 см³): 1. М. Лайв (Таллин, «Калев»); 2. В. Поваров (Донецк, «Спартак»); 3. В. Глурджидзе (Тбилиси, «Спартак») — все «Эстония-16М-Москвич».

Формула 3 (до 1300 см³): 1. Э. Гриффель (Таллин, «Калев») — «Эстония-9М-Вартбург»; 2. Ю. Рейнтам (Таллин, «Калев») — «Эстония-18-Жигули»; 3. Х. Кару (Таллин, «Калев») — «Эстония-9Ф-Вартбург».

Формула 4 (до 350 см³): 1. Э. Сальм (Рига, АМК ДОСААФ); 2. Ю. Шибяев (Ленинград, АМК ДОСААФ); 3. Л. Унтера (Таллин, «Спорт») — все «Эстония-15М».

Класс I (до 1200 см³): 1. Н. Рогожин (Киев, «Спартак»); 2. И. Изотов (Вильнюс, «Жальгирис»); 3. Н. Дисюк (Тольятти, «Труд») — все ВАЗ-2101.

Класс II (до 1500 см³): 1. А. Дамбис (Рига, АМК ДОСААФ); 2. В. Мелнбардзис (Рига, АМК ДОСААФ); 3. А. Клопичев (Москва, «Зенит») — все «Москвич-412».

Класс III (до 2500 см³): 1. Ю. Ивин (Ленинград, «Спартак»); 2. В. Мосолов (Горький, «Труд»); 3. Г. Тваури (Тбилиси, «Спартак») — все ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Москва; 3. Ленинград.

1973 г. (3 этапа)

Формула 1 (до 3000 см³): 1. Н. Казаков (Москва, «Труд») — «Москвич-Г5М»; 2. Х. Саарм (Таллин «Калев») — «Эстония-16М-Москвич»; 3. Ю. Теренецкий (Москва, «Труд») — «Москвич-Г5М».

Формула 3 (до 1300 см³): 1. Ю. Андреев (Москва, АМК ДОСААФ) — «Эстония-9-Жигули»; 2. В. Греков (Краснодар, «Спартак») — «Эстония-16М-Жигули»; 3. Ю. Рейнтам (Таллин, «Калев») — «Эстония-18-Жигули».

Формула 4 (до 350 см³): 1. Э. Сальм (Рига, АМК ДОСААФ); 2. И. Барда (Рига, «Даугава»); 3. К. Тупе (Шяуляй, АМК ДОСААФ) — все «Эстония-15М».

Группа 2, класс I (до 1300 см³): 1. В. Анкуда (Минск, «Спартак»); 2. Э. Пистунович (Тольятти, «Труд»); 3. Ю. Просяников (Мытищи, АМК ДОСААФ) — все ВАЗ-2101.

Группа 2, класс II (до 1600 см³): 1. А. Дамбис (Рига, АМК ДОСААФ); 2. В. Мелнбардзис (Рига, АМК ДОСААФ); В. Мамонов (Ленинград, «Спартак») — все «Москвич-412».

Группа 2, класс III (до 2500 см³): 1. О. Лысенко (Ленинград, «Спартак»); 2. П. Межалис (Валмиера, АМК ДОСААФ); 3. Н. Елизаров (Горький, «Труд») — все ГАЗ-24.

Группа IV (все классы): 1. Ю. Теренецкий (Москва, «Труд») — «Москвич-412»; 2. Э. Писту-

нович (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2101; 3. А. Замыслов (Москва, «Спартак») — «Запорожец-966-Волга».

1974 г. (4 этапа)

Формула 1 (до 1600 см³): 1. Х. Саарм (Таллин, «Калев») — «Эстония-17-Волга»; 2. Ю. Теренецкий (Москва, «Труд») — «Москвич-Г5М»; 3. Г. Дгебуадзе (Тбилиси, «Спартак») — «Эстония-16М-Москвич».

Формула 2 (до 1600 см³): 1. В. Греков (Краснодар, «Спартак») — «Эстония-16М-Вартбург»; 2. М. Львов (Ленинград, «Зенит»); 3. М. Лайв (Таллин, «Калев») — оба «Эстония-16М-Москвич».

Формула 3 (до 1300 см³): 1. В. Барковский (Москва, «Спартак»); 2. Э. Гриффель (Таллин, «Калев»); 3. Ю. Рейнтам (Таллин, «Калев») — все «Эстония-18».

Формула 4 (до 350 см³): 1. Т. Напа (Рига, АМК ДОСААФ); 2. Т. Тээсалу (Таллин, АМК ДОСААФ); 3. Т. Асмер (Таллин, АМК ДОСААФ) — все «Эстония-15М».

Группа 1, класс VII (от 1150 до 1300 см³): 1. Ю. Крюков; 2. В. Богатырев (оба — Тольятти, «Труд»); 3. А. Дамбис (Рига, АМК ДОСААФ) — все ВАЗ-2101.

Группа 1, класс VIII (от 1300 до 1600 см³): 1. Я. Лукьянов; 2. С. Аникин (оба — Тольятти, «Труд») — оба ВАЗ-2103; 3. А. Григорьев (Москва, «Труд») — «Москвич-412».

Группа 1, класс X (от 2000 до 2500 см³): 1. А. Замыслов (Москва, «Спартак»); 2. Ю. Фролов (Ленинград, «Спартак»); 3. М. Логинов (Тбилиси, «Спартак») — все ГАЗ-24.

Группа 2, классы VII и VIII (от 1150 до 1600 см³): 1. В. Олека (Вильнюс, АМК ДОСААФ) — ВАЗ-2101; 2. Ю. Теренецкий (Москва, «Труд») — «Москвич-412»; 3. В. Анкуда (Минск, «Спартак») — ВАЗ-2101.

1975 г. (4 этапа)

Формула 1: 1. Г. Дгебуадзе (Тбилиси) — «Эстония-16М-Москвич»; 2. Х. Саарм (Таллин) — «Эстония-17-Волга»; 3. В. Капшеев (Харьков) — К-2000.

Формула 2: 1. М. Лайв (Таллин) — «Эстония-16М-Жигули»; 2. М. Львов (Ленинград) — «Эстония-16М-Москвич»; 3. Ю. Рейнтам (Таллин) — «Эстония-16М-Жигули».

Формула 3: 1. Э. Гриффель (Таллин) — «Эстония-19»; 2. В. Лукашевич (Минск) — «Эстония-18»; 3. А. Юрявичус (Каунас) — «Эстония — 16М»;

Формула 4: 1. Т. Асмер (Таллин); 2. Р. Сарап (Таллин); 3. Т. Напа (Рига) — все «Эстония-15М».

Группа 2 (все классы): 1. Ю. Теренецкий (Москва) — «Москвич-412»; 2. В. Богатырев (Тольятти) — ВАЗ-21011; 3. Ю. Крюков (Тольятти) — ВАЗ-21011.

Группа 1, класс VII: 1. В. Вайшвила (Шяуляй); 2. Ю. Козлов (Москва); И. Кобылянский (Минск) — все ВАЗ-2101.

Группа 1, класс VIII: 1. В. Олека (Вильнюс); 2. Э. Пистунович (Тольятти); 3. С. Аникин (Тольятти) — все ВАЗ-2103.

Группа 1, класс X: 1. Ю. Белмерс (Рига); 2. В. Белмерс (Рига); 3. Н. Елизаров (Горький) — все ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Москва.

Ралли

1958 г.

Группа «А» («Москвич»): 1. А. Дмитриевский и В. Локтионов (Москва, «Труд»); 2. А. Карамышев и А. Бушманис (Рига, АМК ДОСААФ); 3. А. Амбросенков и Г. Сургучев (Москва, «Труд») — все «Москвич-407».

Группа «Б» («Победа»): 1. Н. Климанов и А. Тишин (Москва, Советская Армия); 2. А. Тыкке и А. Саарм (Таллин, ДОСААФ); 3. Ш. Мамрикишвили и А. Саакян (Тбилиси, «Гантиади»).

Группа «В» («Волга» и ГАЗ-12): 1. Д. Борисов и В. Галкин (Москва, Советская Армия); 2. Л. Грищук и Ю. Красин (Москва, «Труд»); 3. А. Мурниекс и А. Дамбис (Рига, ДОСААФ) — все «Волга».

1959 г.

Группа «А» («Москвич» и «Шкода»): 1. С. Тенишев и Б. Конев (Москва, «Труд»); 2. В. Орлов и В. Протасов (Москва, «Труд»); 3. А. Швачко и К. Эвертс (Рига, ДОСААФ) — все «Москвич-407».

Группа «Б» («Победа» и ГАЗ-69): 1. В. Паасик и У. Аава (Таллин, «Калев»); 2. Н. Климанов и П. Жуков (Москва, Советская Армия); 3. В. Сало и Я. Каш (Таллин, «Калев») — все «Победа».

Группа «В» («Волга» и ГАЗ-12): 1. А. Тыкке и А. Саарм (Таллин, ДОСААФ); 2. В. Бейшанс и

Д. Машкевич (Рига, АМК ДОСААФ); 3. Г. Хольм и Х. Рюютель (Таллин, «Калев») — все «Волга ГАЗ-21».

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Ленинград.

1960 г.

Группа I («Москвич», «Шкода»): 1. Н. Сучков и В. Кроник (Москва, «Труд»); 2. А. Шаров и И. Гальперин (Ленинград, ДОСААФ); 3. Ю. Костис и Ф. Пулис (Рига, «Даугава») — все «Москвич-407».

Группа II («Победа»): 1. Е. Парфенов и С. Бауэр (Москва, «Спартак»); 2. В. Паасик и У. Аава (Таллин, «Калев»); 3. А. Сакалаускас и Р. Янушевичюс (Каунас, АМК ДОСААФ).

Группа III («Волга» ГАЗ-21): 1. А. Тыкке и А. Саарм (Таллин, ДОСААФ); 2. С. Пыткян и А. Тиккенберг (Таллин, «Калев»); 3. Х. Сау и Г. Саарм (Таллин, ДОСААФ).

Группа IV (специально подготовленные автомобили всех классов): 1. Ю. Чвиров и В. Орлов (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 2. А. Карамышев и А. Бушманис (Рига, АМК ДОСААФ) — «Волга ГАЗ-21»; 3. Р. Козлов и В. Егоров (Москва, АМК ДОСААФ) — «Москвич-407».

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Ленинград; 3. РСФСР.

1961 г.

Группа I (серийные «Москвичи-407»): 1. Н. Сучков и В. Щавелев (Москва, «Труд»); 2. С. Тенишев и Н. Ионкин (Москва, «Труд»); 3. Ю. Олека и Л. Шувалов (Вильнюс, АМК ДОСААФ).

Группа II (серийные «Победы»): 1. И. Гальперин и В. Яковлев (Ленинград, АМК ДОСААФ); 2. Е. Парфенов и Б. Динерштейн (Москва, «Спартак»); 3. В. Берберашвили и Л. Берберашвили (Нальчик, АМК ДОСААФ).

Группа III (серийные «Волги ГАЗ-21»): 1. Я. Стонис и Ф. Машкевич (Рига, АМК ДОСААФ); 2. Г. Хольм и Х. Рюютель (Таллин, «Калев»); 3. С. Симонян и И. Вайтенас (Вильнюс, «Жальгирис»).

Группа IV (серийные автомобили любого литража с форсированными двигателями): 1. П. Шатас и В. Лаужецкас (Каунас, «Жальгирис») — «Волга» ГАЗ-21; 2. Ю. Лесовский и В. Кроник (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 3. А. Аудерс и Л. Затлерс (Рига, «Даугава») — «Волга ГАЗ-21».

Командный зачет: 1. Туркменская ССР; 2. Эстонская ССР; 3. Латвийская ССР.

1962 г.

Класс I («Запорожец»): 1. А. Крамаренко и Ф. Гориславский (Запорожье); 2. А. Резниченко и Н. Исаченко (Запорожье) — все ЗАЗ-965А.

Класс II («Москвич»): 1. А. Бренцис и А. Жилин (Москва, АМК ДОСААФ); 2. Ю. Олека и А. Рябчинский (Вильнюс, АМК ДОСААФ); 3. В. Мартюк и Ю. Михайлов (Москва, АМК) — все «Москвич-407».

Класс III («Волга»): 1. Г. Хольм и Х. Рюютель (Таллин, «Калев»); 2. Ф. Машкевич и Я. Стонис (Рига, АМК); 3. А. Швачко и П. Евстафьев (Рига, АМК) — все «Волга ГАЗ-21».

Класс IV (специально подготовленные машины): 1. Г. Добровольский и Э. Васькович (Горький, «Труд»); 2. В. Гурьев и Е. Лисафьев (Горь-

кий, «Труд»); 3. А. Матиссен и В. Мосолов (Горький, «Труд») — все «Волга ГАЗ-21».

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР.

1963 г.

Класс I («Запорожец»): 1. Ф. Гориславский и А. Крамаренко (Запорожье, «Труд»); 2. А. Алейников и В. Чернышев (Мелитополь, «Труд»); 3. Н. Исаченко и Ю. Шкабатур (Запорожье, «Труд») — все ЗАЗ-965А.

Класс II («Москвич»): 1. Ю. Лесовский и Р. Чертов (Москва, «Труд»); 2. В. Орлов и С. Маршак (Москва, «Труд»); 3. В. Боровик и Л. Рабинович (Ленинград, АМК ДОСААФ) — все «Москвич-407».

Класс III («Волга»): 1. А. Карамышев и А. Бушманис (Рига, АМК ДОСААФ); 2. В. Лаужецкас и П. Шатас (Каунас, «Жальгирис»); 3. А. Сарм и А. Тыкке (Таллин, «Калев») — все «Волга-ГАЗ-21».

Класс IV: (специально подготовленные машины): 1. М. Пуррет и У. Аава (Таллин, «Калев») — «Москвич-407»; 2. Э. Лифшиц и В. Щавелев (Москва, «Труд») — «Москвич-407»; 3. В. Мосолов и А. Матиссен (Горький, «Труд») — «Волга ГАЗ-21».

1964 г.

«Волга»: 1. Заргарян и Г. Терманян (Ереван, ДОСААФ); 2. Э. Баженов и Б. Ревякин (Львов, «Спартак»); 3. М. Мошняшвили и В. Айвазян (Ереван, ДОСААФ) — все «Волга ГАЗ-21».

«Москвич»: 1. Н. Сучков и В. Щавелев (Москва, «Труд»); 2. Э. Лифшиц и Н. Чумаков (Мо-

сква, «Труд»); 3. В. Боровик и Л. Рабинович (Ленинград, АМК ДОСААФ) — все «Москвич-408».

Командный зачет: 1. Армянская ССР; 2. Белорусская ССР; 3. Латвийская ССР.

1965 г.

«Волга»: 1. Г. Заргарян и Г. Терманян (Ереван, ДОСААФ); 2. У. Мадревиц и А. Бушманис (Рига, АМК ДОСААФ); 3. В. Олека и А. Сакалаускас (Вильнюс, АМК ДОСААФ) — все «Волга ГАЗ-21».

«Москвич»: 1. Ю. Олека и Р. Харунас (Вильнюс, АМК ДОСААФ); 2. Т. Банис и Л. Шувалов (Вильнюс, АМК ДОСААФ); 3. Ф. Фрейдин и Н. Сябер (Таллин, «Калев») — все «Москвич-408».

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Белорусская ССР; 3. Латвийская ССР.

1966 г.

«Волга»: 1. Е. Кривдик и С. Найминович (Львов, «Спартак»); 2. Ю. Сникерис и И. Циммерс (Рига, ДОСААФ); 3. Л. Потапчик и З. Паскачимас (Вильнюс, «Жальгирис») — все «Волга ГАЗ-21».

«Москвич»: 1. Ю. Козлов и В. Ильин (Москва, Советская Армия) — «Москвич-407»; 2. Ю. Лесовский и Н. Шевченко (Москва, «Труд»); 3. В. Бубнов и Б. Фалькевич (Москва, «Труд») — оба «Москвич-408».

«Запорожец»: 1. Ю. Михайлов и Е. Майоров (Москва, «Спартак») — ЗАЗ-965А; 2. В. Чутяле и С. Малинаускас (Каунас, «Жальгирис»); 3. А. Алейников и В. Чернышев (Мелитополь, «Труд») — оба ЗАЗ-966В.

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Украинская ССР; 3. РСФСР.

1967 г.

«Волга»: 1. Г. Заргарян и А. Арутюнян (Ереван, ДОСААФ); 2. Л. Потапчик и З. Паскачимас (Вильнюс, «Жальгирис»); 3. В. Ионин и Л. Чихрадзе (Нальчик, ДОСААФ) — все ГАЗ-21.

«Москвич»: 1. Ю. Козлов и В. Ильин (Москва, Советская Армия) — «Москвич-407»; 2. С. Тенишев и В. Кислых (Москва, «Труд»); 3. Л. Бойцова и Э. Сингуринди (Ленинград, «Спартак») — оба «Москвич-408».

«Запорожец»: 1. К. Гирдаускас и С. Малинаускас (Каунас, «Жальгирис»); 2. Ю. Михайлов и Г. Майоров (Москва, «Спартак»); 3. И. Сагатаускас и В. Чутяле (Каунас, «Жальгирис») — все ЗАЗ-966.

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Молдавская ССР.

1968 г.

«Волга»: 1. Л. Потапчик и З. Паскачимас (Вильнюс, «Жальгирис»); 2. А. Карамышев и Г. Циммерман (Рига); 3. В. Масленников и Ю. Сникерис (Рига).

«Москвич-412»: 1. И. Астафьев и В. Кроник (Москва, «Труд»); 2. В. Шихов и С. Брундза (Ижевск, «Зенит»); 3. Э. Лифшиц и В. Щавелев (Москва, «Труд»).

«Москвич-408»: 1. Т. Бернштейн и Т. Сепп (Таллин); 2. В. Мяги и В. Мязотс (Таллин); 3. Ю. Сейн и Ю. Эйсмани (Таллин).

«Запорожец»: 1. А. Швачко и А. Комрад (Рига); 2. С. Малинаускас (Каунас) и В. Изотов (Вильнюс); 3. Не разыграно.

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Москва.

1969 г.

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. Э. Лифшиц и В. Щавелев (Москва, «Труд»); 2. Г. Хольм и Х. Рюютель (Таллин, «Калев»); 3. С. Брундза и А. Брум (Ижевск, «Зенит»).

Класс III—Б (серийные «Москвичи-408»): 1. А. Каю и Э. Тайм (Таллин, «Калев»); 2. А. Ламин и В. Кроник (Москва, «Труд»); 3. Не разыграно.

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. Л. Потапчик и Э. Повилайтис (Вильнюс, «Жальгирис»); 2. А. Озолиньш и А. Кравалис (Рига, АМК); 3. У. Мадревиц и Б. Путанс (Рига, АМК).

Класс II—Б (серийные «Запорожцы»): 1. Р. Сильда и Т. Мяндрвэе (Таллин, «Калев»); 2 и 3 места не разыгрывались.

Абсолютный зачет: 1. Э. Лифшиц и В. Щавелев (Москва, «Труд»); 2. Г. Хольм и Х. Рюютель (Таллин, «Калев»); 3. Л. Потапчик и Э. Повилайтис (Вильнюс, «Жальгирис»).

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Литовская ССР.

1970 г.

Класс II—Б (серийные «Запорожцы»): 1. Р. Сильда и Т. Мяндрвэе (Таллин, «Калев»); 2. А. Гончаренко и И. Куриленко (Запорожье); 3. Р. Якученис и С. Малинаускас (Каунас, «Жальгирис»).

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. Э. Сингуринди и В. Ковтун (Ленинград, АМК); 2. А. Калнайс и В. Спруктс (Рига, АМК); 3. А. Озолиньш и А. Кравалис (Рига, АМК).

Класс III—Б (серийные «Москвичи-408»): 1. В. Бубнов и Г. Гаркуша (Москва, «Труд»); 2. А. Бруштейн и В. Ржечицкий (Москва, «Труд»); 3. Ю. Козлов и В. Ильин (Москва, Советская Армия).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. Г. Заргарян и А. Арутюнян (Ереван, «Спартак»); 2. Э. Срапионян и С. Манукян (Ереван, «Спартак»); 3. Я. Граудиньш и Ф. Машкевич (Рига, «Даугава»).

Командный зачет: 1. Армянская ССР; 2. Ленинград; 3. Грузинская ССР.

1971 г.

Класс I—А (автомобили «Запорожец»): 1. М. Мерило и Э. Кабраль (Таллин, «Калев»); 2. Э. Когер и Э. Лыхмус (Таллин, «Сыпрус»); 3. Р. Сидоров и Ф. Гориславский (Запорожье, «Труд»).

Класс III—А (автомобили «Москвич-412»): 1. С. Брундза и А. Брум (Ижевск, «Зенит»); 2. И. Астафьев и В. Богомолов (Москва, «Труд»); 3. Л. Морозов и Л. Суднева (Ижевск, «Зенит»).

Класс III—Б (автомобили «Москвич-408»): 1. М. Поссул и У. Лаанеотс (Таллин, «Сыпрус»); 2. А. Каю и Ю. Тайм (Таллин, «Калев»); 3. Ю. Эйсман и В. Мяги (Таллин, «Калев»).

Класс V—Б (автомобили «Волга»): 1. Г. Циммерман и А. Карамышев (Рига, АМК); 2. В. Мосолов и В. Гурьев (Горький, «Труд»); 3. А. Бушманис и А. Рейманис (Рига, АМК).

Абсолютный зачет: 1. С. Брундза и А. Брум; 2. И. Астафьев и В. Богомолов; 3. Л. Морозов и Л. Суднева — все «Москвич-412».

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Украинская ССР.

1972 г.

Группа 1. Класс I (до 1300 см³): 1. Л. Потапчик и Л. Шувалов (Вильнюс, АМК); 2. М. Поссул и У. Лаанеотс (Таллин, «Сыпрус»); 3. Э. Ныш-

менс и В. Тоуэрт (Таллин, «Сыпрус») — все ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс II (от 1300 до 1600 см³): 1. К. Гирдаускас и А. Гирдаускас (Каунас, «Жальгирис»); 2. А. Шишков и А. Стадницкий (Москва, «Труд»); 3. Х. Сепп и Т. Бернстейн (Таллин, «Йыуд») — все «Москвич-412».

Группа 1. Класс III (от 1600 до 2500 см³): 1. В. Мосолов и В. Гурьев (Горький, «Труд»); 2. Н. Кирпичников и Н. Макеев (Москва, «Спартак»); 3. А. Озолиньш и А. Страdziньш (Рига, «Даугава»).

Группа 4. Классы I, II, III (объединены): 1. Э. Сингуринди и Е. Тютиков (Ленинград, АМК); 2. В. Бубнов и А. Печенкин (Москва, «Труд»); 3. С. Брундза и В. Рябчинский (Вильнюс, АМК) — все «Москвич-412».

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Эстонская ССР; 3. Москва.

1973 г.

Группа 1. Класс I: 1. И. Сагатаускас и В. Туникас (Каунас, «Жальгирис»); 2. В. Ципулев и А. Козырчиков (Тольятти, «Труд»); 3. Ю. Козлов и Б. Савин (Москва, Советская Армия) — все ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс II: 1. А. Окулич и В. Бородин (Ижевск, «Зенит»); 2. А. Шишков и М. Титов (Москва, «Труд»); 3. А. Григорьев и С. Семенов (Москва, «Труд») — все «Москвич-412».

Группа 1. Класс III: 1. А. Бушманис и А. Рейманис (Рига, АМК); 2. Я. Янсонс и О. Майорс (Рига, «Варпа»); 3. В. Назимов и К. Коптев (Ленинград, АМК) — все ГАЗ-24.

Группа 4. Классы I, II и III: 1. В. Бубнов и А. Печенкин (Москва, «Труд») — «Москвич-412»; 2.

Ю. Мягков и А. Матвеев (Москва, «Зенит») — «Москвич-412»; 3. В. Гламбоцкас и П. Тимофеев (Вильнюс, «Жальгирис») — ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Украинская ССР; 2. Москва; 3. Латвийская ССР.

1974 г.

Группа 1. Класс VII (от 1150 до 1300 см³): 1. К. Гирдаускас и А. Гирдаускас (Каунас, «Жальгирис»); 2. А. Козырчиков (Тольятти, «Труд») и В. Туникас (Каунас, «Жальгирис»); 3. В. Тоуэрт и Э. Оху (Таллин, «Сыпрус») — все ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс VIII (от 1300 до 1600 см³): 1. М. Титов и А. Шишков (Москва, «Труд»); 2. С. Соколов и Я. Агишев (Москва, «Труд»); 3. С. Брундза (Вильнюс, АМК) и Р. Якученис (Каунас, «Жальгирис») — все «Москвичи-412».

Группа 1. Класс X (от 2000 до 2500 см³): 1. Э. Повилайтис и И. Вайтенас (Вильнюс, «Жальгирис»); 2. Я. Граудиныйш и А. Озолиньш (Рига, «Даугава»); 3. С. Вукович и В. Матречко (Одесса, «Спартак») — все ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Эстонская ССР; Украинская ССР.

Группа 2. Классы VII, VIII, X: 1. С. Брундза (Вильнюс, АМК) и А. Брум (Ижевск, «Зенит») — «Москвич-412»; 2. Я. Граудиныйш и А. Озолиньш (Рига, «Даугава») — ГАЗ-24; 3. А. Козырчиков и Г. Козырчикова (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2103.

1975 г.

Группа 1. Класс VII: 1. К. Гирдаускас и А. Гирдаускас (Каунас); 2. А. Рейманис и А. Звингевиц (Рига); 3. Ю. Козлов и Н. Губачев (Москва) — все ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс VIII: 1. С. Брундза и Л. Шувалов (Вильнюс) — ВАЗ-2103; 2. А. Козырчиков и Г. Козырчикова (Тольятти) — ВАЗ-2103; 3. Е. Безногов и А. Печенкин (Москва) — «Москвич-412».

Группа 1. Класс X: 1. В. Козлов и Г. Чурбанов (Горький); 2. Озолиньш и Я Граудиньш (Рига); 3. Н. Елизаров и А. Скорodelов (Горький) — все ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. Литовская ССР; 2. Москва; 3. Эстонская ССР.

Группа 2. Классы VII, VIII и X: 1. К. Гирдаускас и В. Рожукас (Каунас) — ВАЗ-2103; 2. С. Брундза и В. Бородин (Вильнюс) — «Москвич-412»; 3. А. Козырчиков и Г. Козырчикова (Тольятти) — ВАЗ-21011.

Картинг

1963 г.

Класс 175 см³: 1. В. Степанов (Москва); 2. В. Аллипере (Таллин); 3. Е. Цыплаков (Москва).

Класс 125 см³: 1. О. Кошиц (Москва); 2. В. Богатов (Москва); 3. А. Сафонов (Москва).

1964 г.

Класс 175 см³: 1. В. Кутсар (Таллин); 2. Э. Нильсон (Таллин); 3. Б. Фалькевич (Москва).

Класс 125 см³: 1. В. Аллипере (Таллин); 2. В. Карк (Таллин); 3. И. Шлейтерс (Рига).

1965 г.

Класс 175 см³: 1. В. Лыткин (Курск); 2. В. Кутсар (Таллин); 3. Б. Фалькевич (Москва).

Класс 125 см³: 1. И. Шлейтерс (Рига); 2. Е. Цыплаков (Москва); 3. В. Бортниекс (Рига).

1966 г.

Класс 175 см³: 1. Э. Лепсис (Рига); 2. Р. Селемонавичюс (Вильнюс); 3. О. Кукк (Таллин).

Класс 125 см³ (международный): 1. А. Сафонов (Москва); 2. О. Харадзе (Тбилиси); 3. Б. Фалькевич (Москва).

Класс 125 см³ (всесоюзный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. Р. Зукакишвили (Тбилиси); 3. Н. Гончаров (Курск).

Класс 50 см³ (юноши): 1. Ю. Ощепков (Курск); 2. Р. Акопов (Тбилиси); 3. В. Вайчулис (Вильнюс).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Грузинская ССР; 3. Москва.

1967 г.

Класс 175 см³: 1. Р. Вейс (Рига); 2. Н. Гончаров (Курск); 3. О. Харадзе (Тбилиси).

Класс 125 см³ (международный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. В. Киселев (Грозный); 3. А. Сафонов (Москва).

Класс 125 см³ (всесоюзный): 1. С. Вукович (Одесса); 2. С. Попов (Киев); 3. Э. Вийлоп (Таллин).

Класс 125 см³ (юноши): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. М. Рейнтам (Таллин); 3. М. Рябчиков (Москва).

Класс 50 см³ (юноши): 1. Я. Бломе (Рига); 2. И. Едровиц (Рига); 3. Т. Джаниашвили (Тбилиси).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Грузинская ССР; 3. РСФСР.

1968 г.

Класс 175 см³: 1. В. Орехов (Пушкино); 2. Э. Срапионян (Ереван); 3. А. Заградин (Ленинград).

Класс 125 см³ (международный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. А. Сафонов (Москва); 3. В. Трубников (Курск).

Класс 125 см³ (всесоюзный): 1. В. Лыткин (Курск); 2. В. Енин (Харьков); 3. В. Баранов (Москва).

Класс 125 см³ (юноши): 1. М. Рябчиков (Московская обл.); 2. А. Скирда (Харьков); 3. В. Горохов (Москва).

Класс 50 см³ (юноши): 1. А. Станевич (Рига); 2. И. Едровиц (Рига); 3. Ю. Прохоров (Таллин).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Грузинская ССР; 3. РСФСР.

1969 г.

Класс II—А (125 см³, международный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. И. Шлейтерс (Рига); 3. А. Сафонов (Москва).

Класс II—Б (125 см³, всесоюзный): 1. А. Усан (Москва); 2. В. Чуваев (Курск); 3. О. Шаев (Курск).

Класс III (175 см³): 1. А. Заградин (Ленинград); 2. В. Орехов (Пушкино); 3. А. Спрингис (Рига).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Москва; 3. Ленинград.

1970 г.

Класс II—А (125 см³, международный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. В. Енин (Харьков); 3. М. Рябчиков (Московская обл.).

Класс II—Б (125 см³, всесоюзный): 1. А. Шилин (Москва); 2. Г. Хидешели (Тбилиси); 3. В. Лыткин (Курск).

Класс III (175 см³): 1. Э. Срапионян (Ереван); 2. А. Заградин (Ленинград); 3. Ю. Рейнтам (Таллин).

Класс II—В (125 см³, всесоюзный юношеский): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. В. Густешов (Москва); 3. А. Потехин (Москва).

Класс IV (50 см³, юношеский): 1. Ю. Руткс (Рига); 2. П. Энок (Таллин); 3. В. Кузнецов (РСФСР).
Командный зачет: 1. Грузинская ССР; 2. Москва; 3. Украинская ССР.

1971 г.

Класс II—А (125 см³, международный): 1. В. Бортниекс (Рига); 2. А. Шилин (Видное); 3. А. Таскин (Москва).

Класс II—Б (125 см³, всесоюзный): 1. С. Байбуртян (Ереван); 2. А. Иванов (Ленинград); 3. И. Барда (Рига).

Класс III (175 см³): 1. М. Рябчиков (Москва); 2. Г. Михайлов (Баку); 3. А. Мирзоян (Баку).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Азербайджанская ССР; 3. Москва.

1972 г.

Класс А (100 см³ и 125 см³, без коробки передач): 1. А. Сафонов (Москва); 2. В. Лыткин (Курск); 3. В. Чуваев (Курск).

Класс Б (125 см³, национальный): 1. В. Чуваев (Курск); 2. А. Иванов (Ленинград); 3. А. Заградин (Ленинград).

Класс С (125 см³, международный): 1. А. Сафонов (Москва); 2. М. Рябчиков (Москва); 3. А. Таскин (Москва).

Класс К (175 см³): 1. В. Орехов (Пушкино); 2. У. Стейнертс (Рига); 3. Н. Попов (Киев).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Азербайджанская ССР.

1973 г.

Класс А (100 и 125 см³, без коробки передач): 1. М. Рябчиков (Москва); 2. М. Густешов (Москва); 3. А. Шилин (Видное).

Класс Б (125 см³, национальный): 1. В. Чуваев (Курск); 2. А. Иванов (Ленинград); 3. М. Киркилас (Вильнюс).

Класс С (125 см³, международный): 1. М. Рябчиков (Москва); 2. А. Таскин (Москва); 3. В. Лыткин (Курск).

Класс К (175 см³): 1. В. Орехов (Пушкино); 2. К. Сарухян (Баку); 3. У. Стейнертс (Рига).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Латвийская ССР.

1974 г.

Класс I (125 см³, без коробки передач): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. М. Рябчиков (Москва); 3. А. Зайцев (Москва).

Класс II (125 см³, национальный): 1. В. Иванченко (Курск); 2. А. Иванов (Ленинград); 3. И. Власов (Ленинград).

Класс II (юноши): 1. В. Иванченко (Курск); 2. П. Бушланов (Магнитогорск); 3. А. Григорьев (Ленинград).

Класс III (125 см³, международный): 1. М. Рябчиков (Москва); 2. А. Мирзоян (Москва); 3. М. Густешов (Москва).

Класс IV (175 см³): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. А. Зайцев (Москва); 3. В. Бортниекс (Рига).

Класс V (50 см³, юноши): 1. М. Иле (Сигулда); 2. В. Тихомиров (Москва); 3. С. Лотков (Светлоград).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Латвийская ССР; 3. Казахская ССР.

1975 г.

Класс I (125 см³ без коробки передач): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. А. Зайцев (Москва); 3. А. Сафонов (Москва).

Класс II (125 см³ национальный): 1. В. Пикулев (Москва); 2. Р. Васадзе (Тбилиси); 3. В. Калачев (Курск).

Класс III (125 см³ международный): 1. А. Таскин (Москва); 2. М. Рябчиков (Москва); 3. М. Густешов (Москва).

Класс IV (175 см³): 1. И. Бушланов (Свердловск); 2. М. Густешов (Москва); 3. А. Ковалик (Минск).

Класс V (юноши, 50 см³): 1. В. Тихомиров (Москва), 2. В. Щекин (РСФСР); 3. М. Иле (Рига).

Командный зачет: 1. Москва; 2. РСФСР; 3. Ленинград.

Кросс

1951 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Витюк и К. Галыгин (Советская Армия); 2. Л. Грищук и В. Макаров (Советская Армия); 3. А. Сергеев и Ю. Умнов (Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150: 1. Н. Пономарев и К. Шурланов («Торпедо»); 2. Н. Подстрельнов и Д. Давыдов («Торпедо»); 3. М. Цаплов и М. Ищук («Торпедо»).

1952 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Л. Грищук и Г. Борзых (Москва, Советская Армия); 2. В. Витюк и К. Галыгин (Москва, Советская Армия); 3. А. Сергеев и А. Богданов (Москва, Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150: 1. Н. Розанов и М. Кандауров (Москва, «Торпедо»); 2. И. Павла и Т. Брехунец (Киев, «Труд»); 3. В. Неровнов и А. Корсаков (Москва, «Труд»).

1953 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Витюк и К. Галыгин (Москва, Советская Армия); 2. Л. Грищук и Г. Борзых (Москва, Советская Армия); 3. В. Петров и Б. Тютяков (Москва, «Труд»).

Класс ЗИЛ-150: 1. В. Шестаков и А. Попов (Москва, Советская Армия); 2. Н. Пономарев и В. Черников (Москва, «Торпедо»); 3. А. Пименов и Д. Севастьянов (Москва, «Труд»).

1954 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Л. Грищук и М. Тришин (Москва, Советская Армия); 2. В. Дурницын и Е. Жернаков (Москва, Советская Армия); 3. М. Гопенко и В. Евсеев (Москва, Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150: 1. А. Мишунин и А. Попов (Советская Армия); 2. Н. Кочетков и Е. Федоров (Советская Армия); 3. В. Николаев и Е. Нарцизов («Труд»).

1955 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Л. Грищук и В. Лапин (Москва, Советская Армия); 2. М. Гопенко и В. Ершов (Москва, Советская Армия); 3. В. Иванов и М. Кондрашов (Москва, Советская Армия).

Класс ГАЗ-63: 1. В. Дурницын и А. Ипатенко (Советская Армия); 2. И. Силкин и И. Бельский (Советская Армия); 3. С. Ковязин и П. Федосеев (Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150: 1. Н. Пономарев и В. Черников (Москва, «Торпедо»); 2. Н. Подстрельнов и В. Городникин (Москва, «Торпедо»); 3. М. Бобров и В. Гончаров (Москва, «Буревестник»).

1956 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Витюк и К. Галыгин (Москва, Советская Армия); 2. Г. Ширшов и Е. Отрадных (Горький, «Торпедо»); 3. В. Лисицын и В. Кандалинцев (Москва, «Буревестник»);

Класс ГАЗ-63: 1. Ю. Сидненко и Р. Балодис (Советская Армия); 2. В. Пономарев и А. Гальян (Советская Армия); 3. Г. Усов и А. Митрофанов (Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150: 1. А. Пименов и Д. Севастьянов (Москва, «Буревестник»); 2. Н. Розанов и М. Назаров (Москва, «Торпедо»); 3. Н. Подстрельнов и В. Подлеснов (Москва, «Торпедо»).

1957 г.

Класс ГАЗ-51: 1. М. Гопенко и А. Колесников (Москва, Советская Армия); 2. Р. Усольцев и А. Шкапов (Горький, «Торпедо»); 3. В. Кандалинцев и Н. Карушев (Москва, «Буревестник»).

Класс ГАЗ-63: 1. С. Акимов и Н. Амелькин (Советская Армия); 2. Д. Профатиллов и А. Мищенко (Советская Армия); 3. В. Дурницын и М. Григорьев (Советская Армия).

Класс ЗИЛ-150 и УРАЛ-355: 1. П. Терентьев и А. Рубинштейн («Торпедо»); 2. П. Галкин и Г. Полуэктов («Торпедо»); 3. Н. Ковыляев и А. Кискин («Торпедо»).

1960 г.

Класс V (ГАЗ-51): 1. Н. Соколов (Новосибирск, Советская Армия); 2. В. Витюк (Москва, Советская Армия); 3. В. Щелоков (Горький, «Труд»).

Класс VI (ЗИЛ-150, ЗИЛ-164, УРАЛ-355): 1. А. Погудин (Москва, «Спартак»); 2. В. Неровнов (Москва, «Спартак»); 3. В. Чаплиев (Москва, «Спартак»).

Класс VII (ГАЗ-69): 1. И. Леонов (Рига, Советская Армия); 2. И. Пазынич (Рига, Советская Армия); 3. К. Галыгин (Москва, Советская Армия).

Класс VIII (ГАЗ-63 и ЗИЛ-164 с арочными шинами): 1. Н. Рохлин (Новосибирск, Советская Армия); 2. И. Силкин (Новосибирск, Советская Армия); 3. В. Дурницын (Москва, Советская Армия).

1961 г.

Класс V (ГАЗ-51): 1. Н. Соколев (Новосибирск); 2. А. Роска (Рига); 3. В. Куренков (Москва).

Класс VI (ЗИЛ-164): 1. В. Чаплиев (Москва); 2. А. Грибов (Москва); 3. В. Жуков (Москва).

Класс VII (ГАЗ-69): 1. И. Леонов (Рига); 2. М. Артиховский (Москва); 3. Э. Кедровский (Новосибирск).

Класс VIII (ГАЗ-63, ЗИЛ-157): 1. С. Тенишев (Москва); 2. Г. Каракозов (Баку); 3. М. Кляпнев (Баку).

В 1962—1965 годах чемпионат не разыгрывался.

1966 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Новиков (Рязань).

Класс ГАЗ-69: 1. И. Леонов (Рига).

Класс ЗИЛ-164: 1. В. Чаплиев (Москва).

1967 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Н. Ефимов (Москва); 2. В. Николаев (Рязань); 3. С. Ильиных (Новосибирск).

Класс ГАЗ-69: 1. И. Леонов (Рига); 2. Г. Нигматуллин (Москва); 3. Э. Кедровский (Новосибирск).

Класс ЗИЛ-164: 1. Б. Коротков (Москва); 2. А. Саморохов (Москва); 3. Ю. Асалин (Москва).

Класс ЗИЛ-130: 1. Г. Краюхин (Москва); 2. В. Жуков (Москва); 3. А. Логинов (Москва).

1968 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Яценко (Москва); 2. Т. Эверт (Вильянди); 3. В. Николаев (Рязань).

Класс ГАЗ-69: 1. И. Леонов (Рига); 2. Э. Кедровский (Новосибирск); 3. Ю. Рукин (Ульяновск).

Класс ЗИЛ-164: 1. А. Грибов (Москва); 2. В. Коротков (Москва); 3. А. Сидоров (Москва).

Класс ЗИЛ-130: 1. Г. Краухин (Москва); 2. В. Тюляев (Москва); 3. Б. Белых (Хабаровск).

1969 г.

Класс ГАЗ-69 и УАЗ-452: 1. А. Курочкин (Ульяновск); 2. Г. Каракозов (Баку); 3. К. Юхимчук (Хабаровск).

Класс ГАЗ-51: 1. Е. Свечников (Рязань); 2. В. Николаев (Рязань); 3. В. Гуреев (Рига).

Класс ЗИЛ-164: 1. К. Житков (Москва); 2. В. Коротков (Москва); 3. А. Сидоров (Москва).

Класс ЗИЛ-130: 1. Ю. Асалин (Москва); 2. Г. Краухин (Москва); 3. В. Чадаев (Москва).

1970 г.

Класс ГАЗ-69 и УАЗ-452: 1. А. Курочкин (Ульяновск); 2. А. Звингевиц (Рига); 3. Э. Кедровский (Новосибирск).

Класс ГАЗ-51: 1. В. Яценко (Москва); 2. Н. Соколев (Новосибирск); 3. Е. Свечников (Рязань).

Класс ЗИЛ-164: 1. А. Коротков (Москва); 2. К. Житков (Москва); 3. А. Чивинскас (Вильнюс).

Класс ЗИЛ-130: 1. Г. Краухин (Москва); 2. Т. Эверт (Таллин); 3. А. Гаранин (Москва).

Командный зачет: 1. Москва; 2. Эстонская ССР; 3. Латвийская ССР.

1971 г.

Класс ГАЗ-69 и УАЗ-452: 1. В. Кулюкин (Москва); 2. Г. Каракозов (Баку); 3. В. Набабкин (Рига).

Класс ГАЗ-51: 1. В. Ященко (Москва); 2. С. Ильиных (Новосибирск); 3. Е. Свечников (Рязань).

Класс ЗИЛ-130: 1. Т. Эверт (Таллин); 2. М. Говоров (Рязань); 3. А. Курилев (Москва).

Класс ЗИЛ-164 и ГАЗ-53: 1. К. Житков (Москва); 2. А. Зобнин (Москва); 3. А. Дьяченко (Москва).

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Белорусская ССР.

1972 г.

Класс I (ГАЗ-69, УАЗ-452): 1. А. Соломасов (Москва); 2. В. Дунаев (Ульяновск); 3. Е. Кедровский (Новосибирск).

Класс II (ГАЗ-51): 1. В. Ященко (Москва); 2. С. Ильиных (Новосибирск); 3. И. Вилькинис (Вильнюс).

Класс III (ГАЗ-53А, ЗИЛ-164): 1. К. Житков (Москва); 2. У. Сулищев (Самарканд); 3. В. Хаванов (Самарканд).

Класс IV (ЗИЛ-130): 1. Г. Краюхин (Москва); 2. О. Груднов (Оренбург); 3. В. Михалкин (Москва).

1973 г.

Класс I (ГАЗ-69, УАЗ-452): 1. А. Соломасов (Москва); 2. В. Кулагин (Москва); 3. А. Курочкин (Ульяновск).

Класс II (ГАЗ-51): 1. В. Яценко (Москва); 2. В. Куренков (Москва); 3. О. Пяль (Таллин).

Класс III (ГАЗ-53А, ЗИЛ-164): 1. С. Семикин (Рязань); 2. В. Яшков (Горький); 3. К. Житков (Москва).

Класс IV (ЗИЛ-130): 1. Е. Свечников (Рязань); 2. В. Кузнецов (Рязань); 3. Ю. Асалин (Москва).

1974 г.

Класс I (ГАЗ-69, УАЗ-469): 1. В. Карпов (Москва); 2. В. Дунаев (Ульяновск); 3. В. Харужа (Ульяновск).

Класс II (ГАЗ-51): 1. Х. Томас (Тукумс); 2. В. Ершов (Рязань); 3. В. Михайлов (Тукумс).

Класс IV (ЗИЛ-130): 1. А. Сидоров (Москва); 2. Н. Хритоненко (Москва); 3. А. Гаранин (Москва).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Эстонская ССР.

1975 г.

Класс I: 1. Л. Акименко (Кишинев); 2. В. Дунаев (Ульяновск); 3. В. Резниченко (Дмитров).

Класс II: 1. В. Яценко (Москва); 2. Ю. Волков (Тарту); 3. Я. Янсон (Тукумс).

Класс III: 1. К. Житков (Москва); 2. С. Толстолуцкий (Горький); 3. В. Савченко (Баку).

Класс IV: 1. С. Аксенов (Кишинев); 2. Ю. Асалин (Москва); 3. В. Ефимов (Курган).

Многоборье

1966 г.

Класс ГАЗ-51: 1. А. Лось (Чернигов); 2. В. Зубихин (РСФСР); 3. Г. Мельник (Кишинев).

Класс ГАЗ-21: 1. Н. Любимов (Симферополь); 2. В. Подвигин (Кишинев); 3. Л. Малютенко (Симферополь).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Эстонская ССР.

1967 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Ю. Александров (Москва); 2. В. Кираджян (Ереван); 3. Ш. Овсепян (Ереван).

Класс ГАЗ-21: 1. А. Алиев (Новокузнецк); 2. В. Апциаури (Тбилиси); 3. В. Юзбашьян (Ташкент).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Эстонская ССР.

1968 г.

Класс ГАЗ-51: 1. М. Берман (Киев); 2. А. Карпенко (Приморск); 3. В. Романов (Ленинград).

Класс ГАЗ-21: 1. Н. Любимов (Симферополь); 2. Г. Булкин (Ленинград); 3. А. Колодницкий (Харьков).

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Украинская ССР; 3. РСФСР.

1969 г.

Класс ГАЗ-51: 1. К. Вирк (Таллин); 2. А. Лось (Чернигов); 3. О. Саареокс (Таллин).

Класс ГАЗ-21: 1. Н. Любимов (Симферополь); 2. В. Кираджян (Ереван); 3. Н. Галиуллин (Казань).

Командный зачет: Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Украинская ССР.

1970 г.

Класс ГАЗ-51: 1. Ш. Овсепян (Ереван); 2. В. Левшин (Тбилиси); 3. К. Вирк (Таллин).

Класс ГАЗ-21: 1. В. Кираджян (Ереван); 2. Р. Лайдо (Таллин); 3. Н. Любимов (Симферополь).

Командный зачет: 1. Украинская ССР; 2. Армянская ССР; 3. Эстонская ССР.

1971 г.

Класс ГАЗ-51: 1. К. Вирк (Таллин); 2. Я. Сарс (Рига); 3. В. Одинокоев (РСФСР).

Класс ГАЗ-21: 1. Ю. Павский (Алма-Ата); 2. Р. Лайдо (Таллин); 3. В. Терентьев (Ленинград).

1972 г.

Класс ГАЗ-51: 1. К. Вирк (Таллин); 2. В. Балашов (РСФСР); 3. Г. Яновский (Рига).

Класс ГАЗ-24: 1. Ф. Романчук (Минск); 2. А. Александров (Гродно); 3. Х. Игнатьев (Рига).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР.

1973 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Сенин (Хабаровск); 2. В. Балашов (РСФСР); 3. П. Лаврентьев (Рига).

Класс ГАЗ-24: 1. Ю. Джумма (Новосибирск); 2. Н. Любимов (Симферополь); 3. В. Остриков (Целиноград).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР.

1974 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Сенин (Хабаровск); 2. Г. Яновский (Рига); 3. А. Лось (Чернигов).

Класс ГАЗ-24: 1. Н. Любимов (Симферополь); 2. Ю. Джумма (Новосибирск); 3. Я. Межецкис (Рига).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Ленинград; 3. Грузинская ССР.

1975 г.

Класс ГАЗ-51: 1. В. Сенин (РСФСР); 2. Р. Авагян (Армянская ССР); 3. Х. Яновскис (Латвийская ССР).

Класс ГАЗ-21: 1. В. Гогодзе (Грузинская ССР); 2. А. Павлов (Латвийская ССР); 3. В. Юзбашьян (Узбекская ССР).

Командный зачет: Грузинская ССР; 2. РСФСР; 3. Латвийская ССР.

Ипподромные гонки

1966 г.

Группа «А» (серийные «Волги»): 1. В. Мосолов (Горький, «Труд»); 2. Б. Щетинский (Ленинград, «Спартак»); 3. И. Пугачев (Горький, «Труд»).

Группа «Б» (серийные «Москвичи»): 1. В. Бубнов (Москва, «Труд»); 2. В. Щавелев (Москва, «Труд»); 3. Э. Лифшиц (Москва, «Труд»).

1967 г.

Группа «А» (серийные «Волги»): 1. В. Мосолов (Горький, «Труд»); 2. Б. Щетинский (Ленинград, «Спартак»); 3. В. Калнынь (Рига, «Даугава»).

Группа «Б» (серийные «Москвичи»): 1. В. Бубнов (Москва, «Труд»); 2. Э. Лифшиц (Москва, «Труд»); 3. П. Гульбис (Рига, АМК).

В 1968 году первенство не разыгрывалось.

1969 г.

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. И. Астафьев (Москва, «Труд»); 2. Л. Фомин (Москва, «Труд»); 3. В. Ржечицкий (Москва, «Труд»).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. В. Мосолов (Горький, «Труд»); 2. В. Добров (Москва, «Спартак»); 3. А. Якушев (Москва, «Спартак»).

1970 г.

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. И. Астафьев (Москва); 2. С. Тенишев (Москва, «Труд»); 3. А. Ламин (Москва, «Труд»).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. В. Добров (Москва, «Спартак»); 2. С. Колесник (Москва, «Спартак»); 3. А. Якушев (Москва, «Спартак»).

1971 г.

Класс III—А (серийные «Москвичи-412»): 1. А. Сафонов (Москва, «Труд»); 2. И. Астафьев (Москва, «Труд»); 3. Л. Евсиков (Москва, «Труд»).

Класс V—Б (серийные «Волги»): 1. В. Калнынь (Рига, «Даугава»); 2. А. Замыслов (Москва, «Спартак»); 3. А. Якушев (Москва, «Спартак»).

1972 г.

Первенство не разыгрывалось.

1973 г.

Группа 1. Класс I (до 1300 см³): 1. Э. Пистунувич; 2. В. Николаев; 3. А. Козырчиков (все Тольятти, «Труд») — все на ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс II (от 1300 до 1600 см³): 1. Г. Савинов (Москва, «Спартак») — «Москвич-412»; 2. Э. Пистунувич (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2101; 3. В. Богатов (Москва, «Спартак») — «Москвич-412».

Группа 1. Класс III (от 2000 до 2500 см³): 1. А. Замыслов (Москва, «Спартак»); 2. Н. Кирпичников (Москва, «Спартак»); 3. В. Мосолов (Горький, «Труд») — все ГАЗ-24.

Группа 4. Классы I, II, III: 1. Н. Кирпичников (Москва, «Спартак») — ГАЗ-24; 2. Э. Пистунович (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2101; 3. В. Калнынь (Рига, «Даугава») — ГАЗ-21.

1974 г.

Группа 1. Класс I (до 1300 см³): 1. Ю. Козлов (Москва, Советская Армия); 2. А. Козырчиков (Тольятти, «Труд»); 3. П. Хельк (Тольятти, «Труд») — все ВАЗ-2101.

Группа 1. Класс II (от 1300 до 1600 см³): 1. Э. Пистунович (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2101; 2. В. Богатов (Москва, «Спартак») — «Москвич-412»; 3. А. Григорьев (Москва, «Труд») — «Москвич-412».

Группа 1. Класс III (от 2000 до 2500 см³): 1. В. Юшин (Москва, «Спартак») — ГАЗ-21; 2. В. Адамский (Москва, «Спартак») — ГАЗ-24; 3. Н. Елизаров (Горький, «Труд») — ГАЗ-24.

Группа 4. Классы I, II, III: 1. В. Бубнов (Москва, «Труд») — «Москвич-412»; 2. А. Козырчиков (Тольятти, «Труд») — ВАЗ-2101; 3. В. Богатов (Москва, «Спартак») — «Москвич-Волга».

1975 г.

Группа 2: 1. А. Козырчиков (Тольятти) — ВАЗ-2101; 2. Г. Иванов (Тольятти) — ВАЗ-2101; 3. А. Сафонов (Москва) — «Москвич-412».

Розыгрыш «Трофея заводов»

1971 г.

	Очки
1. Автозавод имени Ленинского комсомола	91
2. Волжский автомобильный завод	36
3. Горьковский автомобильный завод	35
4. Ижевский автомобильный завод	33
5. Таллинский авторемонтный завод	30
6. Запорожский автомобильный завод	19
7. Ульяновский автомобильный завод	8

1972 г.

1. Автозавод имени Ленинского комсомола	92
2. Горьковский автомобильный завод	37
3. Волжский автомобильный завод	31
4. Ижевский автомобильный завод	31
5. Завод имени Лихачева	25
6. Таллинский авторемонтный завод	18
7. Ульяновский автомобильный завод	17
8. Уфимский моторостроительный завод	10
9. Запорожский автомобильный завод	8

1973 г.

1. Волжский автомобильный завод	112
2. Автозавод имени Ленинского комсомола	111
3. Горьковский автомобильный завод	47
4. Уфимский моторостроительный завод	35

	Очки
5. Ижевский автомобильный завод	29
6. Завод имени Лихачева	23
7. Ульяновский автомобильный завод	18
8. Таллинский опытный авторемонтный завод	10
9. Запорожский автомобильный завод	7

1974 г.

1. Волжский автомобильный завод	154
2. Автозавод имени Ленинского комсомола	128
3. Уфимский моторостроительный завод	38
4. Ижевский автомобильный завод	24
5. Горьковский автомобильный завод	24
6. Ульяновский автомобильный завод	22
7. Завод имени Лихачева	8

1975 г.

1. Волжский автомобильный завод	123
2. Горьковский автомобильный завод	67
3. Автозавод имени Ленинского комсомола	57
4. Таллинский опытный авторемонтный завод	42
5. Ижевский автомобильный завод	33
6. Уфимский моторный завод	21
7. Ульяновский автомобильный завод	17
8. Завод имени Лихачева	6

**МНОГОКРАТНЫЕ (ТРИ И БОЛЕЕ РАЗ)
ЧЕМПИОНЫ СССР ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ**

Обозначения после года: Г — кольцевые и линейные гонки, И — ипподромные гонки, К — кросс, КА — картинг, М — многоборье, Р — ралли.

Акопов Роберт (Тбилиси): 1967 — КА, 1970 — КА, 1974 — КА, 1974 — КА, 1975 — КА.

Андреев Юрий (Москва): 1963 — Г, 1970 — Г, 1973 — Г.

Астафьев Иван (Москва): 1968 — Р, 1969 — Г, 1969 — И, 1970 — И.

Борисов Дмитрий (Москва): 1957 — Г, 1958 — Р, 1959 — Г.

Бортниекс Виктор (Рига): 1966 — КА, 1967 — КА, 1968 — КА, 1969 — КА, 1970 — КА, 1971 — КА.

Брундза Стасис (Вильнюс): 1971 — Р, 1974 — Р, 1975 — Р.

Бубнов Владимир (Москва): 1964 — Г, 1966 — И, 1966 — Г, 1967 — И, 1970 — Р, 1973 — Р, 1974 — И.

Веретов Евгений (Москва): 1956 — Г, 1957 — Г, 1960 — Г.

Вирк Кауко (Таллин): 1969 — М, 1971 — М, 1972 — И.

Витюк Виктор (Москва): 1951 — К, 1953 — К, 1956 — К.

Галыгин Карл (Бронницы): 1951 — К, 1953 — К, 1956 — К, 1961 — Г.

Герасимов Андрей (Москва): 1951 — Г, 1952 — К, 1956 — К, 1961 — Г.

Гирдаускас Арвидас (Каунас): 1972 — Р, 1974 — Р, 1975 — Р.

Гирдаускас Каститис (Каунас): 1967 — Р, 1972 — Р, 1974 — Р, 1975 — Р.

Греков Владимир (Краснодар): 1967 — Г, 1970 — Г, 1971 — Г, 1974 — Г.

Гриффель Энн (Таллин): 1963 — Г, 1968 — Г, 1969 — Г, 1971 — Г, 1972 — Г, 1975 — Г.

Грицук Леонид (Москва): 1952 — К, 1954 — К, 1955 — К.

Житков Кирилл (Москва): 1969 — К, 1971 — К, 1972 — К, 1975 — К.

Заргарян Генрих (Ереван): 1964 — Р, 1965 — Р, 1967 — Р, 1970 — Р.

Козлов Юрий (Москва): 1966 — Р, 1967 — Р, 1974 — И, 1975 — Г.

Краюхин Геннадий (Москва): 1967 — К, 1968 — К, 1970 — К, 1972 — К.

Лайв Мадис (Таллин): 1963 — Г, 1964 — Г, 1968 — Г, 1971 — Г, 1972 — Г, 1975 — Г.

Леонов Иосиф (Рига): 1960 — К, 1961 — К, 1966 — К, 1967 — К, 1968 — К.

Любимов Николай (Симферополь): 1966 — М, 1968 — М, 1969 — М, 1974 — М.

Орехов Вадим (Пушкино): 1968 — КА, 1972 — КА, 1973 — КА.

Метелев Михаил (Горький): 1950 — Г, 1952 — Г, 1955 — Г, 1956 — Г.

Мосолов Вячеслав (Горький): 1954 — Г, 1965 — Г, 1966 — И, 1967 — И, 1969 — И, 1972 — Р.

Пистунович Эдуард (Тольятти): 1971 — Г, 1973 — И, 1974 — И.

Потапчик Леонтий (Вильнюс): 1968 — Р, 1969 — Р, 1972 — Р.

Рябчиков Михаил (Москва): 1968 — КА, 1971 — КА, 1973 — КА, 1973 — КА, 1974 — КА.

Рятсепп Иво (Таллин): 1962 — Г, 1963 — Г, 1969 — Г.

Сафонов Александр (Москва): 1966 — КА, 1971 — И, 1972 — КА, 1972 — КА.

Сургучев Георгий (Москва): 1960 — Г, 1964 — Г, 1965 — Г.

Сучков Николай (Москва): 1960 — Р, 1961 — Р, 1964 — Р.

Теренецкий Юрий (Москва): 1972 — Г, 1973 — Г, 1975 — Г.

Чвилов Юрий (Москва): 1960 — Р, 1961 — Г, 1962 — Г, 1963 — Г.

Щавелев Виктор (Москва): 1961 — Р, 1964 — Р, 1965 — Г, 1969 — Р.

Ященко Владимир (Москва): 1968 — К, 1970 — К, 1971 — К, 1972 — К, 1973 — К, 1975 — К.

**СПОРТСМЕНЫ ЛИТОВСКОЙ ССР —
ЧЕМПИОНЫ И ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

Принятые сокращения: I — чемпион СССР, II — серебряный призер; III — бронзовый призер; 1963 — год проведения чемпионата; Г — кольцевые гонки, КА — картинг, К — кросс, М — многоборье, Р — ралли.

В. Аксионайтис (Вильнюс): II — 1963 — Г, III — 1964 — К.

Т. Банис (Вильнюс): II — 1963 — Г, II — 1965 — Р.

С. Брундза (Вильнюс): I — 1971 — Р, I — 1974 — Р, I — 1975 — Р, III — 1972 — Р, III — 1974 — Р.

Й. Вайтенас (Вильнюс): I — 1974 — Р, II — 1969 — Г, III — 1961 — Р.

Й. Вилькинис (Вильнюс): III — 1972 — К.

А. Гирдаускас (Каунас): I — 1972 — Р, I — 1974 — Р, I — 1975 — Р.

К. Гирдаускас (Каунас): I — 1967 — Р, I — 1972 — Р, I — 1974 — Р, I — 1975 — Р.

В. Гламбоцкас (Вильнюс): III — 1973 — Р.

И. Изотов (Вильнюс): II — 1968 — Р, II — 1972 — Г.

М. Киркилас (Вильнюс): III — 1973 — КА.

В. Лаужецкас (Каунас): I — 1961 — Р, II — 1963 — Р.

Л. Липовский (Каунас): III — 1965 — Г.

С. Малинаускас (Каунас): I — 1967 — Р, II — 1966 — Р, II — 1968 — Р, III — 1970 — Р.

В. Олека (Вильнюс): I — 1974 — Г, III — 1965 — Р, I — 1975 — Г.

Ю. Олека (Вильнюс): I — 1965 — Р, II — 1962 Р, III — 1961 — Р.

З. Паскачимас (Вильнюс): I — 1968 — Р, II — 1967 — Р, III — 1966 — Р.

Э. Повилайтис (Вильнюс): I — 1969 — Р, I — 1974 — Р.

Л. Потапчик (Вильнюс): I — 1968 — Р, I — 1969 — Р, I — 1972 — Р, II — 1967 — Р, III — 1966 — Р.

В. Рожукас (Каунас): I — 1975 — Р.

А. Рябчинский (Каунас): III — 1962 — Р.

В. Рябчинский (Вильнюс): III — 1972 — Р.

И. Сагатаускас (Каунас): I — 1973 — Р, III — 1967 — Р.

А. Сакалаускас (Каунас): III — 1960 — Р, III — 1965 — Р.

Р. Селемонавичус (Вильнюс): II — 1966 — КА

С. Симонян (Вильнюс): III — 1961 — Р.

П. Тимофеев (Вильнюс): III — 1973 — Р.

В. Туникас (Каунас): I — 1973 — Р, II — 1974 — Р.

К. Тупе (Каунас): III — 1973 — Г.

Р. Харунас (Вильнюс): I — 1965 — Р.

А. Чивинскас (Вильнюс): III — 1970 — К.

В. Чутяле (Каунас): II — 1966 — Р, III — 1967 — Р.

П. Шатас (Каунас): I — 1961 — Р, II — 1963 — Р.

Л. Шувалов (Вильнюс): I — 1972 — Р, II — 1965 — Р, III — 1961 — Р, I — 1975 — Р.

А. Юрвичус (Каунас): III — 1975 — Г.

Р. Якученис (Каунас): III — 1970 — Р, III — 1974 — Р.

Р. Янушевичюс (Каунас): III — 1960 — Р.

РЕЗУЛЬТАТЫ
ВЫСТУПЛЕНИЙ СОВЕТСКИХ
АВТОСПОРТСМЕНОВ
НА МЕЖДУНАРОДНЫХ
СОРЕВНОВАНИЯХ

Кольцевые гонки

1961 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГОНКИ НА ПРИЗ ЦАМК СССР (г. Ленинград, СССР).

Формула «Юниор» (1000 см³): 1. К. Линкольн (Финляндия) — «Купер-Юниор»; 2. Л. Маттила (Финляндия) — «Лотус-20»; 3. И. Норделл (Финляндия) — «Купер-Юниор»... 8. Ю. Чвиров (СССР) — «Москвич-ГЗ»... 10. М. Ковалев (СССР) — КВН-1300 ... 11. Г. Зинин (СССР) — КВН-1300.

Формула 3 (500 см³): 1. К. Линкольн (Финляндия) — «Купер-Нортон»; 2. Ю. Бугров (СССР) — «Эстония-3»; 3. В. Бейшанс (СССР) — «Эстония-3».

Спортивные автомобили: 1. К. Линкольн (Финляндия) — «Купер—Монако»; 2. А. Суховой (СССР) — КВН-2500; 3. В. Марейкин (СССР) — КВН-2500.

Гоночные автомобили свободной формулы: 1. Х. Хиетаринта (Финляндия) — «Ягуар-Д»; 2. Л. Кырге (СССР) — ГАЗ-22; 3. Ю. Вишняков (СССР) — АСК.

Командный зачет: 1. Финляндия; 2. СССР; 3. ГДР.

1962 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГОНКИ (г. Ленинград, СССР).

Формула «Юниор» (1100 см³): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. А. Вейнер (ПНР) — «РАК—Вартбург»; 3. Т. Тегелер (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 7. Х. Саарм (СССР) — АСК ... 9. Е. Веретов (СССР) — «Москвич-ГЗ» .. 10. Я. Вартпатриков (СССР) — КВН-1300.

Спортивные автомобили (2500 см³): 1. М. Фосек (ЧССР) — «Шкода-1100-ОХЦ»; 2. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-1100-ОХЦ»; 3. Ю. Марков (СССР) — АСК; 4. Р. Гольдин (СССР) — АСК; 5. Ю. Андреев (СССР) — АСК.

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ЧССР.

1963 г.

ТОВАРИЩЕСКАЯ ВСТРЕЧА НА КУБОК ЦАМК СССР (г. Минск, СССР).

Формула «Юниор» (1100 см³): 1. Ф. Редляйн (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 3. Г. Тимошек (ПНР) — «РАК—Вартбург» ... 5. Э. Гриффель (СССР); 6. У. Аава (СССР) — оба «Эстония-5-Вартбург»; 7. А. Аргентов (СССР) — «Киев-2-Вартбург».

1965 г.

МАТЧ ПО АВТОМОТОСПОРТУ СССР—ИТАЛИЯ. В программу входили три вида автоспорта.

Кольцевая гонка на машинах формулы 3 (1000 см³): 1. Э. Маланка (Италия) — «Де-Санктис-Форд» ... 6. Г. Сургучев (СССР) — «Мелькус—Вартбург».

Слалом на легковых автомобилях класса 1300 см³: 1. А. Пинто (Италия) — «Альфа-Ромео Джулия ГТА» ... 4. В. Бубнов (СССР) — «Москвич-408».

Картинг на машинах класса 125 см³: 1. Г. Са-
ла (Италия) ... 4. Е. Цыплаков (СССР).

Счет автомобильной части в программе матча
87:20 в пользу сборной Италии.

1966 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

I этап. Будапешт (ВНР). Автомобили формулы
3 (1000 см³): 1. В. Губачек (ЧССР) — «Мелькус—
Вартбург»; 2. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—
Вартбург»; 3. Ю. Келбания (ПНР) — «РАК—Варт-
бург»... 8. А. Сейлер (СССР) — «Эстония-9-Варт-
бург».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3.
ПНР; ... 5. СССР.

III этап. г. Ленинград. Автомобили формулы
3 (1000 см³): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус —
Вартбург»; 2. Л. Беляк (ПНР) — «РАК—Вартбург»;
3. Ф. Редляйн (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ...
7. Ю. Андреев (СССР); 8. В. Лапин (СССР) 9.
Я. Вартпатриков (СССР) — все «Мелькус—Варт-
бург».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. ВНР;
4. СССР.

1967 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИ- ЧЕСКИХ СТРАН. Формула 3 (1000 см³).

I этап. Дьор (ВНР): 1. Г. Мелькус (ГДР) —
«Мелькус—Вартбург»; 2. В. Лейманн (ГДР) —
«СЕГ—Вартбург»; 3. Т. Селеш (ВНР) — «Мель-
кус—Вартбург» ... 6. Ю. Андреев (СССР) — «Эсто-
ния-9-Вартбург» ... — 7. Г. Жарков (СССР) — «Эс-

тония-9-Вартбург» ... 8. В. Ржечицкий (СССР) — «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ВНР.

II этап. Краков (ПНР): 1. М. Фоусек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 2. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 3. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 16. В. Ржечицкий (СССР); 17. Г. Жарков (СССР) — оба «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР... 5. СССР.

III этап. Брно (ЧССР): 1. В. Губачек (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 3. М. Фоусек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

IV этап. Дрезден (ГДР): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. М. Фоусек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 3. В. Лейманн (ГДР) — «СЕГ-Вартбург»... 7. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ПНР... 5. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Г. Мелькус (ГДР); 2. М. Фоусек (ЧССР); 3. В. Бобек (ЧССР). Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ПНР... 5. СССР.

1968 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Формула 3 (1000 см³).

I этап. Щецин (ПНР): 1. М. Фоусек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 2. В. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 3. Л. Беляк (ПНР) — «РАК-Косворт»; 4. В. Греков (СССР) — «Эстония-9-Вартбург» ... 7. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

II этап. Штрамберг (ЧССР): 1. М. Фоусек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 2. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 3. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»... 7. Э. Гриффель (СССР); 8. В. Греков (СССР); 9. Глурджидзе (СССР) — все «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

III этап. Рига (СССР): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»; 3. Л. Бемяк (ПНР) — «РАК—Косворт»; 4. Э. Гриффель (СССР); 5. Ю. Андреев (СССР); 6. В. Греков (СССР)... 9. Г. Жарков (СССР) — все «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. М. Фоусек (ЧССР); 2. Г. Мелькус (ГДР); 3. Л. Бемяк (ПНР)... 7. Э. Гриффель (СССР)... 8. Греков (СССР)... 10. Ю. Андреев (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

1969 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Формула 3 (1000 см³).

I этап. Хавиржов (ЧССР): 1. В. Губачек (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Ондржейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 3. В. Бобек (ЧССР) — «Шкода-ФЗ»... 9. В. Греков (СССР) — «Эстония-9-Вартбург»... 11. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-9-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

II этап. Минск (СССР): 1. В. Губачек (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Ондражейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 3. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-Ф3»; 4. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт» ... 10. В. Греков (СССР); 12. Х. Саарм (СССР) — оба «Эстония-9М-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

III этап. Щецин (ПНР): 1. В. Ондражейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Губачек (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 3. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 4. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт» ... 7. Э. Гриффель (СССР) ... 10. В. Греков (СССР) ... 12. Х. Саарм (СССР) — все «Эстония-9М-Вартбург».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

IV этап. Шляйц (ГДР): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт»; 3. В. Бобек (СССР) — «Шкода-Ф3».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. В. Губачек (ЧССР); 2. Г. Мелькус (ГДР); 3. В. Ондражейик (ЧССР); 4. Ю. Андреев (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

ПЕРВЕНСТВО ОБЩЕСТВА «КАЛЕВ» (г. Таллин).

Гоночные автомобили формулы 3: 1. М. Ламминен (Финляндия) — «Титан—Косворт»; 2. Л. Киннунен (Финляндия) — «Текно—Косворт»; 3. И. Ханге (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург».

1970 г.

МАТЧ ЛЕНИНГРАД—ХЕЛЬСИНКИ (г. Ленинград, СССР).

Говочные автомобили (до 1300 см³): 1. В. Греков (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург»; 2. П. Вилпонен (Финляндия) — «Кайманн—Вау»; 3. Э. Микандер (Финляндия) — «Кайманн—Вау».

Легковые автомобили «Москвич-412»: 1. Э. Микандер (Финляндия); 2. Ф. Смуров (СССР); 3. В. Генералов (СССР).

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Формула 3 (1000 см³).

I этап. Хавиржов (ЧССР): 1. В. Ондржейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт»; 3. З. Сухарда (ПНР) — «РАК-Косворт».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР; 4. СССР.

II этап. Минск (СССР): 1. В. Ондржейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт»; 3. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»... 6. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург»... 14. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург».

Командный зачет: 1. ПНР; 2. ЧССР; 3. СССР.

III этап. Щецин (ПНР): 1. В. Губачек (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Ондржейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 3. К. Франк (ПНР) — «Промот—Хольбай»; 4. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР.

IV этап. Шляйц (ГДР): 1. В. Ондржейик (ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 2. В. Губачек

(ЧССР) — «Лотус-41-Форд»; 3. Ю. Андреев (СССР) — «Де-Санктис—Косворт» ... 7. Э. Гриффель (СССР); 8. М. Лайв (СССР) — оба «Эстония-9М-Вартбург» ... 10. А. Себейкин (СССР) — «Эстония-16».

Суммарный результат. Личный зачет: 1. В. Ондржейик (ЧССР); 2. Ю. Андреев (СССР); 3. В. Губачек (ЧССР) ... 11. Э. Гриффель (СССР); 12. М. Лайв (СССР); 13. Х. Саарм (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

1971 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Формула 3 (1600 см³).

I этап. Минск (СССР): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 3. П. Краузе (ГДР) — «СЕГ-Вартбург»; 4. В. Греков (СССР) — «Эстония-16М-Вартбург»; 5. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург»; 6. Л. Шувалов (СССР) — «Эстония-16М-Жигули».

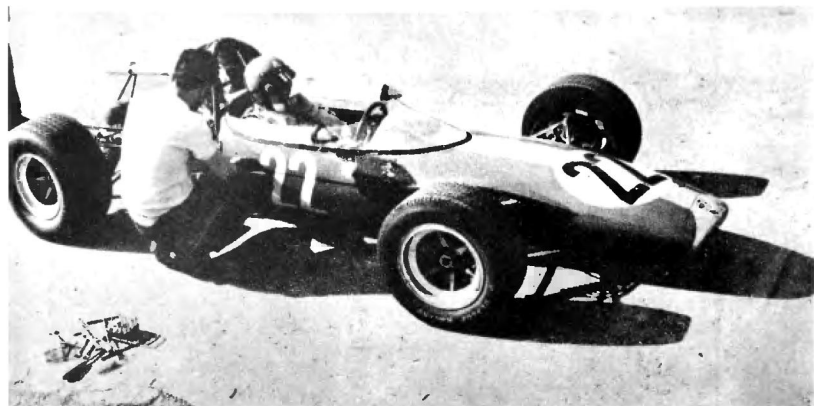
Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР.

II этап. Шляйц (ГДР): 1. В. Кюттер (ГДР) — «Кюттер—Айгенбау»; 2. П. Краузе (ГДР) — «СЕГ-Вартбург»; 3. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 6. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-9М-Вартбург»; 7. М. Лайв (СССР) — «Эстония-16М-Москвич».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. П. Краузе (ГДР); 2. У. Мелькус (ГДР); 3. Г. Мелькус (ГДР) ... 4. Э. Гриффель (СССР) ... 6. Ю. Андреев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР.



В. Ондржейик (ЧССР) на «Лотус-41К» занял первое место в минском этапе розыгрыша Кубка социалистических стран (1970 г.)

Гонки в Минске 1972 г. Дуэль за третье место между В. Кюттером (ГДР) на «Кюттер-Специал» (№ 108) и В. Бобком (ЧССР) на «Металэкс-Шкода-101» (№ 25)





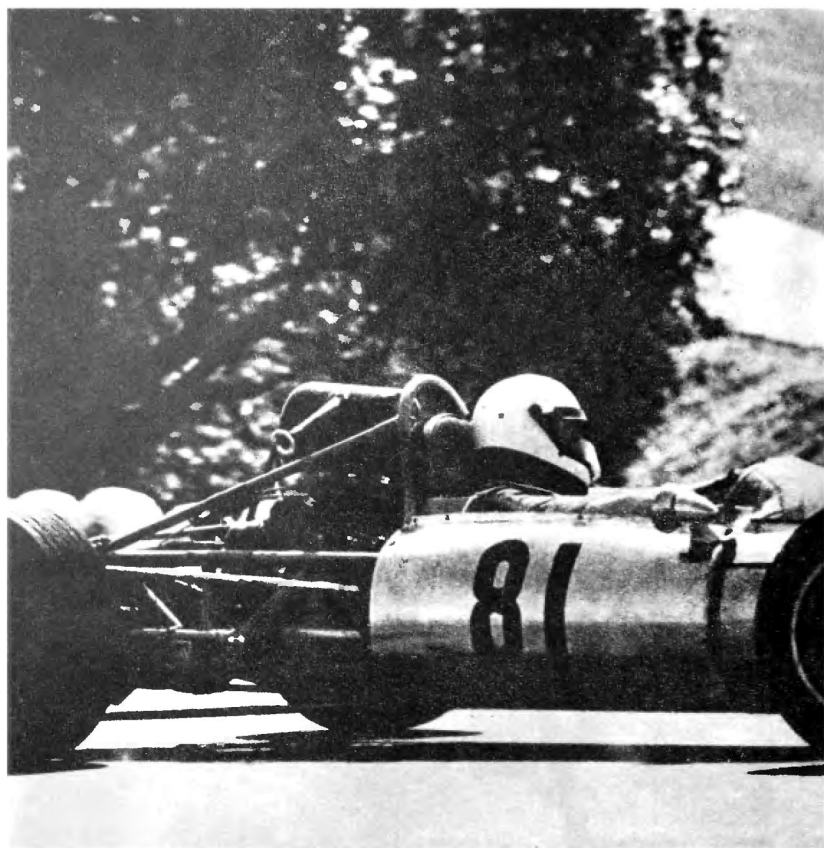
Э. Гриффель (Таллин) — шестикратный чемпион СССР по кольцевым гонкам на гоночных машинах. Занимается автомобильным спортом с 1960 г. Член сборной страны, в 1974 г. он по сумме очков вышел на четвертое место в розыгрыше «Кубка Дружбы»



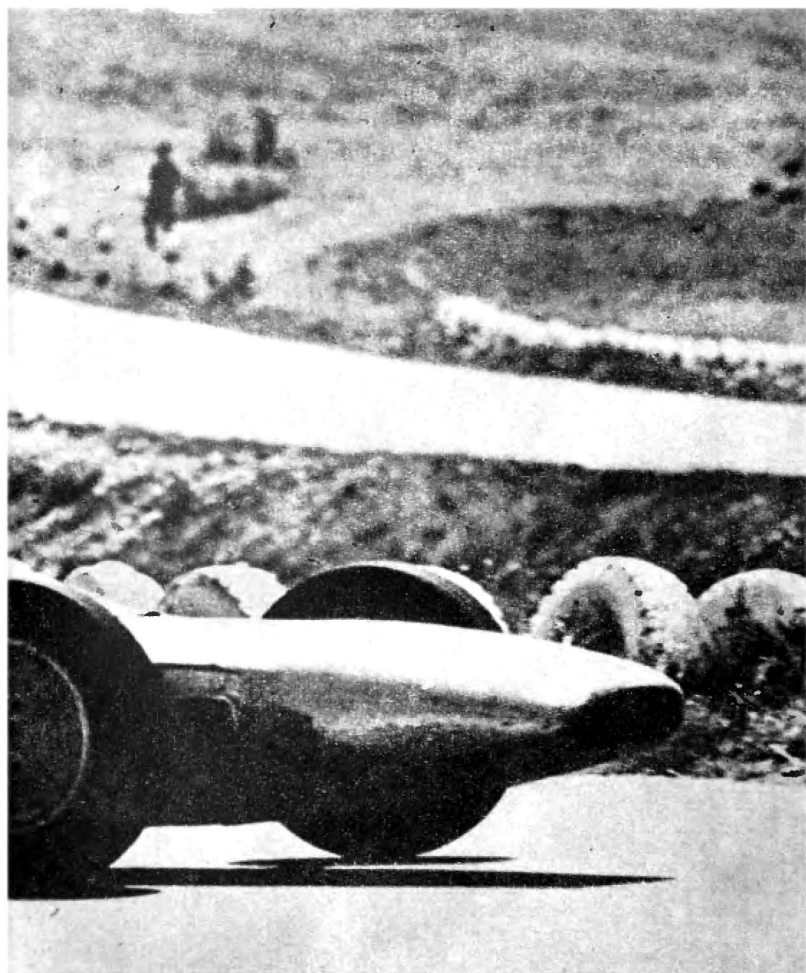
Ю. Андреев после финиша гонки 1970 г. в Минске, где он занял второе место

**Один из сильнейших соперников в борьбе за Кубок дружбы
В. Овджейик (ЧССР)**





Гонщик и конструктор из ГАР Г. Мелькус десять раз принимал участие в международных автогонках в нашей стране



и четырежды выходил победителем. Гоночные автомобили его конструкций широко использовались в 60-х годах советскими спортсменами



М. Лайв (Таллин) — шестикратный чемпион СССР по кольцевым гонкам на гоночных автомобилях



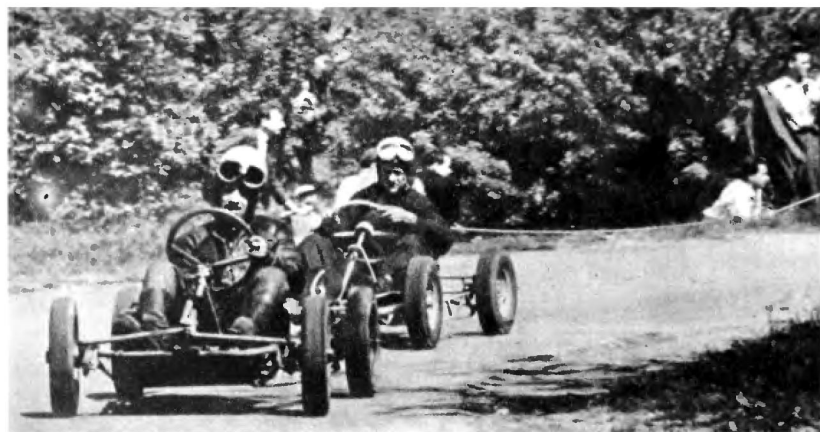
В 1969 г. в гонках на приз общества «Калев» победил М. Ламминен на «Титан-Косворт-Ф3»

Победитель международных гонок в Минске 1972 г. И. Росицкий (ЧССР) на «Шкода-Металэкс»





Фестивалем высоких скоростей становятся каждые соревнования на гоночных автомобилях, особенно на самых быстрых машинах формулы 1. На снимке: предстартовый момент первого этапа (г. Минск) чемпионата СССР 1970 г.



Первые наши карты выглядели весьма своеобразно

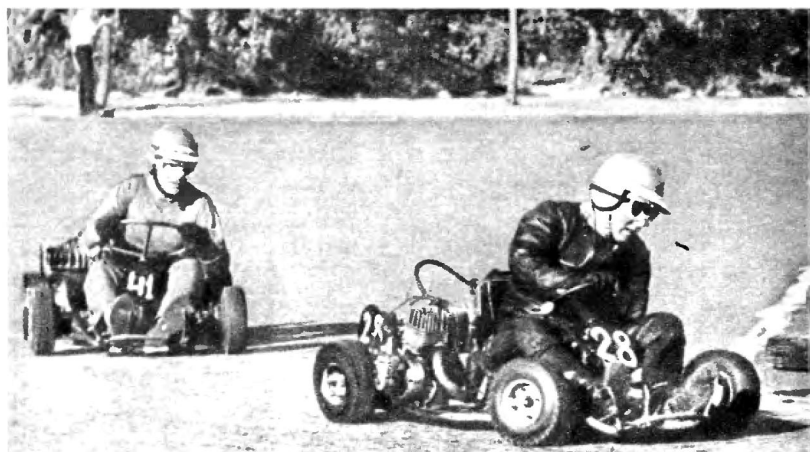
Передовую конструкцию карта создал в 60-х годах москвич
Э. Славский





В. Бортникс (Рига) — шестикратный чемпион СССР по картингу

Ветераны отечественного картинга А. Сафонов (№ 28) из Москвы и В. Орехов (№ 41) из Пушкино

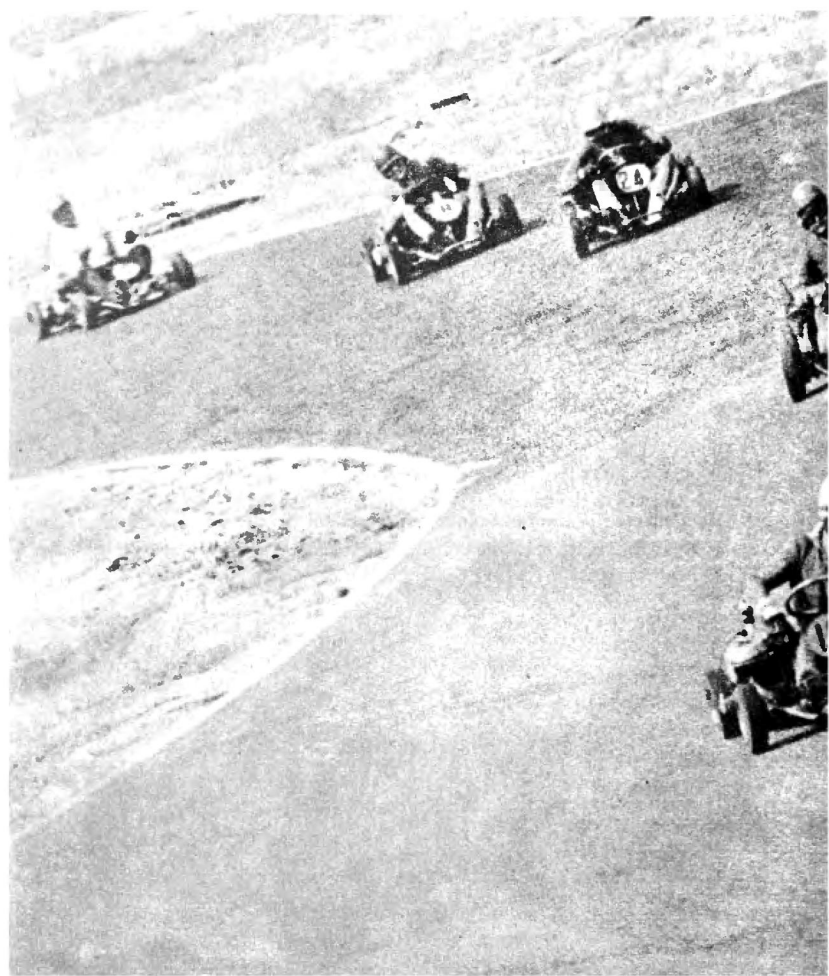




Занятия с юными гонщиками в Харьковском Дворце пионеров

А. Сафонов — четырехкратный чемпион СССР по картингу



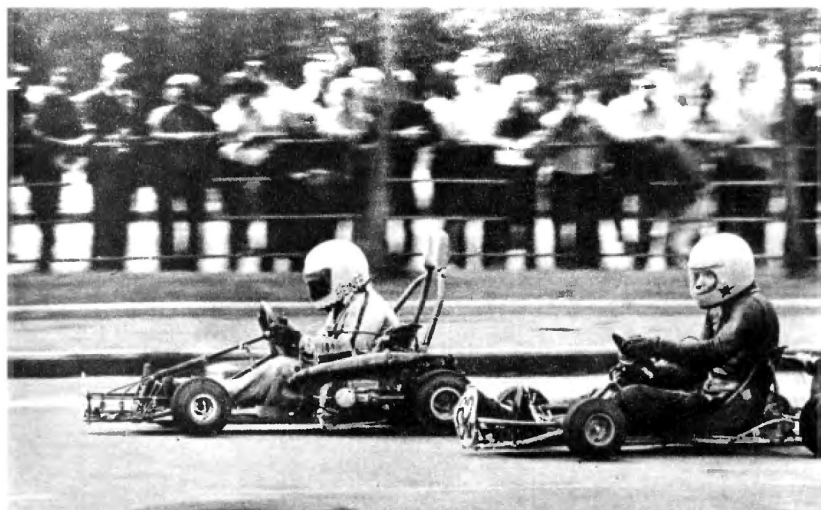


Тормоз, передача, газ, поворот, передача, газ все в считанное мгновение --- вот что такое картинг





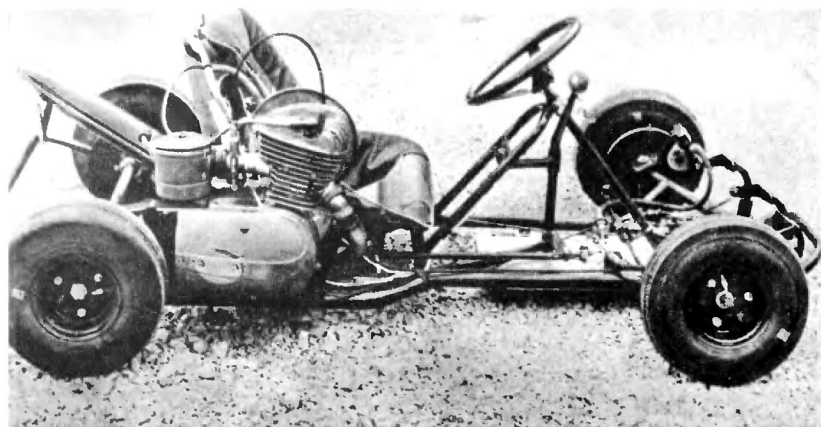
В 1964 г. в Берлине был проведен первый этап первых соревнований на кубок Дружбы социалистических стран по картингу



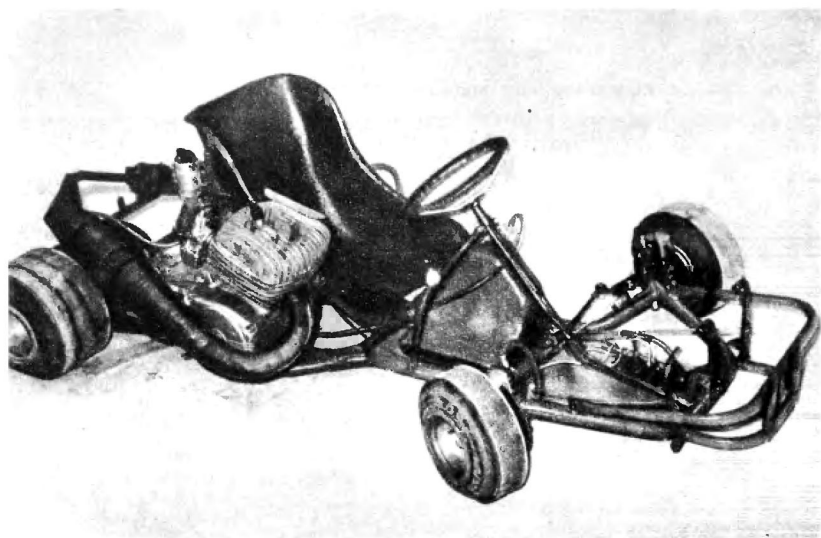
**Международные состязания по картингу в Москве (1974 г.).
М. Густешов (СССР) настигает Г. Шульца (ГДР)**

На тех же соревнованиях лидирует М. Рябчиков (№ 60)





Карт K5M класса 125 см³, серийно выпускаемый Таллинским опытным авторемонтным заводом. Ему аналогична и модель AK5 Ленинградского завода спортивного судостроения





Когда под торжественный марш выхлопных труб по трассе «Бикерниeki» проносится сгусток стали и лошадиных сил, — это опять начались Большие Гонки (гонки на приз открытия сезона в 1972 г.)

Ипподромные гонки





Гонки на короткой заснеженной дорожке вподрому дают прекрасную тренировку спортсменам, особенно раллистам в «холостой» зимний период



Финский экипаж Э. Риали и В. Инкилайнен («Волво-544С») во время ночной ипподромной гонки в Москве (ралли «Русская зима», 1967 г.)

Когда на повороте гонщик идет на обгон, он должен помнить, что гонки на вертикальной стене хороши только в цирке





В. Мосолов (Горький) — шестикратный чемпион СССР по ралли, ипподромным и кольцевым гонкам. Водитель-испытатель ГАЗа. Занимается автоспортом с 1954 г.



Трасса «Невское кольцо». Участники тормозят перед входом в знаменитый поворот «апсидикс»

Ленинградец Ю. Ивин (№ 1) в 1971 г. первым завоевал звание чемпиона СССР на автомобиле ГАЗ-24





На гонках чемпионата СССР 1972 г. в Риге

А. Замыслов в раздумье перед стартом. Здесь, на трассе «Невское кольцо», выбор шин имеет решающее значение





Финиш уже близко, а Замыслов недосягаем для соперников

Гонку ведет чемпион СССР В. Олека (Вильнюс). Он завоевал золотую медаль на трассе «Невское кольцо» в 1974 г.





Кросс — спорт мужчин, особенно когда надо удержать на травяном повороте восьмитонную громадину





В 50-е годы автомобильные кроссы устраивали на очень сложных трассах

Чемпионат СССР 1974 г. по кроссу в Грозном





Сегодня автокросс — это скоростные соревнования по пересеченной местности на грузовиках





По ступицы в пыли и грязи, но всегда вперед, к победе





В. Яценко (Москва) — шестикратный чемпион СССР по автокроссу. Водитель автотранспортного предприятия. Автоспортом занимается с 1966 г.



В многоборье все участники соревнуются на одной машине в фигурном вождении, экономии горючего и других упражнениях комплекса



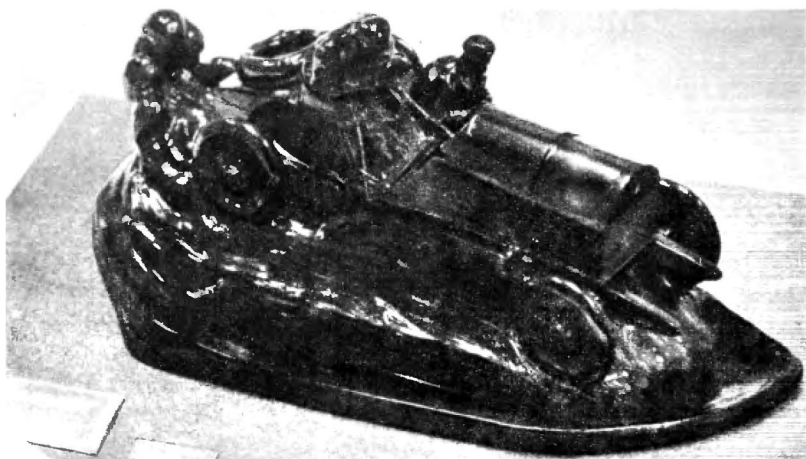


Подъем на холм по обледенелой дороге — дело нелегкое



Главный судья соревнований по юношескому автомобильному многоборью Н. Глумов вглядывается в показания секундомера

Переходящий приз «Трофей заводов», учрежденный редакцией журнала «За рулем»



1972 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Формула «Эстер» (1300 см³).

I этап. Мост (ЧССР): 1. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 2. К. Илек (ЧССР) — «Шкода—Металэкс»; 3. П. Краузе (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 10. М. Лайв (СССР) ... 11. Х. Сарм (СССР) ... 13. В. Барковский — все «Эстония-16М-Москвич».

II этап. Минск (СССР): 1. И. Росицкий (ЧССР) — «Шкода—Металэкс»; 2. К. Илек (ЧССР) — «Шкода—Металэкс»; 3. В. Кюттер (ГДР) — «Кюттер—Специал» ... 6. А. Альхимович (СССР) — «Эстония-16М-ВАЗ» ... 8. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-16М-ВАЗ»... 10. Ю. Рейнтам (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ».

III этап. Шляйц (ГДР): 1. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода—Металэкс»; 2. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-16М-Вартбург»; 3. К. Илек (ЧССР) — «Шкода—Металэкс».

Суммарный результат в 1972 году не выводился.

1973 г.

ГОНКИ НА КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

Впервые программа соревнований на Кубок включала гонки как на гоночных автомобилях формулы «Эстер» (группа Ц9, класс 1300 см³), так и на легковых автомобилях (группа А2, класс 1600 см³).

I этап. Мост (ЧССР). Ц9: 1. А. Патлейх (ЧССР) — «Металэкс—Шкода»; 2. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»; 3. В. Круг

(ГДР) — «СЕГ-Вартбург» ... 5. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ» ... 7. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ» ... 8. Ю. Рейнтам (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

А2: 1. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-120С»; 2. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-120С»; 3. М. Жид (ЧССР) — «Шкода-110Р» ... 10. Ю. Лесовский (СССР) — «Москвич-412» ... 11. В. Харитонов (СССР) — «Москвич-412» ... 15. А. Дамбис (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР; 4. СССР.

II этап. Минск (СССР). Ц9: 1. В. Кюттер (ГДР) — «Кюттер—Специал»; 2. М. Лайв (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ»; 3. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 5. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ» ... 9. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

А2: 1. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-120С»; 2. М. Жид (ЧССР) — «Шкода-110Р»; 3. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-120С» ... 5. Ю. Теренецкий (СССР) — «Москвич-412» ... 10. В. Олека (СССР) — ВАЗ-2101... 11. Э. Пистунович (СССР) — ВАЗ-2101.

Командный зачет: 1. ЧССР, 2. ГДР; 3. СССР.

III этап. Заксенринг (ГДР). Ц9: 1. А. Патлейх (ЧССР) — «Патлейх—Специал»; 2. В. Круг (ГДР) — «СЕГ-Жигули»; 3. Г. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург» ... 5. Э. Гриффель (СССР); 6. Х. Саарм (СССР); 7. Ю. Рейнтам (СССР) — все «Эстония-18-ВАЗ».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР.

A2: 1. А. Войчеховский (ПНР) — «Польский ФИАТ-125П»; 2. Я. Коварж (ЧССР) — «Шкода-120С»; 3. М. Гюнтер (ГДР) — «Вартбург-353».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. ЧССР.

IV этап. Шляйц (ГДР). Ц9: 1. В. Кюттер (ГДР) — «Кюттер—Специал»; 2. В. Круг (ГДР) — «СЕГ-Жигули»; 3. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Вартбург»... 8. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ»... 9. Ю. Рейнтам (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ»... 16. В. Лукашевич (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

A2: 1. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-120С»; 2. М. Жид (ЧССР) — «Шкода-110Р»; 3. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-120С».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

V этап. Торунь (ПНР). Ц9: 1. И. Шмид (ЧССР) — «Металэкс—Шкода»; 2. А. Патлейх (ЧССР) — «Патлейх—Специал»; 3. А. Очковский (ПНР) — «Промот-ФИАТ»; 4. Ю. Рейнтам (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ»... 8. Х. Саарм (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ»... 10. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-ВАЗ».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

A2: 1. А. Войчеховский (ПНР) — «Польский ФИАТ-125П»; 2. П. Краузе (ГДР) — «Вартбург-353»; 3. Л. Томас (ГДР) — «Шкода-110ЛС».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. ЧССР.

Суммарный результат. Ц9: Личный зачет: 1. А. Патлейх (ЧССР); 2. В. Круг (ГДР); 3. У. Мелькус (ГДР) ... 5. Х. Саарм (СССР) ... 6. Ю. Рейнтам (СССР) ... 7. Э. Гриффель (СССР). Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

A2. Личный зачет: 1. А. Войчеховский (ПНР); 2. В. Кюттер (ГДР); 3. О. Брунцлик (ЧССР) ... 17. А. Дамбис (СССР) ... 21. Ю. Теренецкий (СССР) ... 24. Ю. Лесовский (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

1974 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

Классы машин те же, что и в 1973 году.

I этап. Минск (СССР). Ц9: 1. К. Илек (ЧССР) — «Металэкс-102»; 2. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Жигули»; 3. И. Шмид (ЧССР) — «Металэкс-102» ... 5. М. Лайв (СССР) — «Эстония-18-Жигули»; 6. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-Жигули».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР. **A2:** 1. Я. Бобек (ЧССР); 2. М. Жид (ЧССР); 3. О. Брунцлик (ЧССР) — все «Шкода-120С» ... 11. Э. Пистунович (СССР) — ВАЗ-2101.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР; 4. СССР.

II этап. Заксенринг (ГДР) — советские гонщики не выступали.

III этап. Шляйц (ГДР). Ц9: 1. К. Илек (ЧССР) — «Металэкс-102»; 2. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Жигули»; 3. А. Патлейх (ЧССР) — «Патлейх—Специал» ... 6. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-Жигули».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

A2: 1. Я. Бобек (ЧССР); 2. М. Жид (ЧССР); 3. О. Брунцлик (ЧССР) — все «Шкода-120С» ... 6. Я. Лукьянов (СССР) — ВАЗ-2103.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

IV этап. Мост (ЧССР). Ц9: 1. А. Патлейх (ЧССР) — «Патлейх—Специал»; 2. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Жигули»; 3. К. Илек (ЧССР) — «Металэкс-102» ... 5. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-Жигули».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

A2: 1. Я. Бобек (ЧССР); 2. О. Брунцлик (ЧССР); 3. М. Жид (ЧССР) — все «Шкода-120С».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

V этап. Торунь (ПНР). Ц9: 1. У. Мелькус (ГДР) — «Мелькус—Жигули»; 2. К. Илек (ЧССР) — «Металэкс-102»; 3. И. Шмид (ЧССР) — «Металэкс-102» ... 5. В. Греков (СССР) — «Эстония-18-Жигули» ... 6. Э. Гриффель (СССР) — «Эстония-18-Жигули».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

A2: 1. Я. Бобек (ЧССР) — «Шкода-120С»; 2. Я. Лукьянов (СССР) — ВАЗ-2103; 3. Я. Коварж (ЧССР) — «Шкода-120С» ... 6. В. Анкуда (СССР) — ВАЗ-2101.

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ГДР.

Суммарный результат. Ц9: Личный зачет: 1. К. Илек (ЧССР); 2. У. Мелькус (ГДР); 3. И. Шмид (ЧССР); 4. Э. Гриффель (СССР); 5. В. Греков (СССР) ... 13. Ю. Рейнтам (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

А2: 1. Я. Бобек (ЧССР); 2. М. Жид (ЧССР); 3. О. Брунцлик (ЧССР) ... 7. В. Анкуда (СССР) ... 10. А. Клопичев (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

1975 г.

I этап. Минск (СССР).

Гоночные автомобили класса Ц9 — 1300 см³: 1. М. Лайв; 2. В. Барковский; 3. В. Греков (все СССР) — все «Эстония-18»; 4. И. Черва (ЧССР) — «Металэкс-102».

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР.

Легковые автомобили класса А2-1600 см³: 1. М. Жид (ЧССР) — «Шкода-130РС»; 2. В. Богатырев (СССР) — ВАЗ-2103; 3. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-130РС» ... 6. А. Замыслов (СССР) — ВАЗ-2103; 7. Ю. Теренецкий (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР.

II этап. Шляйц (ГДР).

Класс Ц9 — 1300 см³: 1. Х. Тасслер (ГДР) — «ХТС»; 2. А. Патлейх (ЧССР) — «Металэкс-102»; 3. И. Черва (ЧССР) — «Металэкс-102»; 4. В. Барковский (СССР) — «Эстония-18» ... 7. В. Греков (СССР) — «Эстония-18» ... 8. М. Лайв (СССР) — «Эстония-18».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

III этап. Мост (ЧССР).

Класс Ц9 — 1300 см³: 1. И. Черва (ЧССР) — «Металэкс-102»; 2. В. Барковский (СССР) — «Эс-

тония-18»; 3. И. Росицкий (ЧССР) — «Металэкс-102» ... 10. В. Греков (СССР) — «Эстония-18».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

Класс А2 — 1600 см³: 1. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-130РС»; 2. О. Хорсак (ЧССР) — «Шкода-130РС»; 3. З. Войтех (ЧССР) — «Шкода-120С» ... 5. Я. Лукьянов (СССР) — ВАЗ-2103; 6. А. Замыслов (СССР) — ВАЗ-2103; 7. Ю. Крюков (СССР) — ВАЗ-2103.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГНР.

IV этап. Торунь (ГНР).

Класс Ц9 — 1300 см³: 1. К. Илек (ЧССР) — «Металэкс-103»; 2. М. Лайв (СССР) — «Эстония-18»; 3. И. Росицкий (ЧССР) — «Металэкс-102» ... 6. В. Греков (СССР) — «Эстония-18»; 7. В. Барковский (СССР) — «Эстония-18».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

Класс А2 — 1600 см³: 1. М. Жид (ЧССР) — «Шкода-130РС»; 2. О. Хорсак (ЧССР) — «Шкода-130РС»; 3. О. Брунцлик (ЧССР) — «Шкода-130РС» ... 5. Я. Лукьянов (СССР); 6. А. Замыслов (СССР) — оба ВАЗ-2103.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

Итоговый результат: Класс Ц9 — 1300 см: 1. М. Лайв (СССР); 2. В. Барковский (СССР); 3. К. Илек (ЧССР) ... 6. В. Греков (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

Класс А2 — 1600 см : 1. М. Жид; 2. О. Хорсак; 3. О. Брунцлик (все — ЧССР) ... 5. Я. Лукьянов (СССР); 6. А. Замыслов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГНР.

Картинг

1964 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

III этап. Варшава (ПНР). 1. В. Партум (ГДР); 2. М. Мончек (ГДР); 3. Г. Эндом (ГДР)... 5. Е. Цыплаков (СССР).

Суммарный результат. Личный зачет: 1. В. Партум (ГДР); 2. П. Эндом (ГДР); 3. Х. Винцлер (ГДР)... 8. Е. Цыплаков (СССР).

1965 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

II этап. Будапешт (ВНР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. Г. Эндом (ГДР); 3. М. Томас (ГДР)... 7. В. Аллипере (СССР); 8. В. Карк (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ВНР; 3. СССР.

III этап. Хойерсверда (ГДР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. Г. Эндом (ГДР); 3. К. Кротоцкий (ПНР)... 7. А. Сафонов (СССР); 8. В. Карк (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. К. Кротоцкий (ПНР); 3. Г. Эндом (ГДР) ... 14—15. В. Аллипере (СССР) и А. Сафонов (СССР); 17. В. Карк (СССР).

1966 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Познань (ПНР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. Б. Кэмерер (ГДР); 4. В. Кутсар (СССР) ... 6. И. Шлейтерс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ВНР.

II этап. Львов (СССР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. В. Бортниекс (СССР); 3. А. Сафонов (СССР); 4. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. СССР.

III этап. Будапешт (ВНР): 1. А. Сафонов (СССР); 2. К. Шуриг (ГДР); 3. Х. Винцлер (ГДР); 4. В. Бортниекс (СССР); 5. В. Кутсар (СССР) ... 8. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ВНР.

IV этап. Премнитц (ГДР): 1. Р. Бартч (ГДР); 2. К. Шуриг (ГДР); 3. Х. Винцлер (ГДР) ... 5. А. Сафонов (СССР); 6. Б. Аллипере (СССР); 7. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ВНР.

Суммарный результат: Личный зачет: 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. К. Шуриг (ГДР) ... 5. В. Бортниекс (СССР); 6. В. Кутсар (СССР); 7. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ВНР.

1967 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Хожув (ПНР): 1. Р. Вебер (ГДР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. Ю. Кох (ГДР) ... 4. О. Шаев (СССР) ... 5. В. Лыткин (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР.

II этап. Москва (СССР): 1. А. Сафонов (СССР); 2. В. Лыткин (СССР); 3. Ю. Кох (ГДР); 4. О. Шаев (СССР); 5. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ВНР.

III этап. Сегед (ВНР): 1. А. Сафонов (СССР); 2. Б. Кэмерер (ГДР); 3. О. Шаев (СССР); 4. В. Гончаров (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ВНР.

IV этап. Калау (ГДР): 1. Э. Петч (ГДР); 2. Б. Кэмерер (ГДР); 3. З. Баль (ПНР) ... 4. В. Лыткин (СССР); 5. О. Шаев (СССР).

Командный зачет: 1. ПНР; 2. ГДР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. А. Сафонов (СССР); 2. Б. Кэмерер (ГДР); 3. В. Лыткин (СССР); 4. О. Шаев (СССР) ... 7. В. Гончаров (СССР) ... 10. В. Киселев (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР.

1968 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Зелена Гура (ПНР): 1. К. Шуриг (ГДР);

2. А. Сафонов (СССР); 3. В. Бортниекс (СССР); 4. О. Шаев (СССР) ... 6. В. Лыткин (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. В. Лыткин (СССР); 3. В. Бортниекс (СССР) ... 8. А. Сафонов (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР.

III этап. Москва (СССР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. В. Бортниекс (СССР); 3. А. Сафонов (СССР) ... 6. В. Лыткин (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ВНР.

IV этап. Сегед (ВНР): 1. К. Шуриг (ГДР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. Ю. Кох (ГДР); 4. В. Бортниекс (СССР) ... 6. В. Лыткин (СССР) ... 8. О. Шаев (СССР); 9. В. Гончаров (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ПНР; 3. ВНР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. К. Шуриг (ГДР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. В. Бортниекс (СССР) ... 5. В. Лыткин (СССР); 6. О. Шаев (СССР) ... 10. В. Гончаров (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

МАТЧ РИГА-АЙЗЕНАХ. Айзенах. (ГДР). Юноши на картах класса 50 см³. Личный зачет: 1. И. Едровиц (СССР). Командный зачет: 1. ГДР.

1969 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Кошалин (ПНР): 1. В. Лыткин (СССР); 2. А. Сафонов (СССР); 3. В. Орехов (СССР) ... 5. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ПНР; 3. ГДР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. В. Лыткин (СССР); 4. А. Сафонов (СССР); 5. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР.

III этап. Москва (СССР): 1. А. Сафонов (СССР); 2. В. Лыткин (СССР); 3. З. Баль (ПНР) ... 6. В. Орехов (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. А. Сафонов (СССР); 2. В. Бортниекс (СССР); 3. Х. Винцлер (ГДР) ... 6. В. Лыткин (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. А. Сафонов (СССР); 2. В. Лыткин (СССР); 3. Х. Винцлер (ГДР) ... 5. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ПНР.

1970 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Кошалин (ПНР): 1. В. Орехов (СССР); 2. В. Бортниекс (СССР); 3. И. Ангер (ГДР) ... 5. В. Лыткин (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. ЧССР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Х. Шульц (ГДР); 3. Д. Штоппель (ГДР); 4. В. Орехов (СССР); 5. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

III этап. Москва (СССР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Х. Винцлер (ГДР); 3. Т. Рыхтер (ПНР); 4. Р. Акопов (СССР); 5. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Х. Винцлер (ГДР); 3. Х. Шульц (ГДР); 4. Р. Акопов (СССР); 5. А. Сафонов (СССР) ... 3. В. Лыткин (СССР) ... 11. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

V этап. Ружемберок (ЧССР): 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. Д. Штоппель (ГДР); 3. П. Кыселы (ЧССР) ... 5. А. Сафонов (СССР) ... 8. Р. Акопов (СССР) ... 11. В. Орехов (СССР) ... 12. В. Бортниекс (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Х. Винцлер (ГДР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. Х. Шульц (ГДР); 4. В. Бортниекс (СССР) ... 6. В. Орехов (СССР) ... 8. Р. Акопов (СССР). Командный зачет: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

1971 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Кошалин (ПНР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Л. Бедржих (ЧССР); 3. П. Кыселы (ЧССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ВНР; 4. СССР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. Л. Бедржих (ЧССР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. А. Сафонов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

III этап. Москва (СССР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Г. Бюттнер (ГДР); 3. Л. Бедржих (ЧССР) ... 5. А. Шилин (СССР) ... 8. А. Таскин (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. Ю. Кох (ГДР); 2. И. Ангер (ГДР); 3. Т. Рыхтер (ПНР) ... 5. М. Рябчиков (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

V этап. Кадань (ЧССР): 1. Л. Бедржих (ЧССР); 2. Ф. Дыкаст (ЧССР); 3. Ю. Кох (ГДР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Ю. Кох (ГДР); 2. Л. Бедржих (ЧССР); 3. Т. Рыхтер (ПНР) ... Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

1972 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Кожле (ПНР): 1. Л. Бедржих (ЧССР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. Ф. Дыкаст (ЧССР) ... 15. Акопов (СССР) ... 21. В. Лыткин (СССР) ... 22. А. Сафонов (СССР) ... 24. М. Рябчиков (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ВНР ... 5. СССР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. П. Петрашек (ЧССР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. Х. Шульц (ГДР) ... 12. М. Рябчиков (СССР) ... 21. В. Лыткин (СССР) ... 23. А. Шилин (СССР).

Командный зачет: 1. ПНР; 2. ГДР; 3. ЧССР ... 5. СССР.

III этап. Москва (СССР): 1. Х. Шульц (ГДР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. П. Кысёлы (ЧССР) ... 7. В. Оре-

хов (СССР) ... 16. А. Сафонов (СССР) ... 18. М. Рябчиков (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ПНР ... 5. СССР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. Л. Бедржих (ЧССР); 2. П. Петрашек (ЧССР); 3. Л. Санто (ВНР) ... 9. Р. Акопов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР ... 5. СССР.

V этап. Кадань (ЧССР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); Л. Бедржих (ЧССР); 3. П. Кыселы (ЧССР) ... 12. М. Рябчиков (СССР); 13. А. Таскин (СССР) ... 23. Р. Акопов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ВНР ... 5. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Л. Бедржих (ЧССР); 2. Ю. Кох (ГДР); 3. Х. Шульц (ГДР) ... 18. Р. Акопов (СССР) ... 21. М. Рябчиков (СССР) ... 24. А. Таскин (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ВНР ... 5. СССР.

1973 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Кошалин (ПНР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. Х. Шульц (ГДР); 3. О. Прохазка (ЧССР) ... 8. М. Рябчиков (СССР); 9. А. Таскин (СССР) ... 14. В. Орехов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. П. Кыселы (ЧССР); 3. К. Хентшель (ГДР) ... 10. В. Орехов (СССР) ... 12. М. Рябчиков (СССР) ... 13. Р. Акопов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР.

III этап. Курск (СССР): 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. Ф. Дыкаст (ЧССР), 3. З. Кыселы (ЧССР) ... 5. М. Рябчиков (СССР) ... 10. А. Иванов (СССР); 11. В. Чуваев (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. К. Генц (ГДР); 3. П. Кыселы (ЧССР) ... 12. В. Чуваев (СССР) ... 16. М. Рябчиков (СССР) ... 17. А. Таскин (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ВНР; 4. СССР.

V этап. Рунталь (ЧССР): 1. Ф. Дыкаст; 2. П. Кыселы; 3. О. Прохазка (все — ЧССР) ... 8. А. Таскин (СССР) ... 10. В. Чуваев (СССР) ... 11. А. Иванов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

VI этап. Пловдив (НРБ): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. З. Кыселы (ЧССР); 3. Х. Шульц (ГДР) ... 8. М. Рябчиков (СССР) ... 10. А. Иванов (СССР) ... 14. В. Орехов (СССР).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. СССР.

Итоговый результат. Личный зачет: 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. П. Кыселы (ЧССР); 3. З. Кыселы (ЧССР) ... 7. А. Таскин (СССР) ... 8. В. Орехов (СССР) ... 17. М. Рябчиков (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР,

1974 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН. Класс 125 см³.

I этап. Вроцлав (ПНР): 1. З. Кыселы (ЧССР); 2. К. Хентшель (ГДР); 3. И. Крейчирик (ЧССР); 4.

М. Рябчиков (СССР) ... 6. А. Мирзоян (СССР) ...
14. Р. Акопов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

II этап. Лоза (ГДР): 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. 3. Кыселы (ЧССР); 3. Л. Бедржих (ГДР); 4. М. Рябчиков (СССР) ... 11. М. Густешов (СССР) ... 12. А. Таскин (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

III этап. Москва (СССР): 1. 3. Кыселы (ЧССР); 2. М. Рябчиков (СССР); 3. О. Прохазка (ЧССР) ... 5. М. Густешов (СССР); 6. Р. Акопов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

IV этап. Дунайварош (ВНР): 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. 3. Кыселы (ЧССР); 3. О. Прохазка (ЧССР) ... 6. М. Рябчиков (СССР) ... 10. А. Мирзоян (СССР) ... 12. В. Чуваев (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР.

V этап. Кадань (ЧССР): 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. Л. Бедржих (ЧССР); 3. М. Густешов (СССР) ... 6. Р. Акопов (СССР) ... 7. А. Таскин (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

VI этап. Попово (НРБ): 1. 3. Кыселы (ЧССР); 2. Л. Санто (ВНР); 3. П. Кыселы (ЧССР); 4. М. Рябчиков (СССР); 5. Р. Акопов (СССР); 6. А. Таскин (СССР);

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ВНР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. 3. Кыселы (ЧССР); 2. П. Кыселы (ЧССР); 3. М. Рябчиков (СССР) ... 7. М. Густешов (СССР) ... 9. Р. Акопов (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

1975 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

I этап. Лоза (ГДР): 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. 3. Кыселы; 3 К. Хеншель (ГДР); 4. М. Рябчиков (СССР) ... 6. А. Таскин (СССР); 9. М. Густешов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

II этап. Москва (СССР): 1. М. Рябчиков (СССР); 2. Ф. Дыкаст (ЧССР); 3. П. Кыселы (ЧССР); 4. П. Бушланов (СССР) ... 6. А. Мирзоян (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР.

III этап. Дунайварош (ВНР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. М. Шимак (ЧССР); 3. П. Бушланов (СССР); 4. Р. Акопов (СССР) ... 9. М. Густешов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

IV этап. Оломоуц (ЧССР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. А. Расмуссен (ГДР); 3. 3. Кыселы (ЧССР); 4. Р. Акопов (СССР); 5. М. Рябчиков (СССР) ... 7. А. Таскин (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР.

V этап. Кошалин (ПНР): 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. П. Кыселы (ЧССР); 3. 3. Кыселы

(ЧССР); 4. П. Бушланов (СССР); 5. М. Рябчиков (СССР); 6. М. Густешов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

VI этап. Кюстендил (НРБ): 1. А. Мирзоян (СССР); 2. М. Густешов (СССР); 3. П. Бушланов (СССР); 4. К. Хеншель (ГДР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР.

Суммарный результат:

Личный зачет: 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. Кысёлы (ЧССР); 3. З. Кысёлы (ЧССР); 4. М. Рябчиков (СССР); 5. И. Бушланов (СССР) ... 7. М. Густешов (СССР).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

Ралли

1960 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РАЛЛИ «ЗА МИР И ДРУЖБУ (по дорогам СССР, ПНР, ГДР, ЧССР): 1. В. Бобек и Я. Мансфельд (ЧССР) — «Шкода-445»;* 2. К. Отто и Г. Ханф (ГДР) — «Вартбург-311»; 3. М. Фоусек и О. Хорсак (ЧССР) — «Шкода-445»; 4. (1-е место в классе до 1600 см³) С. Тенишев и А. Бренцис (СССР) — «Москвич-407»; 5. (1-е место в классе до 2500 см³) Ю. Машкевич и В. Сезеневский (СССР) — ГАЗ-21 ... 7. (2-е место в классе 1600 см³) В. Щавелев и Е. Веретов (СССР) — «Москвич-407».

Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР.

1961 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РАЛЛИ «ЗА МИР И ДРУЖБУ» (по дорогам ЧССР, ВНР, ПНР и СССР): 1. З. Мраз и А. Шустр (ЧССР) — «Шкода-445»; 2. А. Марк и З. Рашка (ЧССР) — «Татра-603»; 3. О. Курт и Г. Ганф (ГДР) — «Вартбург-311».

Класс до 2500 см³: 3. А. Дамбис и П. Циммерман (СССР) — ГАЗ-21; 4. В. Мосолов и Э. Вась-

* Здесь и далее приводятся места, занятые в абсолютном зачете. Результаты в отдельных классах даны в скобках.

кович (СССР) — ГАЗ-21; 5. У. Аава и В. Паасик (СССР) — ГАЗ-21.

Класс до 1600 см³: 1. С. Тенишев и А. Бренцис (СССР) — «Москвич-407»; 2. В. Егоров и Н. Сучков (СССР) — «Москвич-407»; 3. В. Локтионов и Ю. Михайлов (СССР) — «Москвич-407».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР.

1962 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РАЛЛИ «ЗА МИР И ДРУЖБУ» (по дорогам ВНР, СССР, ЧССР, ПНР и ГДР): 1. (1-е место в классе 1600 см³) С. Тенишев и Н. Ионкин (СССР) — «Москвич-407»; 2. (2-е место в классе 1600 см³) В. Локтионов и А. Дмитриевский (СССР) — «Москвич-407»; 3. Т. Кондорши и А. Рудаи (ВНР) — ФИАТ-600.

Класс до 2500 см³: 2. В. Мосолов и А. Матиссен (СССР) — ГАЗ-21; 3. Э. Васькович и Г. Добровольский (СССР) — ГАЗ-21.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР.

1963 г.

«АКРОПОЛИС» (Греция): 1. Э. Борингер и В. Кноль (ФРГ) — «Мерседес-Бенц-300СЕ»; 2. А. Андерсон (Швеция) — «Волво-122»; 3. К. Скот (Швеция) — «Волво-122» ... 24. (5-е место в классе 1600 см³) С. Тенишев и А. Дмитриевский (СССР) — «Москвич-407» ... 26. (4-е место в классе свыше 2000 см³) В. Мосолов и А. Матиссен (СССР) — ГАЗ-21.

1964 г.

«МОНТЕ-КАРЛО» (Монако). 1-й этап личного первенства Европы: 1. П. Гопкирк и Г. Лиддон (Англия) — «Моррис—Мини—Купер-С»; 2. Б. Люнгфельд и Ф. Загер (ФРГ) — «Форд—Фалькон—Спиринт»; 3. Карлссон и Г. Пальм (Швеция) — СААБ-96.

Наши экипажи — В. Локтионов и Ю. Лесовский (СССР) — «Москвич-407»; Н. Сучков и В. Щавелев (СССР) — «Москвич-407»; Э. Васьякович и Г. Добровольский (СССР) — ГАЗ-21; В. Мосолов и Л. Дегтярев (СССР) — ГАЗ-21; С. Тенишев и А. Дмитриевский (СССР) — ГАЗ-21 — не получили финального зачета.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР): 1. С. Засада и Е. Засада (ПНР) — «Штейр—Пух-ТР650»; 2. Э. Карлссон и Г. Пальм (Швеция) — СААБ-96; 3. П. Мосс (Англия) и Э. Ништрем (Швеция) — СААБ-96... 1. (в классе 1600 см³) Э. Лифшиц и В. Сезневский (СССР) — «Москвич-403».

«ПОЛУНОЧНОЕ СОЛНЦЕ» (Швеция): 1. Т. Трана (Швеция) — «Волво-ПВ544»; 2. Б. Калльштрем (Швеция) — «Моррис—Мини—Купер-С»; 3. Б. Содерштрем (Швеция) — «Форд—Кортина-ГТ». Класс выше 2000 см³: 5. А. Карамышев и Г. Добровольский (СССР) — ГАЗ-21.

1965 г.

«МОНТЕ-КАРЛО» (Монако). 1-й этап личного первенства Европы: 1. Т. Мякинен (Финляндия) и П. Истер (Англия) — «Остин—Мини—Купер»; 2. З. Борингер и Р. Вутерих (ФРГ) — «Порше-904ГТС»; 3. П. Мосс (Англия) и Э. Ништрем (Швеция) — «СААБ-96-Спорт».

Наши экипажи — В. Щавелев и Н. Сучков («Москвич-403»), Э. Лифшиц и В. Сезеневский («Москвич-403»), В. Мосолов и Г. Добровольский (ГАЗ-21); А. Карамышев и Г. Циммерман (ГАЗ-21) — не закончили дистанции.

«РУССКАЯ ЗИМА» (СССР): 1. Э. Риали и В. Инкилайнен (Финляндия) — «Волво-544С»; 2. Р. Коссила и А. Ярви (Финляндия) — «Волво-544»; 3. С. Ора и С. Ора (Финляндия) — «Волво-544» ... 5. (1-е место в классе свыше 2000 см³) А. Карамышев и Г. Циммерман (СССР) — ГАЗ-21 ... 7. (2-е место в классе 2500 см³) Г. Хольм и Х. Рюютель (СССР) — ГАЗ-21 ... 8. С. Симонян и В. Олека (СССР) — ГАЗ-21.

Командный зачет: 1. СССР; 2. Финляндия; 3. ПНР.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР). 10-й этап личного первенства Европы: 1. Р. Аалтонен (Финляндия) и Т. Эмброуз (Англия) — «Моррис—Мини—Купер»; 2. С. Засада и К. Осиньский (ПНР) — «Штейр—Пух-ТР650»; 3. Э. Карлссон и Т. Аман (Швеция) — СААБ-93 ... 16. (1-е место в классе 2500 см³) Х. Рюютель и Г. Хольм (СССР) — ГАЗ-21 ... 19. (1-е место в классе 1600 см³) В. Егоров и В. Данильчев (СССР) — «Москвич-408» ...

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 11-й этап личного первенства Европы: 1. Т. Мякинен и П. Кескитало (Финляндия) — «Моррис—Мини—Купер»; 2. Р. Аалтонен и А. Ярви (Финляндия) — «Моррис—Мини—Купер»; 3. П. Тойвонен и К. Лейво (Финляндия) — «Фольксваген-1200».

Класс до 2500 см³: 4. А. Вуори и К. Линдберг (Финляндия) — ГАЗ-21 ... 7. Х. Микфельдт и А. Тыкке (СССР) — ГАЗ-21.

1966 г.

«РУССКАЯ ЗИМА» 1. Э. Риали, В. Инкилайнен и П. Каксонен (Финляндия) — «Волво-122С»; 2. Э. Мерисальми и Э. Раутанен (Финляндия) — «Волво-122С»; 3. А. Салминен и Э. Сюръяола (Финляндия) — «Пежо-404» ... 5. (1-е место в классе 2500 см³) А. Щербаков и Г. Добровольский (СССР) — ГАЗ-21; 6. (2-е место в классе 2500 см³) В. Мосолов и Ю. Мещеряков (СССР) — ГАЗ-21 ... 9. Г. Заргарян и Г. Термонян (СССР) — ГАЗ-21.

Командный зачет: 1. СССР; 2. Финляндия.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР). 9-й этап личного первенства Европы: 1. Э. Фолл и В. Крауклис (Англия) — «Остин—Мини—Купер-С»; 2. Т. Мякинен (Финляндия) и П. Истер (Англия) — «Остин—Мини—Купер»; 3. С. Засада и Е. Засада (ПНР) — «Штейр—Пух-ТР650» ... 11. (2-е место в классе 2500 см³) У. Мадревиц и Д. Борисов (СССР) — ГАЗ-21.

«ВЛАВА» (ЧССР): 1. Р. Аалтонен (Швеция) и Г. Лиддон (Англия) — «Моррис—Мини—Купер-С»; 2. Б. Содерштрем и Г. Пальм (Швеция) — «Форд—Кортина—Лотус»; 3. Т. Мякинен и П. Истер (Англия) — «Моррис—Мини—Купер С» ... 17. И. Пугачев и Л. Дегтярев (СССР) — ГАЗ-21 ... 18. Э. Лифшиц и В. Щавелев (СССР) — «Москвич-408».

«АКРОПОЛИС» (Греция): 1. Б. Содерштрем и Г. Пальм (Швеция) — «Форд—Кортина—Лотус»; 2. Р. Кларк и Л. Смит (Англия) — «Форд—Кортина—Лотус»; 3. П. Гопкирк и Л. Блэк (Англия) — «Остин—Мини—Купер-С» ...

Класс 1600 см³: 8. С. Тенишев и В. Кислых (СССР) — «Москвич-408» ... 11. Ю. Лесовский (СССР) — «Москвич-408».

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия): 1. Т. Мякинен и П. Кескитало (Финляндия) — «Остин—Мини—Купер»; 2. Т. Трана и С. Андерссон (Швеция) — «Волво-122С»; 3. Р. Аалтонен и В. Нурмия (Финляндия) — «Остин—Мини—Купер». (3-е место в классе — С. Тенишев и В. Кислых (СССР) — ГАЗ-21).

Командный зачет: 1. Финляндия; 2. Швеция; 3. СССР.

1967 г.

ВЫСОКОГОРНЫЕ РАЛЛИ (Эфиопия).

2. (1-е место в классе 2500 см³) С. Тенишев и В. Кислых (СССР) — ГАЗ-21.

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 13-й этап личного первенства Европы: 1. Т. Мякинен и П. Кескитало (Финляндия) — «Остин—Мини—Купер-С»; 2. С. Лампинен и К. Сольберг (Финляндия) — СААБ-96; 3. Х. Миккола и А. Ярви (Финляндия) — «Волво-122С».

Класс свыше 2000 см³: 2. А. Карамышев и Г. Циммерман (СССР) — ГАЗ-21; 3. В. Мосолов и Ю. Мещеряков (СССР) — ГАЗ-21.

1968 г.

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 6-й этап личного первенства Европы: 1. Х. Миккола и А. Ярви (Финляндия) — «Форд—Эскорт-ТК1600»; 2. С. Лампинен и К. Сольберг (Финляндия) — СААБ-96; 3. Б. Содерштрем и Г. Пальм (Швеция) — «Форд—Эскорт-ТК1600» ... 33. (14-е место в классе до 1600 см³) Ю. Козлов и В. Ильин (СССР) — «Москвич-412»; 34. (15-е место в классе) У. Аава и А. Карамышев (СССР) — «Москвич-412» ... 38. (16-е

место в классе) — А. Дамбис и Г. Циммерман (СССР) — «Москвич-412».

«ВАТАВА» (ЧССР). 5-й этап первенства Европы среди марок. 1. «Альпин—Рено» — Ж. Винатье и Г. Каллеверт (Франция); 2. СААБ-96 — С. Лампинен (Финляндия) и Г. Пальм (Швеция); 3. «Форд—Эскорт» — Ж. Степэлер и А. Эртс (Бельгия) ... 15. (5-е место в классе 1600 см³) «Москвич-412» — С. Тенишев и В. Кислых (СССР) ... 17. (6-е место в классе) «Москвич-412» — Ю. Козлов и В. Ильин (СССР).

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР). 6-й этап первенства Европы среди марок. 1. «Рено—Гордини» — К. Коморницкий и З. Вишневский (ПНР); 2. «Рено—Гордини» — З. Кец и В. Клима (ЧССР); 3. «Шкода-1100МБ» — О. Хорсак и З. Моталь (ЧССР) ... 5. «Москвич-412» — Х. Рюютель и Г. Хольм (СССР).

ЛОНДОН—СИДНЕЙ (16 000 км): 1. Э. Коуэн, Б. Койль, К. Малкин (Англия) — «Хиллман—Хантер»; 2. П. Гопкирк, Э. Нэш, А. Пул (Англия) — «Остин-1800-М2»; 3. А. Вогэн, В. Форсайт, Т. Эллис (Австралия) — «Форд—Фалькон-ГТ» ... 20. С. Тенишев, В. Кислых (СССР) ... 22. У. Аава, Ю. Лесовский (СССР) ... 27. В. Щавелев, Э. Лифшиц, В. Широченко (СССР) ... 33. А. Ипатенко, А. Терехин, Э. Баженов (СССР) — все «Москвич-412».

1969 г.

«ШВЕЦИЯ-69». 1-й этап личного первенства Европы. 1. Б. Вальдегаард и Л. Хельмер (Швеция) — «Порше-911 Л»; 2. С. Лампинен и А. Хертц (Финляндия) — «СААБ-96»; 3. О. Эрикссон и Х. Юханссон (Швеция) — «Опель—Кадет» ... 51. (18-е

в классе 1600 см³) С. Тенишев и В. Кислых (СССР) — «Москвич-412».

«ВАТАВА». 5-й этап личного первенства Европы. 1. Ж. Степэлер и А. Эртс (Бельгия) — «Форд—Эскорт—ТК»; 2. Г. Кальштром и Г. Хагбоом (Швеция) — «Лянча—Фульвиа—Ралле-ХФ»; 3. В. Губачек и В. Ригер (ЧССР) — «Рено-8-Гордини» .. 21. (4-е место в классе 1600 см³) Ю. Козлов и К. Микфельдт (СССР) — «Москвич-412».

1970 г.

МАРАФОНСКИЕ РАЛЛИ ЛОНДОН—МЕХИКО (26 000 км по дорогам 25 стран). 1. Х. Миккола (Финляндия) и Г. Пальм (Швеция) — «Форд—Эскорт»; 2. Б. Калчетт и Д. Сайер (Англия) — «Триумф-2,5ПИ»; 3. Р. Аалтонен (Финляндия) и Г. Лиддон (Англия) — «Форд—Эскорт» ... 12. Л. Потапчик, Ю. Лесовский и Э. Баженов (СССР) — «Москвич-412» ... 17. Г. Хольм, В. Бубнов и К. Гирдаускас (СССР) — «Москвич-412» ... 20. С. Тенишев, В. Кислых и В. Широченков (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. «Форд» (Англия); 2. «Бритиш—Лейланд» (Англия); 3. «Москвич» (СССР).

1971 г.

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 14-й этап личного первенства Европы. 1. С. Бломквист и А. Эртц (Швеция) — СААБ-96; 2. Р. Тапио и Э. Ниман (Финляндия) — «Опель—Кадет—Ралли»; 3. М. Ален и Ю. Тойвонен (Финляндия) — «Волво-142»; 22. (1-е место в классе А2-1600 см³) Р. Коссила и П. Маннонен (Финляндия) — «Москвич-412» ... 45.

К. Гирдаускас и В. Егоров (СССР) — «Москвич-412» (2-е место в классе А1-1600 см³) ... 50. С. Брундза и Г. Хольм (СССР) — «Москвич-412» (7-е место в классе А2-1600 см³).

ТУР ЕВРОПЫ (ФРГ) — ралли протяженностью 14 000 км по дорогам 16 стран. 1. К. Вальднер и Х. Фохт (ФРГ) — «Опель—Кадетт-1900-Ралле»; 2. К. Гирдаускас и У. Мадревиц (СССР) — ВАЗ-2101.

Командный зачет: Золотой Кубок — команда «Москвич-412» (СССР); Серебряный кубок — команда «Жигули» (СССР).

«ЗОЛОТЫЕ ПЕСКИ» (НРБ). 1-й этап Кубка Дружбы социалистических стран (этот трофей в 1971 году разыгран впервые): 1. И. Чубриков и К. Чубриков (НРБ) — «Рено—Альпин»; 2. И. Бонев и З. Златев (НРБ) — БМВ-2002ТИ; 3. Е. Бахтин и П. Мыстковский (ПНР) — «Польский ФИАТ-125П»; 4. (2-е в классе 1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412» ... 6. (3-е место в классе) С. Брундза и Ю. Сейн (СССР) — «Москвич-412» ... 7. (4-е место в классе) В. Ржецкий и Н. Шевченко (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. НРБ; 2. СССР; 3. ЧССР.

1972 г.

«ЗОЛОТЫЕ ПЕСКИ» (НРБ). 11-й этап личного первенства Европы: 1. С. Засада и Р. Жишковский (ПНР) — «Порше-911С»; 2. К. Кляйнт и И. Бергер (ФРГ) — «Форд—Капри»; 3. И. Паликович и М. Тержиц (СФРЮ) — «Рено-12-Гордини» ... 8. (2-е место в классе 1600 см³) С. Брундза и В. Ковтун (СССР) — «Москвич-412...» 10. (3-е место в классе) Л. Потапчик и Ю. Полторацкий (СССР) —

«Москвич-412» ... 11. (4-е место в классе) Ю. Козлов и В. Ильин (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР). 13-й этап личного первенства Европы. 1. А. Пинто и Л. Макалузо (Италия) — «ФИАТ-124-Спидер»; 2. В. Рэрль и И. Вечдаг (ФРГ) — «Форд-Капри-РС»; 3. (1-е место в классе А2-1600 см³) С. Брундза и А. Брум (СССР) — «Москвич-412» ... 7. (1-е место в классе А1-1600 см³) В. Спруктс и А. Калнайс (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. Италия; 2. СССР.

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 16-й этап личного первенства Европы. 1. С. Лампинен и К. Сольберг (Финляндия) — «СААБ-96»; 2. Т. Мяккинен (Финляндия) и Г. Лиддон (Англия) — «Форд—Эскорт-РС»; 3. М. Ален и Ю. Тойвонен (Финляндия) — «Волво-142» ... 36. (3-е место в классе А2-1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР); 37. (3-е место в классе А1-1600 см³) Г. Циммерман и А. Карамышев (СССР) — «Москвич-412»; 46. (4-е место в классе А1-1600 см³) В. Ржечицкий и Е. Богомоллов (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. Финляндия; 2. ГДР; 3. СССР.

1973 г.

«ЗАПАДНОЕ САФАРИ—АРГУНГУ» (Нигерия). 2. Э. Лифшиц, В. Кислых и Ю. Лесовский (СССР) — «Москвич-412»; 3 В. Бубнов, А. Печенкин и Л. Евсиков (СССР) — «Москвич-412»; 5. В. Ржечицкий, А. Сафонов и А. Терехин (СССР) — «Москвич-412».

«ШВЕДСКИЕ РАЛЛИ» (Швеция). 2-й этап первенства мира. 1. С. Бломквист и А. Эртц (Швеция) — СААБ-96; 2. П. Эклунд и Б. Карлссон (Швеция) — СААБ-96; 3. Ж. Террье и Ш. Вэртмарсель (Франция) — «Рено—Альпин» ... 30. (3-е место в классе 1300 см³) К. Гирдаускас и В. Егоров (СССР) — ВАЗ-2101 ... 32. (4-е место в классе) С. Брундза и В. Ильин (СССР) — ВАЗ-2101 ... 36. (7-е место в классе) Л. Потапчик и К. Сочнов (СССР) — ВАЗ-2101.

Командный зачет: Швеция; 2. Норвегия; 3. Финляндия; 4. СССР.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ» (ПНР). 7-й этап первенства мира. 1. И. Вармбольд (ФРГ) и Ж. Тодт (Франция) — «ФИАТ-124—Ралли—Абарт»; 2. Э. Кульмбахер и В. Эрнст (ГДР) — «Вартбург-353»; 3. М. Ставовяк и Я. Чижик (ПНР) — «Польский ФИАТ-125П» ... 8. Л. Морозов и А. Калнайс (СССР) — «Москвич-412».

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 8-й этап первенства мира. 1. Т. Мякинен (Финляндия) и Г. Лиддон (Англия) — «Форд—Эскорт-РС»; 2. М. Ален и Ю. Тойвонен (Финляндия) — «Волво-142»; 3. Л. Киннунен и А. Ахо (Финляндия) — «Порше—Каррера-РС» ... 27. (1-е место в классе А2-1600 см³) С. Брундза и В. Ильин (СССР) — «Москвич-412» ... 37. (4-е место в классе А2-1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412»; 38. (7-е место в классе А1-1600 см³) Л. Потапчик и С. Яковлев (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. Финляндия; 2. СССР; 3. ГДР.

«ТУР ЕВРОПЫ» (ФРГ) — ралли протяженностью 14 000 км по дорогам 16 стран. 1. К. Вальднер и Н. Бэкман (ФРГ) — «Опель»; 2. Г. Уллемайер и К. Кальтенбах (ФРГ) — БМВ-2002ТИ; 3. Мей-

ендорф и Мисхоф (ФРГ) — БМВ... 5. (2-е место в классе до 1300 см³) К. Гирдаускас и В. Кислых (СССР) — ВАЗ-2101... 7. (3-е место в классе 1300 см³) В. Кулюкин и В. Яковлев (СССР) — ВАЗ-2101... 12. (5-е место в классе 1300 см³) Ю. Ивин и В. Егоров (СССР) — ВАЗ-2101... 21. (5-е место в классе 1600 см³) А. Дамбис и А. Звингевиц (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: Золотой кубок—команда «Жигули» (СССР); Серебряный кубок — команда «Жигули» (СССР).

КУБОК СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН ПО РАЛЛИ (8 этапов).

II этап. «ЗОЛОТЫЕ ПЕСКИ» (НРБ). 1. А. Ферьянц и И. Жембери (ВНР); 2. И. Топлодолский — В. Илиев (НРБ); 3. Д. Мотоц и К. Мотоц (СССР) — все на «Рено-12-Гордини»; 4. (3-е место в классе 1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412» ... 13. (5-е место в классе) Я. Агишев и М. Титов (СССР) «Москвич-412» ... 21. (7-е место в классе) Э. Срапионян и Р. Тер-Вартанян (СССР) — «Москвич-412».

V этап. «ТАУРУС» (ВНР) 1. А. Ферьянц и Я. Жембери (ВНР) — «Рено—Гордини-12»; 2. Д. Киш и И. Фельдеш (ВНР) — «Рено-Гордини-8»; 3. П. Срснский и И. Сыроватко (ЧССР) — «Шкода-120С»... 13. (1-е место в классе 2500 см³) Р. Решетникс и А. Звингевиц (СССР) — ГАЗ-24... 17. (3-е в классе 2500 см³) В. Кулюкин и В. Яковлев (СССР) — ГАЗ-24 ... 24. (4-е место в классе 2500 см³) Н. Верещака и В. Умнов (СССР) — ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. ВНР; 2. ГДР; 3. ЧССР; ... 6. СССР.

VII этап. «ВАРТБУРГ» (ГДР). 1. Я. Елинек и С. Квайзар (ЧССР) — «Шкода-120С»; 2. Э. Кульмбахер и В. Эрнст (ГДР) — «Вартбург-353»; 3. К.

Ольсен и Д. Рихардт (Дания) — БМВ-2002ТИ...
12. Л. Морозов и Л. Суднева (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР.

VIII этап. «РУССКАЯ ЗИМА»

Декабрь 1973 года. Маршрут: Брест—Москва—Ленинград—Москва—Минск (3500 км).

1. И. Чубриков и К. Киров (НРБ) — «Рено-12-Гордини»; 2. С. Брундза и А. Брум (СССР) — «Москвич-412»; 3. А. Шишков и М. Титов (СССР) — «Москвич-412» ... 4. В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412».

Победители в классах:

Класс IV: Н. Елизаров и В. Воронцов (СССР), ГАЗ-24;

Класс III: И. Чубриков и К. Киров (НРБ), «Рено-12-Гордини»;

Класс II: Ю. Козлов и Б. Савин (СССР), ВАЗ-2101;

Класс I: П. Хоммель и Г. Борк (ГДР), «Вартбург-353».

Командный зачет: 1. СССР; 2. НРБ; 3. ПНР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. И. Топлодолский и В. Илиев (НРБ); 2. М. Ставовяк и Я. Чижик (ПНР); 3. Э. Кульмбахер и В. Эрнст (ГДР) ... 9. В. Бубнов и А. Печенкин (СССР). Командный зачет: 1. ГДР; 2. ПНР; 3. ЧССР ...; 5. СССР.

1974 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

II этап. «ЗОЛОТЫЕ ПЕСКИ» (НРБ): 1. А. Ферьянц и Е. Жембери (ВНР) — «Рено-12-Горди-



В 1957 г. состоялись первые всесоюзные соревнования по ралли



Один из наиболее результативных раллистских экипажей начала 60-х годов — москвичи В. Щавелев и Н. Сучков

В 1965 г. на первенстве страны по ралли Ю. Олека и Р. Харунас повторили успех своих земляков





Сборная Литовской ССР — команда-победительница первенства страны 1966 г. На снимке: слева направо сидят — Ю. Олека, В. Олека, А. Курдзикаускас; стоят — В. Лаужецкас, П. Шатас, А. Повилайтис, З. Паскачимас; крайний справа — Л. Потапчик



На обледенелом извилистом шоссе во время ралли «Снежинка-74»

Полет в сугроб — привычное явление на зимних ралли





Рабочее место раллиста. У водителя в руках «баранка» уменьшенного диаметра, перед глазами тахометр, в ведении штурмана — легенда и навигационное оборудование

«Москвич-412» 1974 г., подготовленный по группе 2 для участия в ралли





Победное трио чемпионата СССР по ралли 1974 г.: С. Брунда из Вильнюса, А. Брум из Ижевска и за ними «ИЖ-Ралли»

Рижанин У. Мадревиц на одном из пунктов контроля времени на ралли «Снежинка-74» в Москве

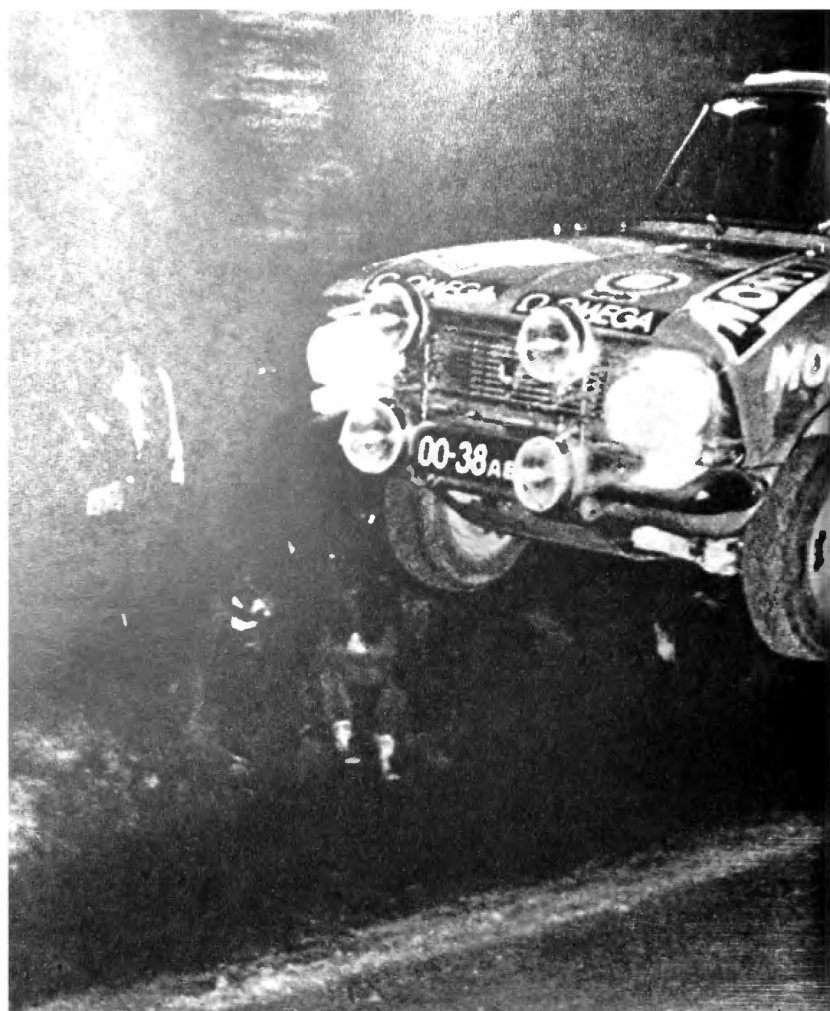




В ралли Лондон—Мехико лучший результат среди наших экипажей (12-е место в абсолютном зачете) у боевой тройки Л. Потапчик (за рулем), Ю. Лесовский, Э. Баженов

«Москвич-412» с честью выдержал 26 тысяч трудных километров на ралли Лондон—Мехико в 1970 г.





В международных соревнованиях «Тысяча озер» в Финляндии



советские раллисты неизменно выступают с 1958 г.



Международные ралли «Русская зима» 1973 г. На старте скоростного участка на трассе «Минское кольцо»

Горьковский экипаж В. Мосолов — В. Гурьев во время прохождения одного из них на первенстве СССР 1972 г.





Прохождение скоростных участков на таких крупных международных соревнованиях как «Тысяча озер» становится настоящей кольцевой гонкой

На чемпионате СССР по ралли 1972 г.





Братья К. и А. Гирдаускасы из Каунаса на чемпионате страны по ралли 1974 года были вне конкуренции

Перед стартом ралли «Тур Европы» 1974 г.





К. Гирдаускас (Каунас) — трехкратный чемпион СССР по ралли

В. Бубнов (Москва) — семикратный чемпион СССР по ралли, ипподромным и кольцевым гонкам





С. Брундза (Вильюс) — трехкратный чемпион СССР по ралли

В 1974 г. на ралли «Тысяча озер» С. Брундза и В. Егоров на «Москвиче-412» заняли второе место





**Чемпион СССР по ралли
А. Повилайтис (Вильнюс)**



**В. Щавелев (Москва) — четырех-
кратный чемпион СССР по ралли
и кольцевым гонкам**

**Члены сборной страны по ралли после триумфального фи-
ниша в соревнованиях «Тур Европы» 1974 г.**





Минутная пауза — передышка перед новым броском

И опять в атаку — навстречу неизведанному



ний»; 2. И. Чубриков и К. Чубриков (НРБ) — «Рено-12-Гордини»; 3. С. Колев и В. Кочев (НРБ) — «Порше-911Г» ... 7. (5-е место в классе 1600 см³) А. Шишков и М. Титов (СССР) — «Москвич» ... 12. (6-е место в классе) В. Спруктс и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412» ... 17. (8-е место в классе) Н. Кирпичников и Я. Агишев (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. НРБ; 2. ПНР; 3. СССР.

V этап. «ТАУРУС» (ВНР). 1. Ф. Виттман и Г. Хопф (Австрия) — БМВ-2002ТИ; 2. Г. Фишер и О. Щурек (Австрия) — БМВ-2002ТИ; 3. В. Губачек и С. Минарик (ЧССР) — «Рено—Альпин-1600С»... 19. (4-е место в классе свыше 2000 см³) Н. Елизаров и В. Воронцов (СССР) — ГАЗ-24.

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. НРБ ... 5. СССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. М. Ставовяк и Я. Чижик (ПНР); 2. И. Топлодольский и В. Илиев (НРБ); 3. К. Чубриков и И. Чубриков (НРБ) ...

Командный зачет: 1. НРБ; 2. ПНР; 3. ГДР ... 5. СССР.

«ТЫСЯЧА ОЗЕР» (Финляндия). 5-й этап первенства мира среди марок. 1. Х. Миккола (Финляндия) и Д. Дейвенпорт (Англия) — «Форд—Эскорт-РС1800»; 2. Т. Мякинен (Финляндия) и Г. Лиддон (Англия) — «Форд—Эскорт-РС1800»; 3. М. Ален (Англия) и И. Кивимяки (Финляндия) — «ФИАТ-124-Спидер» ... 49. (3-е место в классе А1-1300 см³) В. Кулюкин и В. Яковлев (СССР) — ВАЗ-2101 ... 54. (2-е место в классе А2-1600 см³) С. Брундза и В. Егоров (СССР) — «Москвич-412» ... 64. (5-е место в классе А2-1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. Финляндия; 2. Швеция; 3. Англия; 4. СССР.

«ТУР ЕВРОПЫ». Ралли протяженностью 15 000 км по дорогам 13 стран Европы, Азии, Ближнего Востока. 1. (1-е место в классе 1600 см³) С. Брундза и А. Карамышев (СССР) — «Москвич-412»; 2. (2-е место в классе 1600 см³) В. Спруктс и А. Калнайс (СССР) — «Москвич-412»; 3. Д. Хоккемейер и Г. Бёзе (ФРГ) — «Ауди-100ЛС» ... 4. (1-е место в классе 1300 см³) Л. Потапчик и Л. Шувалов (СССР) — «Жигули-2101»; 5. (4-е место в классе 1600 см³) Н. Кирпичников и Я. Агишев (СССР) — «Москвич-412»; 6. (5-е место в классе 1600 см³) В. Бубнов и А. Печенкин (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: Золотой кубок — команда «Москвич» (СССР); Серебряный кубок — команда «Москвич» (СССР).

1975 г.

КУБОК ДРУЖБЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

I этап «Волян» (ВНР): 1. А. Ферьянц и Ф. Ирицфальви (ВНР) — «Альпин—Рено-1800»; 2. В. Губачек и С. Минарик (ЧССР) — «Альпин-Рено 1800»; 3. Б. Крупа и П. Мыстковский (ПНР) — «Рено-17-Гордини» ... 5. (1-е место в классе А2—1600 см³), С. Брундза и А. Брум (СССР) — «Москвич-412» ... 12. (4-е место в классе А2-1600 см³) Я. Агишев и М. Титов (СССР) «Москвич-412» ... 15. (6-е место в классе А2-1600 см³) А. Григорьев и С. Семенов (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. НРБ; 3. СССР.

II этап «Золотые пески» (НРБ): 1. И. Чубриков и К. Чубриков (НРБ) — «Рено-12-Гордини»; 2. А. Ярошевич и Р. Жишковский (ПНР) — «Фиат-124-Абарт—Спидер»; 3. П. Крупа и П. Мыстковский (ПНР) — «Рено-17-Гордини» ... 8. А. Козырчиков и Г. Козырчикова (СССР) — ВАЗ-2103 ... 10. С. Брундза и А. Брум (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. ПНР; 2. ЧССР; 3. СССР.

III этап «Рейд Польский» (ПНР): 1. А. Ярошевич и Р. Жишковский (ПНР) — «Фиат-124-Абарт-Спидер»; 2. И. Чубриков и К. Киров (НРБ) — «Рено-12-Гордини»; 3. К. Коморницкий и Я. Войтина (ПНР) — «Польский ФИАТ-125П»; 4. С. Брундза и А. Брум (СССР) — «Москвич-412»; 5. Я. Козырчиков и Г. Козырчикова (СССР) — ВАЗ-2103; 6. Я. Агишев и М. Титов (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. НРБ.

IV этап «Татры» (ЧССР): 1. А. Ярошевич и Р. Жишковский (ПНР) — «Фиат-124-Абарт-Спидер»; 2. Б. Крупа и П. Мыстковский (ПНР) — «Рено-17-Гордини».

Командный зачет: 1. ПНР; 2. СССР; 3. ГДР.

V этап «Вартбург» (ГДР): 1. Б. Крупа и П. Мыстковский (ПНР) — «Рено-17-Гордини»; 2. И. Чубриков и К. Киров (НРБ) — «Рено-17-Гордини»; 3. В. Хавел и С. Квайзар (ЧССР) — «Шкода-120С» ... 9. А. Григорьев и С. Семенов (СССР) — «Москвич-412»; 10. А. Брум и А. Колмиец (СССР) — «Москвич-412».

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР.

VI этап «Русская зима» (СССР): 1. Б. Крупа и П. Мыстковский (ПНР) — «Рено-17-Гордини»; 2.

И. Чубриков и К. Чубриков (НРБ) — «Рено-17-Гордини»; 3. К. Гирдаускас и В. Рожукас (СССР) — ВАЗ-2103. 4. С. Брундза и В. Бородин (СССР) — «Москвич-412»; 5. А. Козырчиков и Г. Козырчикова (СССР) ВАЗ-21011.

Командный зачет: 1. СССР; 2. ПНР; 3. ЧССР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. Б. Крупа и П. Мыстковский (ПНР); 2. И. Чубриков (НРБ); 3. А. Ярошевич и Р. Жишковский (ПНР); 4. С. Брундза (СССР); 5. А. Брум (СССР) ...; 7. Я. Агишев (СССР).

Командный зачет: 1. СССР; 2. ПНР, 3. ЧССР.

ТЫСЯЧА ОЗЕР (Финляндия) — 7-й этап первенства мира среди марок.

1. Х. Миккола (Финляндия) и Ж. Тадт (Франция) — «Форд—Эскорт-РС1600»....

18. (2-е место в классе А2-1600 см³) К. Гирдаускас и А. Гирдаускас (СССР) — ВАЗ-2103; 19. (3-место в классе (А2-1600 см³) С. Брундза и А. Звингевиц (СССР) — ВАЗ-2103 ... 31. (4-е место в классе А2-1600 см³). А. Козырчиков и Г. Козырчикова (СССР) — ВАЗ-2103.

Командный зачет: 1. Швеция; 2. СССР; 3. ГДР,

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТОВ МИРА
И ЕВРОПЫ

**ЧЕМПИОНЫ И ПРИЗЕРЫ ПЕРВЕНСТВА МИРА
ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ГОНКАМ**

1950 г.

1. Д. Фарина (Италия) — «Альфа—Ромео-159»;
2. Х. Фанхио (Аргентина) — «Альфа—Ромео-158»;
3. Л. Фаджиоли (Италия) — «Альфа—Ромео-159».

1951 г.

1. Х. Фанхио (Аргентина) — «Альфа—Ромео-159»;
2. А. Аскарри (Италия) — «Феррари-375»;
3. Ф. Гонсалес (Аргентина) — «Феррари-375».

1952 г.

1. А. Аскарри (Италия) — «Феррари-500»;
2. Д. Фарина (Италия) — «Феррари-500»;
3. П. Таруффи (Италия) — «Феррари-500».

1953 г.

1. А. Аскарри (Италия) — «Феррари-500»;
2. Х. Фанхио (Аргентина) — «Мазерти-А6ГКМ»;
3. Д. Фарина (Италия) — «Феррари-500».

1954 г.

1. Х. Фанхио (Аргентина) — «Мазерати-250Ф» и «Мерседес—Бенц-В196»; 2. М. Хауторн (Англия) — «Феррари-625» и «Феррари-553»; 3. Ф. Гонзалес (Аргентина) — «Мазерати-А6ГКМ» и «Феррари-553».

1955 г.

1. Х. Фанхио (Аргентина) — «Мерседес—Бенц-В196»; 2. С. Мосс (Англия) — «Мерседес—Бенц-В196»; 3. Э. Кастелотти (Италия) — «Феррари—Лянча-Д50».

1956 г.

1. Х. Фанхио (Аргентина) — «Феррари—Лянча-Д50»; 2. С. Мосс (Англия) — «Мазерати-250Ф»; 3. П. Коллинз (Англия) — «Феррари—Лянча-Д50».

1957 г.

1. Х. Фанхио (Аргентина) — «Мазерати-250Ф»; 2. С. Мосс (Англия) — «Мазерати-250Ф» и «Ванволл»; 3. Л. Муссо (Италия) — «Феррари-246».

1958 г.

1. М. Хауторн (Англия) — «Феррари-246»; 2. С. Мосс (Англия) — «Купер—Клаймакс-Т51» и «Ванвóлл»; 3. Э. Брукс (Англия) — «Ванволл».

1959 г.

1. Д. Брэбхэм (Австралия) — «Купер-Клаймакс-Т51»; 2. Э. Брукс (Англия) — «Феррари-246»; 3. С. Мосс (Англия) — «Купер-Клаймакс-Т51» и «БРМ-П25».

1960 г.

1. Д. Брэбхэм (Австралия) — «Купер-Клаймакс-Т53»; 2. Б. Мак-Ларен (Новая Зеландия) — «Купер-Клаймакс-Т53»; 3. С. Мосс (Англия) — «Купер-Клаймакс-Т51» и «Лотус-Клаймакс-18».

1961 г.

1. Ф. Хилл (США) — «Феррари-156»; 2. В. фон Трипс (ФРГ) — «Феррари-156»; 3. С. Мосс (Англия) — «Лотус-Клаймакс-20».

1962 г.

1. Г. Хилл (Англия) — БРМ-П57; 2. Д. Кларк (Англия) — «Лотус-Клаймакс-25»; 3. Б. Мак-Ларен (Новая Зеландия) — «Купер-Клаймакс-Т58».

1963 г.

1. Д. Кларк (Англия) — «Лотус-Клаймакс-25»; 2. Р. Гинтер (США) — БРМ-П61; 3. Г. Хилл (Англия) — БРМ-П61.

1964 г.

1. Д. Сертисс (Англия) — «Феррари-158»;
2. Г. Хилл (Англия) — БРМ-П261; 3. Д. Кларк (Англия) — «Лотус-Клаймакс-25Б».

1965 г.

1. Д. Кларк (Англия) — «Лотус-Клаймакс-33»;
2. Г. Хилл (Англия) — БРМ-П261; 3. Д. Стюарт (Англия) — БРМ-П261.

1966 г.

1. Д. Брэбхэм (Австралия) — «Брэбхэм—Репко-БТ19»;
2. Д. Сертисс (Англия) — «Феррари-312» и «Купер-Мазерати-Т81»;
3. И. Риндт (Австрия) — «Купер-Мазерати-Т81».

1967 г.

1. Д. Хьюлм (Новая Зеландия) — «Брэбхэм—Репко-БТ24»;
2. Д. Брэбхэм (Австралия) — «Брэбхэм—Репко-БТ24 и БТ19»;
3. Д. Кларк (Англия) — «Лотус—БРМ-43» и «Лотус—Форд-49».

1968 г.

1. Г. Хилл (Англия) — «Лотус—Форд-49Б»;
2. Д. Стюарт (Англия) — «Матра—Форд-МС9 и МС10»;
3. Д. Хьюлм (Новая Зеландия) — «Мак—Ларен—Форд-М7А».

1969 г.

1. Д. Стюарт (Англия) — «Матра—Форд-МС10 и МС80»; 2. Ж. Иккс (Бельгия) — «Брэбхэм—Форд-БТ26 и БТ26А»; 3. Б. Мак-Ларен (Новая Зеландия) — «Мак—Ларен—Форд-М7Ц».

1970 г.

1. И. Риндт (Австрия) — «Лотус—Форд-49К» и «Лотус—Форд-72»; 2. Ж. Иккс (Бельгия) — «Феррари-312Б»; 3. Д. Регаццони (Швейцария) — «Феррари-312Б».

1971 г.

1. Д. Стюарт (Англия) — «Тиррелл—Форд-001»; 2. Р. Петерссон (Швеция) — «СТП—Марч—Форд-711»; 3. Ф. Север (Франция) — «Тиррелл—Форд-001».

1972 г.

1. Э. Фиттипальди (Бразилия) — «Джон—Плейерс—Спешел—Лотус-72Д»; 2. Д. Стюарт (Англия) — «Тиррелл—Форд-005»; 3. Д. Хьюлм (Новая Зеландия) — «Мак—Ларен—Форд-М19».

1973 г.

1. Д. Стюарт (Англия) — «Тиррелл—Форд-006»; 2. Э. Фиттипальди (Бразилия) — «Джон—Плейерс—Спешел—Лотус-72Д»; 3. Р. Петерссон (Швеция) — «Джон—Плейерс—Спешел-72Д».

1974 г.

1. Э. Фиттипальди (Бразилия) — «Марлборо—Тексако—Мак—Ларен-М23»; 2. Д. Регацони (Швейцария) — «Феррари-312-Б3»; 3. Й. Шехтер (ЮАР) — «Эльф—Тиррелл—Форд-007».

1975 г.

1. Н. Лауда (Австрия) — «Феррари-312Т»; 2. Э. Фиттипальди (Бразилия) — «Марлборо—Тексако—Мак—Ларен-М23»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Мартини—Брэбхэм—БТ44Б».

Чемпионат мира по кольцевым гонкам, как правило, проводится на гоночных автомобилях формулы 1. Лишь в 1952 и 1958 годах первенство мира состоялось на машинах формулы 2. Розыгрыш чемпионата включает 15 гонок (1975 год) и места, занятые гонщиками, распределяются в зависимости от суммы набранных ими очков.

**ДЕСЯТКА НАИБОЛЕЕ РЕЗУЛЬТАТИВНЫХ
УЧАСТНИКОВ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА
ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ**

**(ПО ЧИСЛУ ПОБЕД, ОДЕРЖАННЫХ
НА ОТДЕЛЬНЫХ ЭТАПАХ)**

- Д. Стюарт (Англия) — 27 (1966—1973 гг.),
Д. Кларк (Англия) — 26 (1962—1968 гг.),
Х. Фанхио (Аргентина) — 25 (1950—1957 гг.),
С. Мосс (Англия) — 16 (1955—1961 гг.),
Д. Брэбхэм (Австралия) — 14 (1959—1967 гг.),
Г. Хилл (Англия) — 14 (1962—1969 гг.),
А. Аскарри (Италия) — 14 (1951—1953 гг.),
Э. Фиттипальди (Бразилия) — 14 (1970—1975 гг.),
Ж. Иккс (Бельгия) — 13 (1968—1975 гг.),
Н. Лауда (Австрия) — 9 (1974—1975 гг.).

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА
ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
НА СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЯХ
(ПЕРВЕНСТВО МАРОК)

1953 г.

1. «Феррари» (Италия); 2. «Ягуар» (Англия); 3. «Астон—Мартин» (Англия).

1954 г.

1. «Феррари»; 2. «Лянча» (Италия); 3. «Ягуар».

1955 г.

1. «Мерседес—Бенц» (ФРГ); 2. «Феррари»; 3. «Ягуар».

1956 г.

1. «Феррари»; 2. «Мазерати» (Италия); 3. «Ягуар».

1957 г.

1. «Феррари»; 2. «Мазерати»; 3. «Ягуар».

1958 г.

1. «Феррари»; 2. «Порше» (ФРГ); 3. «Астон—Мартин».

1959 г.

1. «Астон—Мартин»; 2. «Феррари»; 3. «Порше».

1960 г.

1. «Феррари»; 2. «Порше»; 3. «Мазерати».

1961 г.

1. «Феррари»; 2. «Мазерати»; 3. «Порше».

1962 г.

Первенство разыгрывалось в трех классах — чемпионами стали: «Феррари», «Порше», «Абарт» (Италия).

1963 г.

Те же результаты, что и в 1962 г.

1964 г.

1. «Феррари»; 2. «Порше»; 3. «Кобра» (США).

1965 г.

1. «Феррари»; 2. «Порше»; 3. «Форд» (США).

1966 г.

1. «Форд»; 2. «Феррари»; 3. «Порше».

1967 г.

1. «Порше»; 2. «Феррари»; 3. «Форд».

1968 г.

1. «Форд»; 2. «Порше»; 3. «Альфа—Ромео» (Италия).

1970 г.

1. «Порше»; 2. «Феррари»; 3. «Альфа—Ромео».

1971 г.

1. «Порше»; 2. «Альфа—Ромео»; 3. «Феррари».

1972 г.

1. «Феррари»; 2. «Альфа—Ромео»; 3. «Порше».

1973 г.

1. «Матра—СИМКА» (Франция); 2. «Феррари»; 3. «Порше».

1974 г.

1. «Матра—СИМКА»; 2. «Порше»; 3. «Альфа—Ромео».

1975 г.

1. «Альфа—Ромео»; 2. «Порше»; 3. «Альпин—Рено».

В этом первенстве существует только зачет марок машин. Официально эти соревнования вплоть до 1961 года назывались «Чемпионатом мира на спортивных автомобилях». С 1962 по 1967 год им был присвоен титул «Международный чемпионат конструкторов», а с 1968 года — «Международный чемпионат марок».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА
ПО РАЛЛИ СРЕДИ МАРОК АВТОМОБИЛЕЙ

1968 г.

1. «Форд» (Англия); 2. СААБ (Швеция); 3. «Рено» (Франция).

1969 г.

1. «Форд—Европа»; 2. «Порше» (ФРГ); 3. БМВ (ФРГ).

1970 г.

1. «Порше»; 2. «Альпин—Рено» (Франция); 3. «Лянча» (Италия).

1971 г.

1. «Альпин—Рено»; 2. СААБ; 3. «Порше».

1972 г.

1. «Лянча»; 2. ФИАТ (Италия); 3. «Порше».

До 1973 г. эти соревнования носили название «Международный чемпионат по ралли».

1973 г.

1. «Альпин»; 2. ФИАТ; 3. «Форд—Европа».

1974 г.

1. «Лянча»;
2. ФИАТ;
3. «Форд—Европа».

1975 г.

1. «Лянча» (Италия);
2. ФИАТ (Италия);
3. «Альпин» (Франция).

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА МИРА
ПО КАРТИНГУ

1964 г.

1. Г. Сала (Италия); 2. У. Канчеллери (Италия); 3. О. Константины (Италия).

1965 г.

1. Г. Сала (Италия); 2. В. Иле (ФРГ); 3. Т. Хеземанс (Голландия).

1966 г.

1. С. Раганелли (Италия); 2. Л. Энштром (Швеция); 3. Р. Петерссон (Швеция).

1967 г.

1. Э. Росси (Швейцария); 2. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 3. Д. Перниготти (Италия).

1968 г.

1. С. Нильссон (Швеция); 2. Д. Перниготти (Италия); 3. В. Аллен (Англия).

1969 г.

1. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 2. В. Аллен (Англия); 3. Д. Флетчер (Англия).

1970 г.

1. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 2. В. Феррис (Англия); 3. Г. Петерс (ФРГ).

1971 г.

1. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 2. Г. Петерс (ФРГ); 3. В. Аллен (Англия).

1972 г.

1. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 2. К. Брандхофер (ФРГ); 3. Д. Стийдс (Англия).

1973 г.

1. Э. Фуллертон (Англия); 2. Э. Хагенбух (Швейцария); 3. К. Петер (ЮАР).

1974 г.

1. Р. Патресе (Италия); 2. Э. Чивер (Италия); 3. Ф. Гольдштейн (Бельгия).

1975 г.

1. Ф. Гольдштейн (Бельгия); 2. Э. де Анджелис (Италия); 3. М. Лейн (Англия).

Чемпионат мира по картингу проводится без коробок передач с двигателями класса 100 см³.

В 1966 г. впервые в истории автомобильного спорта чемпионом мира стала женщина — С. Ратанелли.

КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ
ПО КАРТИНГУ
(НА МАШИНАХ КЛАССА 100 см³)

1963 г.

1. Франция; 2. Англия; 3. Бельгия.

1964 г.

1. Италия; 2. Голландия; 3. Монако.

1965 г.

1. Италия; 2. Англия; 3. Швеция.

1966 г.

1. Италия; 2. Голландия; 3. Англия.

1967 г.

1. Франция; 2. Италия; 3. Швейцария.

1968 г.

1. ФРГ; 2. Италия; 3. Англия.

1969 г.

1. ФРГ; 2. Англия; 3. Швейцария.

1970 г.

1. ФРГ; 2. Швейцария; 3. Италия.

1971 г.

1. ФРГ; 2. Швейцария; 3. Швеция.

1972 г.

1. Англия; 2. ФРГ; 3. Бельгия.

1973 г.

1. Италия; 2. ФРГ; 3. Швейцария.

1974 г.

1. Италия; 2. ФРГ; 3. Австрия.

1975 г.

1. Италия; 2. ФРГ; 3. Швейцария.

ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

1953 г.

Г. Поленский (ФРГ) — «Порше».

1954 г.

В. Шюльтер (ФРГ) — ДКВ.

1955 г.

В. Энгель (ФРГ) — «Мерседес—Бенц».

1956 г.

В. Шокк (ФРГ) — «Мерседес—Бенц».

1957 г.

Р. Хопфен (ФРГ) — СААБ и «Боргвард».

1958 г.

Г. Андерссон (Швеция) — «Волво».

1959 г.

П. Кольтеллони (Франция) — «Ситроен» и «Альфа—Ромео».

1960 г.

В. Шокк (ФРГ) — «Мерседес—Бенц».

1961 г.

Г. Вальтер (ФРГ) — «Порше».

1962 г.

Э. Борингер (ФРГ) — «Мерседес—Бенц».

1963 г.

Г. Андерссон (Швеция) — «Волво».

1964 г.

Т. Трана (Швеция) — «Волво».

1965 г.

Р. Аалтонен (Финляндия) — «Остин—Минг—Купер».

1966 г.

Группа 1: Л. Насениус (Швеция) — «Опель»;

Группа 2: С. Засада (ПНР) — «Порше»;

Группа 3: Г. Класс (ФРГ) — «Порше».

1967 г.

Группа 1: С. Засада (ПНР) — «Порше»;

Группа 2: Б. Седерштрем и Г. Пальм (Швеция) — «Форд»;

Группа 3: В. Эльфорд и Д. Стоун (Англия) — «Порше».

1968 г.

П. Тойвонен (Финляндия) — «Порше».

1969 г.

Г. Кэллиштрем и П. Хэггбом (Швеция) — «Лянча».

1970 г.

Ж. Андюэ (Франция) — «Альпин—Рено».

1971 г.

С. Засада (ПНР) — БМВ.

1972 г.

Р. Пинто (Италия) — ФИАТ.

1973 г.

С. Мунари (Италия) — «Лянча».

1974 г.

В. Рэрль (ФРГ) — «Опель Аскона-19РС».

1975 г.

М. Верини (Италия) — «ФИАТ-124-Слайдер—Абарт».

ЖЕНСКИЙ КУБОК ЕВРОПЫ

1972 г.

М. Беомон (Франция) — «Опель».

1973 г.

Д. Томинц (Италия) — ФИАТ.

1974 г.

Д. Томинц (Италия) — ФИАТ.

1975 г.

М. Мутон (Франция) — «Альпин—Рено».

ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

1963 г.

П. Нэккер (ФРГ) — «Порше».

1964 г.

В. Бэнкс (Англия) — «Остин—Мини—Купер».

1965 г.

Класс 1000 см³: Э. Сварт (Голландия) — «ФИАТ—Абарт»;

Класс 1600 см³: Д. Уитмор (Англия) — «Форд—Кортина»;

Класс свыше 1600 см³: Ж. Иккс (Бельгия) — «Форд».

1966 г.

Класс 1000 см³: Д. Багетти (Италия) — «ФИАТ—Абарт»;

Класс 1600 см³: А. де Адамич (Италия) — «Альфа—Ромео»;

Класс свыше 1600 см³: Х. Гаане (ФРГ) — БМВ.

1967 г.

Класс 1000 см³: В. Каухсен (ФРГ) — «ФИАТ—Абарт»;

Класс 1600 см³: А. де Адамич (Италия) — «Альфа—Ромео»;

Класс свыше 1600 см³: К. фон Вендт (ФРГ) — «Порше—Каррера».

1968 г.

Класс 1000 см³: Д. Хэндли (Англия) — «Остин—Мини—Купер»;

Класс 1600 см³: Д. Родс (Англия) — «Остин—Мини—Купер—С»;

Класс свыше 1600 см³: Д. Квестер (Австрия) — БМВ.

1969 г.

Класс 1000 см³: Пам (Италия) — «ФИАТ—Абарт-1000ТС»;

Класс 1600 см³: С. Дини (Италия) — «Альфа—Ромео—ГТА»;

Класс свыше 1600 см³: Д. Квестер (Австрия) — БМВ-2002ТИ.

1970 г.

Т. Хеземанс (Голландия) — БМВ.

1971 г.

Д. Глемсер (ФРГ) — «Альфа—Ромео—ГТАМ».

1972 г.

И. Масс (ФРГ) — «Форд—Капри».

1973 г.

Т. Хеземанс (Голландия) — БМВ—КСЛ 3,0;

1974 г.

Г. Хейер (ФРГ) — «Форд—Капри-3000».

1975 г.

З. Мюллер (ФРГ) и А. Пельтье (Бельгия) — «БМВ-3,0-КСЛ».

**КОМАНДНЫЙ КУБОК ЕВРОПЫ НА АВТОМОБИЛЯХ
ФОРМУЛЫ 3**

1966 г.

1. Англия; 2. ФРГ; 3. Швеция.

1967 г.

1. Швейцария; 2. Франция; 3. Англия.

1968 г.

1. Швейцария; 2. Швеция; 3. Англия.

1969 г.

1. Швеция-I; 2. Англия; 3. Швеция-II.

1970 г.

1. Швеция-I; 2. Англия; 3. Швеция-II.

1971 г.

1. Франция-II; 2. Франция-I; 3. Англия.

1972 г.

1. Франция-I; 2. Франция-II; 3. Швеция.

**ЛИЧНЫЙ КУБОК ЕВРОПЫ НА АВТОМОБИЛЯХ
ФОРМУЛЫ 3**

1975 г.

1. Л. Перкинс (Австрия); 2. К. Андерссон (Швеция); 3. Р. Дзордзи (Италия).

ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
НА ГОНОЧНЫХ МАШИНАХ

1935 г.

Р. Караччиола (Германия) — «Мерседес—
Бенц-В25».

1936 г.

Б. Роземейер (Германия) — «Ауто—Унион-Ц».

1937 г.

Р. Караччиола (Германия) — «Мерседес—Бенц-
В125».

1938 г.

Р. Караччиола (Германия) — «Мерседес—Бенц-
В154».

1939 г.

Г. Ланг (Германия) — «Мерседес—Бенц В163».

1946 г.

Р. Соммэ (Франция) — «Мазерати-4КЛТ».

**ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
НА АВТОМОБИЛЯХ ФОРМУЛЫ 2**

1968 г.

Ж. Бельтуаз (Франция) — «Матра—Форд-МС7».

1969 г.

Д. Серво-Гавэн (Франция) — «Матра—Форд-МС7».

1970 г.

Д. Регаццони (Швейцария) — «Текно—Форд-70».

1971 г.

Р. Петерссон (Швеция) — «Марч—Форд-712».

1972 г.

М. Хэйлвуд (Англия) — «Сертисс-ТС10».

1973 г.

Ж. Жаррье (Франция) — «Марч—БМВ-732».

1974 г

П. Дэпелле (Франция) — «Марч—БМВ-742».

1975 г.

Ж. Лаффит (Франция) — «Мартини—Шнитцер-БМВ-МР16».

**ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНКАМ
(ПОДЪЕМ НА ХОЛМ)**

1930 г.

Спортивные машины: Г. Штук (Германия) — «Аустро—Даймлер»; гоночные машины: Р. Караччиола (Германия) — «Мерседес—Бенц-ССКЛ».

1931 г.

Спортивные: Р. Караччиола (Германия) — «Мерседес—Бенц-ССК»; гоночные: Э. Цанелли (Италия) — «Насьональ—Пескара».

1932 г.

Спортивные: Г. Штук (Германия) — «Мерседес—Бенц-ССК»; гоночные: Р. Караччиола (Германия) — «Альфа—Ромео».

1957 г.

(С этого года чемпионат Европы разыгрывается на спортивных машинах класса 2000 см³): В. Дэтуйлер (Швейцария) — «Мазерати-А6Г».

1958 г.

В. фон Трипс (ФРГ) — «Порше».

1959 г.

Э. Барт (ФРГ) — «Порше».

1960 г.

Г. Вальтер (ФРГ) — «Порше».

1961 г.

Г. Вальтер (ФРГ) — «Порше».

1962 г.

Л. Скарфиотти (Италия) — «Феррари».

1963 г.

Э. Барт (ФРГ) — «Порше».

1964 г.

Э. Барт (ФРГ) — «Порше».

1965 г.

Л. Скарфиотти (Италия) — «Феррари—Дино-166».

1966 г.

Г. Миттер (ФРГ) — «Порше—Бергспидер».

1967 г.

Г. Миттер (ФРГ) — «Порше—Бергспидер».

1968 г.

Г. Миттер (ФРГ) — «Порше—Бергспидер»;

1969 г.

П. Шетти (Швейцария) — «Феррари-212Е»;

1970 г.

И. Ортнер (Австрия) — «ФИАТ-Абарт-2000»;

1971 г.

И. Ортнер (Австрия) — «ФИАТ-Абарт-2000».

1972 г.

К. Перро (Швейцария).

1973 г.

Р. Мьессьэ (Франция).

1974 г.

Р. Мьессьэ (Франция).

1975 г.

М. Нести (Италия) — «Марч-75С».

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ

**ХРОНОЛОГИЯ АБСОЛЮТНОГО МИРОВОГО РЕКОРДА
СКОРОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ**

Дата установления	Гонщик и страна	Скорость, км/ч	Дистанция	Модель машины	Тип двигателя
18.12.1898	де Шасслу-Лоба (Франция)	63,15	1 км	Жанто	ЭМ
17.01.1899	К. Иенатци (Бельгия)	66,64	1 км	Ле Жамэ Контан	ЭМ
17.01.1899	де Шасслу-Лоба (Франция)	70,31	1 км	Жанто	ЭМ
27.01.1899	К. Иенатци (Бельгия)	79,51	1 км	Ле Жамэ Контан	ЭМ
4.03.1899	де Шасслу-Лоба (Франция)	93,75	1 км	Жанто	ЭМ
29.04.1899	К. Иенатци (Бельгия)	105,88	1 км	Ле Жамэ Контан	ЭМ
13.04.1902	Л. Серполлэ (Франция)	120,80	1 км	Серполлэ	ЭМ
5.08.1902	В. Вандербильт (США)	122,49	1 км	Морс	ПМ
5.11.1902	А. Фурнье (Франция)	123,29	1 км	Морс	ПД
17.11.1902	Ожнер (Франция)	124,14	1 км	Морс	ПД
17.07.1903	Л. Риголли (Франция)	134,33	1 км	Гоброн-Бриге	ПД
5.11.1903	Л. Дюэз (США)	136,36	1 км	Гоброн-Бриге	ПД
12.01.1904	Б. Ольдфильд (США)	141,01	1 миля	Форд-999	ПД

Дата установле- ния	Гонщик и страна	Скорость, км/ч	Дистанция	Модель машины	Тип двигате- ля
22.01.1904	В. Вандербилт (США)	148,55	1 миля	Мерседес-Симплекс-60	ПД
30.03.1904	Л. Риголли (Франция)	152,54	1 км	Гоброн-Брийе	ПД
31.03.1904	П. Де Катерс (Бельгия)	153,85	1 км	Мерседес	ПД
12.05.1904	П. Де Катерс (Бельгия)	156,52	1 км	Мерседес	ПД
21.07.1904	Л. Риголли (Франция)	166,67	1 км	Гоброн-Брийе.	ПД
13.11.1904	В. Эмери (Франция)	168,19	1 км	Даррак	ПД
30.12.1904	П. Бара (Франция)	168,22	1 км	Даррак	ПД
24.01.1905	А. Мак Дональд (Англия)	169,01	1 миля	Нэпир	ПД
25.01.1905	Г. Боуден (Англия)	176,56	1 миля	Мерседес	ПД
26.01.1906	Ф. Марриотт (США)	205,38	1 миля	Стэнли	ПМ
16.03.1910	Б. Ольдфильд (США)	211,93	1 миля	Бллитцен-Бенц	ПД
23.04.1911	Р. Берман (США)	228,04	1 миля	Бллитцен-Бенц	ПД
6.07.1924	Р. Тома (Франция)	230,54	1 км	Деляж	ПД
12.07.1924	Э. Эльдридж (Англия)	234,75	1 миля	ФИАТ	ПД
25.09.1924	М. Кэмпбелл (Англия)	235,21	1 миля	Санбим	ПД
21.07.1925	М. Кэмпбелл (Англия)	241,88	1 км	Санбим	ПД
27.04.1926	Д. Парри-Томас (Англия)	268,90	1 км	Томас-Спешел	ПД
28.04.1926	Д. Парри-Томас (Англия)	275,34	1 км	Томас-Спешел	ПД
4.02.1927	М. Кэмпбелл (Англия)	282,57	1 миля	Блюберд-1	ПД

29.03.1927	Г. О'Нейл де Хейн Сигрэв (Англия)	327,89	1	миля	Санбим	ПД
19.02.1928	М. Кэмпбелл (Англия)	332,98	1	миля	Блюберд-2	ПД
22.04.1928	Р. Кич (США)	333,94	1	миля	Уайт-Триплекс	ПД
11.03.1929	Г. О'Нейл де Хейн Сигрэв (Англия)	372,48	1	миля	Гольден Эрроу	ПД
5.02.1931	М. Кэмпбелл (Англия)	396,04	1	км	Блюберд-3	ПД
24.02.1932	М. Кэмпбелл (Англия)	408,63	1	миля	Блюберд-4	ПД
22.02.1933	М. Кэмпбелл (Англия)	438,38	1	км	Блюберд-4	ПД
7.03.1935	М. Кэмпбелл (Англия)	445,40	1	миля	Блюберд-5	ПД
3.09.1935	М. Кэмпбелл (Англия)	484,51	1	миля	Блюберд-5	ПД
19.11.1937	Д. Эйстон (Англия)	502,43	1	км	Сандерболт	ПД
27.08.1938	Д. Эйстон (Англия)	555,89	1	миля	Сандерболт	ПД
15.09.1936	Д. Кобб (Англия)	563,46	1	миля	Нэпир-Рэйлтон-Спешел	ПД
16.09.1938	Д. Эйстон (Англия)	575,21	1	миля	Сандерболт	ПД
23.08.1939	Д. Кобб (Англия)	595,04	1	км	Нэпир-Рэйлтон-Спешел	ПД
16.09.1947	Д. Кобб (Англия)	634,26	1	миля	Рэйлтон-Мобиль-Спешел	ПД
16.07.1964	Д. Кемпбелл (Англия)	648,72	1	миля	Блюберд-КН7	ГТ

Дата установления	Гонщик и страна	Скорость км/ч	Дистанция	Модель машины	Тип двигателя
17.10.1964	А. Арфонс (США)	863,73	1 миля	Грин Монстер	РД
27.10.1964	А. Арфонс (США)	875,69	1 миля	Грин Монстер	РД
2.11.1965	К. Бридлав (США)	893,18	1 миля	Спирит оф Америка Соник-1	РД
7.11.1965	А. Арфонс (США)	927,87	1 миля	Грин Монстер	РД
15.11.1965	К. Бридлав (США)	966,57	1 миля	Спирит оф Америка Соник-1	РД
23.11.1970	Г. Габелич (США)	1014,29	1 миля	Блю Флейм	РР

Примечания: 1. Все рекорды установлены при прохождении дистанции со стартом с хода.

2. До 1914 года требовалось прохождение дистанции лишь в одном направлении, а с 1914 года — в двух направлениях.

3. ФИА с 10 ноября 1964 года стала регистрировать абсолютные рекорды, установленные также и на автомобилях с реактивными и ракетными двигателями.

Сокращения: ГТ — газовая турбина,
 ПД — поршневой двигатель;
 ПМ — паровая машина,
 РД — реактивный двигатель,
 РР — ракетный двигатель,
 ЭМ — электромотор.

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ НА ДИСТАНЦИЯХ
1 КИЛОМЕТР СО СТАРТОМ С ХОДА (СХ) И С МЕСТА (СМ),
1000 КИЛОМЕТРОВ И 24 ЧАСА**

Дистанция	Гонщик и страна	Скорость, км/ч	Автомобиль	Год уста- новления
-----------	-----------------	-------------------	------------	-----------------------

АВТОМОБИЛИ С ПОРШНЕВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

Класс А (свыше 8000 см³)

1 СХ	Р. Саммерс (США)	658,53	Гольденрод	1965
1 СМ	Д. Кобб (Англия)	142,46	Нэпир-Рейлтон-Спешел	1939
1000	Э. Дженкинс (США)	291,12	Мормон-Метеор-2	1940
24 ч.	Э. Дженкинс, Л. Мейер (США)	253,10	Мормон-Метеор-2	1936

Класс В (от 5000 до 8000 см³)

1 СХ	Р. Герда (США)	557,58	Отолайт-999	1967
1 СМ	К. Райс (США)	198,97	Крайслер-Райс-Спешел	1968
1000	Б. Блекборн, К. Тернер (США)	239,31	Шерроле-Камаро	1967
24 ч.	Э. Дженкинс, Э. Джиллотта (США)	218,03	Дюзенберг-Спешел	1935

Дистанция	Гонщик и страна	Скорость, км/ч	Автомобиль	Год уста- новления
Класс С (от 3000 до 5000 см³)				
1 СХ	Р. Саммерс (США)	421,55	Саммерс-Спешел	1961
1 СМ	М. Томпсон (США)	199,4	Томпсон-Понтиак-Спешел	1964
1000	Р. Тэйтоу, К. Бридлав (США)	250,26	АК-Кобра	1965
24 ч.	Д. Кэйтона и др. (США)	202,43	Форд-Комет	1963
Класс D (от 2000 до 3000 см³)				
1 СХ	Ф. Ларсен (США)	444,16	Ларсен-Камминс-Стрим-лайнер	1967
1 СМ	М. Томпсон (США)	180,4	Томпсон-Понтиак-Спешел	1964
1000	К. Шелби, Р. Джексон-Мур (Англия)	242,97	Остин-Хилей	1956
24 ч.	Д. Эйстон, К. Барингер (Англия)	212,85	Остин-Хилей	1954
Класс E (от 1500 до 2000 см³)				
1 СХ	Ф. Хилл (США)	410,24	МГ-Икс 181	1959
1 СМ	Г. Гаане (ФРГ)	180,18	Брэхэм-БМВ	1966
1000	И. Зифферт, К. Фогель, Д. Шперри (Швейцария)	226,25	Порше-911Р	1967
24 ч.	И. Зифферт, К. Фогель, Д. Шперри и др.	212,306	Порше-906	1967

Класс G (от 1100 до 1500 см³)

1 СХ	С. Мосс (Англия)	395,32	МГ-Икс181	1957
1 СМ	Л. Тернер (Англия)	179,15	Тернер-Спешел	1967
1000	К. Майлз, Д. Локетт (Англия)	277,97	МГ	1956
24 ч.	Э. Брукс и др. (Англия)	164,15	Форд-Корсар	1964

Класс G (от 750 до 1100 см³)

1 СХ	Д. Гарднер (Англия)	327,43	МГ-Икс179	1939
1 СМ	Р. Эйльстон (Англия)	132,10	Эйльстон-Рилей	1936
1000	Т. Уиздом, Э. Ливенс, Д. Эрмэн (Англия)	225,0	Остин-Хилей-Спрайт	1959
24 ч.	У. Мальоли (Италия)	198,79	Абарт	1960

Класс H (от 500 до 750 см³)

1 СХ	Э. Лорент (СССР)	286,1	Харьков-Л2	1963
1 СМ	Д. Додсон (Англия)	134,60	Остин	1936
1000	Д. Кабянка, М. Полонтьери и др. (Италия)	182,65	Абарт	1957
24 ч.	Д. Кабянка, М. Полонтьери и др. (Италия)	177,45	Абарт	1957

Класс I (от 350 до 500 см³)

1 СХ	В. Герц (ФРГ)	264,79	НСУ-Континенталь	1965
1 СМ	П. Таруффи (Италия)	127,03	Тарф-Джилера	1956
1000	М. Полонтьери, А. Тиле, Р. Каттини (Италия)	148,39	Абарт	1956
24 ч.	М. Полонтьери, А. Тиле и др. (Италия)	137,95	Абарт	1956

Дистанция	Гонщик и страна	Скорость, км/ч	Автомобиль	Год уста- новления
Класс I (от 250 до 350 см³)				
1 СХ	В. Герц (ФРГ)	254,8	НСУ-Континенталь	1966
1 СМ	У. Найт (США)	106,0	Кулер-Гюртон	1958
1000	Бригада гонщиков	161,77	Ниббио-Гуцци	1958
24 ч.	В. Шауфель, Г. Брудес (ФРГ)	111,94	Ллойд	1954
Класс К (до 250 см³)				
1 СХ	Д. Кавана (Италия)	241,61	Сильверфиш-Гуцци	1959
1 СМ	Д. Кавана (Италия)	126,71	Сильверфиш-Гуцци	1959
1000	Ш. Пеллье, Ж. Бьян (Франция)	87,15	Изетта-Велам	1957
24 ч.	Ш. Пеллье, Ж. Бьян (Франция)	90,05	Изетта-Велам	1957
ГАЗОТУРБИННЫЕ АВТОМОБИЛИ				
Класс до 1000 кг				
1 СХ	И. Тихомиров (СССР)	310,2	Пионер-2	1963
Класс свыше 1000 кг				
1 СХ	Д. Кэмпбелл (Англия)	648,72	Блюберд-КН7	1964

Сокращения: 1 СХ — 1 километр со стартом с хода; 1 СМ — 1 километр со стартом с места; 1000 — 1000 км со стартом с места.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ

В СССР в настоящее время существует шесть трасс, используемых для кольцевых автомобильных гонок. Старейшей из них Таллинской — уже более сорока лет, а на кольцевых трассах в Каунасе и Киеве первые соревнования состоялись в конце 1974 года.

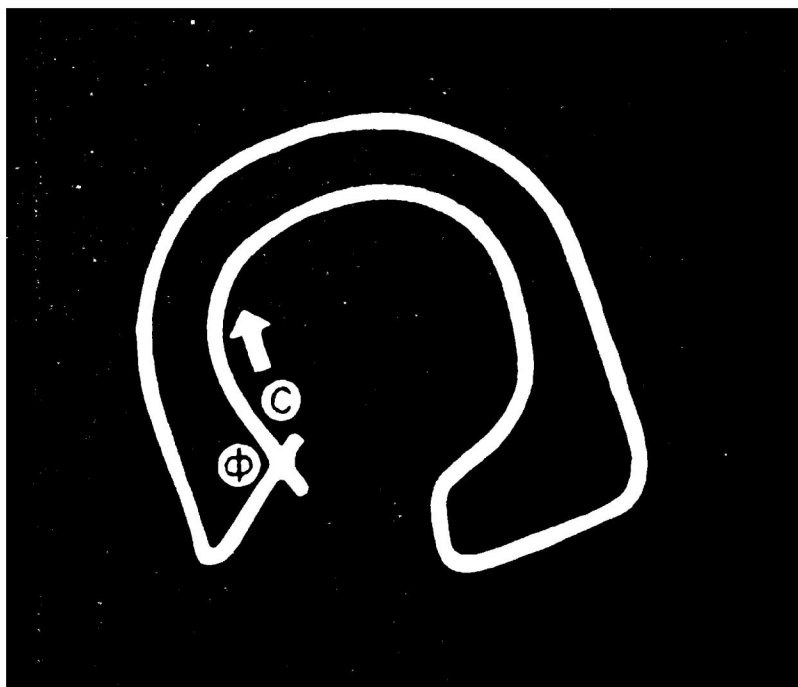
Среди остальных трасс, как по оборудованию, так и по возможностям создания различных комбинаций, наибольший интерес представляет Рижская трасса. Ее конфигурация такова, что позволяет из трех петель кольцевой дороги образовать четыре варианта трасс различной сложности. К району старта и финиша примыкает и специально построенная трасса для картинга.

Трассы в Риге, Ленинграде использовались в прошлом и для международных соревнований. В последние годы они традиционно проводятся на трассе в Минске.

Трассы для картинга, как правило, имеют протяженность одного круга 900—1000 метров. Общее их число в стране превышает два десятка. Наиболее известны трассы в Смилтене, Курске, Риге. Помимо этих постоянных трасс, во многих городах на асфальтированных площадках в дни тренировок и соревнований размечаются и обозначаются старыми автомобильными покрышками временные трассы.

Невское кольцо

У этой трассы, пожалуй, самая «солидная» биография в отношении использования ее для кольцевых гонок. Автомобильные гонки на ней проводятся с 1958 года. Уже через два года на Невском кольце состоялся один из этапов чемпионата страны, а в 1961 году — международные соревнования.



Год от года совершенствовались покрытие трассы, ее профиль, ширина, даже незначительно и протяженность, но характер трассы более чем за полтора десятилетия оставался неизменным. Это объясняется тем, что длина ее срав-

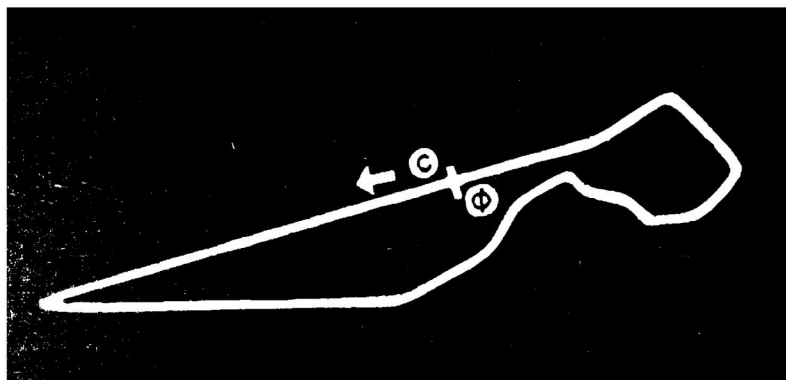
нительно невелика (сегодня — 3360 м), и на ней практически отсутствуют длинные прямые участки, где можно развивать максимальную скорость. Автомобили с мощными двигателями здесь почти не имеют преимуществ. Решающую роль играют сцепление колес с дорогой и совершенство подвески. Не удивительно поэтому, что рекорд лучшего круга, установленный в 1961 году финном К. Линкольном (1 мин 36,0 с) на машине весом 400 кг и с мотором довольно умеренной мощности (95 л. с.), держался очень долго, пока не появились машины с независимой подвеской всех колес, дисковыми тормозами и широкопрофильными шинами. Нынешний рекорд трассы (1 мин 29,0 с) установлен москвичом С. Гесс-де-Кальве на автомобиле МАДИ-03 весом 736 кг (с маслом и водой) и двигателем мощностью около 125 л. с.

Примечательно, что трасса «Невское кольцо» состоит главным образом из левых поворотов. Для автомобилей с высоким расположением центра тяжести (например, легковых) это означает сильный износ шины переднего правого колеса. Следует отметить, что на ленинградской кольцевой трассе износ шин вообще выше, чем на других.

Поскольку часть «Невского кольца» расположена вдоль залива, направление ветра (с моря или с суши), а следовательно, влажность воздуха и соответственно состав рабочей смеси колеблются в значительных пределах. Это вызывает необходимость более тщательной регулировки двухтактных моторов, особенно чувствительных к изменению состава смеси.

Минское кольцо

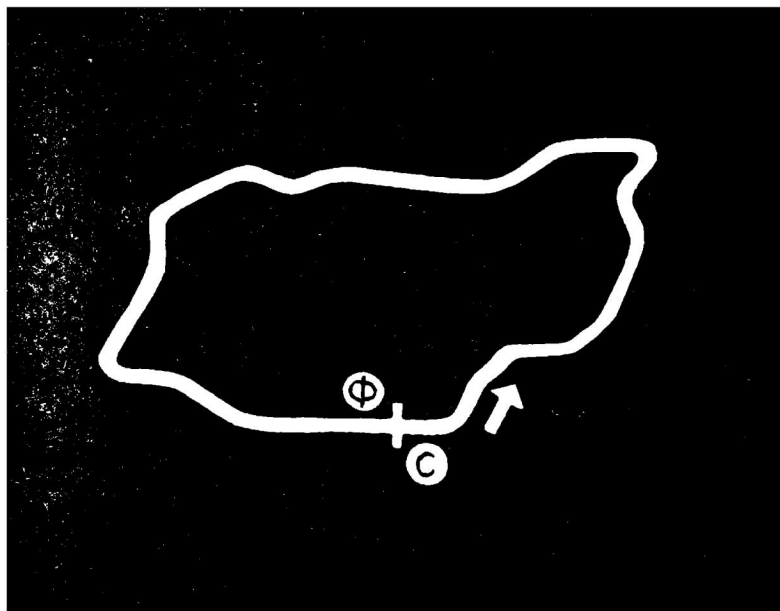
В отличие от ленинградской трассы, проложенной на равнинном участке вокруг насыпного холма стадиона имени С. М. Кирова, «Минское кольцо» проходит по пересеченной местности,



здесь есть затяжные спуск и подъем. Последний дает преимущество тем гонщикам, которые располагают автомобилями с мощным двигателем. На спуске же полностью себя оправдывают дисковые тормоза больших размеров. Длинные прямые участки на этой сравнительно короткой трассе (один круг равен 4030 м) дают больше преимуществ легким и быстроходным автомобилям. И действительно, на «Минском кольце», используемом для гонок с 1963 года (правда, со значительной реконструкцией) рекорд лучшего круга (1 мин 36 с), установленный в 1970 году В. Губачеком на «Лотус-41К-Форд» (120 л. с., 400 кг), держится до сих пор.

Таллинская трасса

Эта трасса в ее нынешнем варианте используется около десяти лет. Для нее характерна большая длина круга (6000 м) и, как следствие, обилие подъемов, спусков, поворотов разной крутизны, длинных прямых участков. На этой



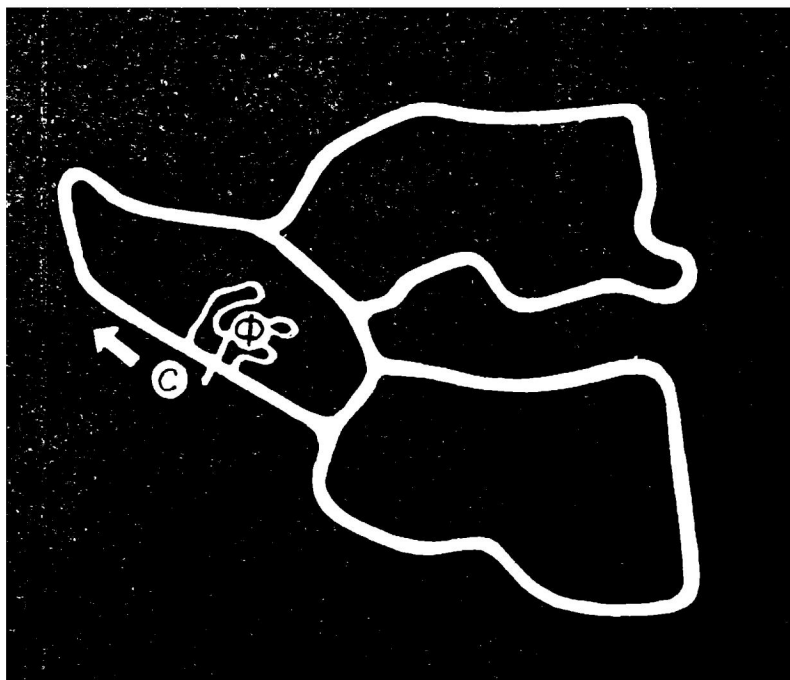
трассе, расположенной в парке Пирита под Таллином, мощный двигатель и точный выбор передаточных чисел в трансмиссии представляют не меньшее значение для успеха, чем мастерство гонщика.

Близко расположенные к полотну дороги деревья и песчаные обочины в известной мере являются «минусами» Таллинской трассы.

Зрителям доступ на трассу сравнительно прост — в дни гонок в дополнение к основным маршрутным туда направляются и дополнительные автобусы. Как правило, в Таллине выпускаются к гонкам весьма обстоятельные программы.

Рижская трасса

Как и таллинская, эта трасса проложена в загородном лесопарке «Бикерниеки», по названию которого часто именуют и саму трассу. Рижский круг находится в очень живописном месте и оснащен подземными переходами, что позволяет зрителям в ходе гонки перемещаться с одной сто-



роны на другую. «Бикерниеки» дают возможность получить много вариантов различных трасс, но чаще всего применяется кольцо длиной 3662 м. Его образуют правая нижняя и левая петли (см. схему). Этот вариант предъявляет высокие требования индивидуальному мастерству гонщика и скрупулезно правильному подбору передаточных чисел трансмиссии. Рекорд лучшего круга установлен Ю. Теренецким на машине «Москвич-Г5М» (1 мин 39,8 с).

Киевское кольцо

Эта трасса построена недавно, почти одновременно с новой Каунасской, и, как последняя, почти не опробована. Кольцо в Киеве представляет интерес тем, что в отношении требований безопасности оборудовано лучше, чем традиционные трассы.

В 1975 году вступила в строй первая очередь комплекса «Чайка», куда входит эта трасса. Наилучшее время прохождения одного круга (2 мин 01,8 с) показано в 1975 году М. Лайвом на автомобиле «Эстония-19».

ПРИЛОЖЕНИЯ

ФЕДЕРАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА

Международная автомобильная федерация (ФИА), основанная в 1904 году, является международной организацией, направляющей и согласующей развитие автомобильного спорта и туризма во всем мире. Руководящие органы ФИА — Комитет (общие вопросы), КСИ — международная спортивная комиссия (регламентация проведения соревнований), КИК — международная комиссия картинга (вопросы проведения соревнований по картингу), КТИ — международная техническая комиссия (вопросы технической регламентации) и КИТ — международная комиссия по туризму.

Федерация автомобильного спорта (ФАС) СССР с 1956 года принята в ФИА, где в настоящее время она широко представлена во всех руководящих органах. Представляют ФАС СССР в подразделениях ФИА:

Афанасьев Л. Л.
Беседин А. В.
Залетаев М. В.
Маржецкий В. В.

**СОСТАВ ПРЕЗИДИУМА ФЕДЕРАЦИИ
АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА СССР
(НА 4 ИЮЛЯ 1976 Г.)**

Председатель	— АФАНАСЬЕВ Леонид Леонидович
Заместители председателя	— ПЕТРОВ Владимир Михайлович, ЯКОВЛЕВ Лев Афанасьевич
Ответственный секретарь	— ЛАПИН Виктор Федорович
Председатель Все- союзной коллегии судей	— ГЛУМОВ Николай Васильевич
Председатель Все- союзного тренер- ского совета	— ЛАПИН Виктор Федорович

Председатели комитетов:

картинга	— ЧЕРКАССКИЙ Александр Самойлович,
кроссов	— СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ Виктор Антонович
массовых видов соревнований	— РАМЗИН Борис Михайлович,
медицинского	— ЖИТЬКО Эдуард Иванович,

- международ- — ЗАЛЕТАЕВ Михаил Ва-
ных связей сильевич,
спортивно-техни- — ДУН Арон Давыдович,
ческой работы
среди школьни-
ков
пропаганды и — МЕДВЕДЕВ Игорь Давы-
печати дович,
ралли — СОКОЛОВА Татьяна Ива-
новна,
скоростных ви- — ШУГУРОВ Лев Михайло-
дов и рекордов вич,
технического — САБИНИН Андрей Алек-
сандрович.

Члены Президиума:

ААВА Уно Хейнрихович,
АЛФЕРЧИК Николай Григорьевич,
БОЛОТИН Владимир Иосифович,
ГУЩИН Алексей Павлович,
ЗАЙЦЕВ Сергей Павлович,
ИВАНОВ Михаил Михайлович,
КАРАМЫШЕВ Александр Александрович,
ЛУКЪЯНОВ Яков Михайлович,
МАРЖЕЦКИЙ Виктор Владиславович,
ПЕТРОВ Александр Федорович,
ПУШКИН Петр Иванович,
ТАРАНЕНКО Павел Иванович,
ФРОЛОВ Эдуард Павлович.

**АДРЕСА
И ТЕЛЕФОНЫ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
СВЯЗАННЫХ С АВТОМОБИЛЬНЫМ СПОРТОМ**

ФАС СССР — Москва Д362, Волоколамское шоссе, д. 88, тел. 491-76-72.

Центральный автотоклуб СССР — Москва 103489, Зеленоград, Восточно-коммунальная зона, тел. 455-55-16.

Редакция журнала «За рулем» — Москва К-92, ул. Сретенка, 26/1, тел. 207-17-21 и 207-16-30.

**ЗАСЛУЖЕННЫЕ МАСТЕРА СССР
ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ**

ААВА Уно Хейнрихович (Таллин),
БАЖЕНОВ Эдуард Михайлович (Львов),
БУБНОВ Владимир Сергеевич (Москва),
ГИРДАУСКАС Каститис Винценти (Каунас),
ИПАТЕНКО Александр Васильевич (Москва),
КИСЛЫХ Валентин Иванович (Москва),
ЛЕСОВСКИЙ Юрий Иванович (Москва),
ЛИФШИЦ Эммануил Абрамович (Москва)
ЛОРЕНТ Эдуард Осипович (Харьков),
НИКИТИН Владимир Константинович (Харьков),
ПОТАПЧИК Леонтий Юльянович (Вильнюс),
ТЕНИШЕВ Сергей Дмитриевич (Москва),
ТЕРЕХИН Александр Павлович (Москва),
ТИХОМИРОВ Илья Александрович (Москва),
ХОЛЬМ Гуннар Иоханнович (Таллин).
ЩАВЕЛЕВ Виктор Алексеевич (Москва).

**ЗАСЛУЖЕННЫЕ ТРЕНЕРЫ СССР
ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ**

БЕРМАН Александр Викторович (Ленинград),
СОЧНОВ Карл Владимирович (Москва),
ЧЕРТОВ Роман Александрович (Москва),
ШУЛЬЦ Борис Давыдович (Тбилиси).

ЛИТЕРАТУРА ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

Автомобильный спорт. Правила соревнований. ДОСААФ, 1973.

Афанасьев Л., Серов А. Автомобильные соревнования на экономию бензина. Изд. 2-е. М., «Физкультура и спорт», 1956.

Афанасьев Л., Клинковштейн Г., Понизовкин А. и др. Техническая подготовка автомобиля к соревнованиям. М., Машгиз, 1951.

Бекман В. Гоночные автомобили. М.—Л., «Физкультура и спорт», 1941.

Бекман В. Конструкция и динамика гоночных автомобилей. М., Машгиз, 1947.

Бекман В. Гоночные автомобили. М.—Л., Машгиз., 1958.

Бекман В. Гоночные автомобили. Изд. 2-е, «Машиностроение», 1967.

Бекман В. Карбюраторы форсированных двигателей. М., ЦИНТИАМ, 1963.

Борисов В., Владимирова И., Сабинин А. Автомобильный и мотоциклетный спорт в СССР. Справочник. М., «Физкультура и спорт», 1954.

Высотский Д., Клинковштейн Г., Сабинин А. Серийные автомобили в скоростных соревнованиях. М., «Физкультура и спорт», 1953.

Гивартовский Л. К высоким скоростям. М., «Физкультура и спорт», 1955.

Глазунов С. Спортивные автомобили (требования и конструкции). М., «Физкультура и спорт», 1954.

Глазунов С. Спортивные автомобили (требования и конструкции). Изд. 2-е, «Физкультура и спорт», 1957.

Глазунов С., Сабинин А., Бас Л. Автомобильные и мотоциклетные соревнования за рубежом. М., «Физкультура и спорт», 1956.

Глазунов С. Испытания спортивного автомобиля (доводка конструкции). М., «Физкультура и спорт», 1956.

Глазунов С., Сабинин А. Скоростные автомобили за рубежом. М., «Физкультура и спорт», 1960.

Глазунов С. Скоростные автомобили (типы и конструкции) М., ДОСААФ, 1964.

Глазунов С. Автомобильный скоростной спорт (пособие для гонщика и тренера). М., ДОСААФ, 1968.

Глазунов С., Ипатенко А. Тренер и автомобильный спорт (пособие для подготовки тренеров по автомобильному спорту для клубов и спортивных организаций). М., ДОСААФ, 1972.

Коростелин А. Гоночные автомобили. М., «Физкультура и спорт», 1961.

Коростелин А. Малолитражные спортивные автомобили за рубежом. М., «Физкультура и спорт», 1958.

Лучинин Б. Зарубежные карбюраторные двигатели с высокими удельными показателями для спортивных автомобилей. М., НИИНавтопром, 1970.

Международный спортивный кодекс ФИА и приложение к нему. М., ДОСААФ, 1964.

О тех, кто побеждает (очерки о спортсменах оборонного общества). М., ДОСААФ, 1959.

Разинчев Н. Безопасность в автомобильном спорте. М., ДОСААФ, 1972.

Сабинин А. Скоростные автомобили. М., «Физкультура и спорт», 1953.

Сабинин А. Новое в конструкциях спортивных и гоночных автомобилей. М., ЦБТИ Министерства автомобильной промышленности СССР, 1956.

Сабинин А., Гивартовский Л. Автомобильные шоссейные гонки. М., «Физкультура и спорт», 1956.

Сабинин А. Обзор конструкций скоростных автомобилей (техническая информация НАМИ, выпуск 57). М., ОНТИ, 1958.

Сабинин А. Спортивные и гоночные автомобили. М., ДОСААФ, 1962.

Шугуров Л. Современные гоночные и спортивные автомобили. М., НИИНавтопром, 1968.

Шугуров Л. Спортивные и гоночные автомобили 1968 года. М., НИИНавтопром, 1968.

Шугуров Л. Спортивные и гоночные автомобили 1969 года. М., НИИНавтопром, 1970.

Шугуров Л. Спортивные и гоночные автомобили 1970 года. М., НИИНавтопром, 1971.

СОКРАЩЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

АЗЛК	Автомобильный завод имени Ленинского Комсомола г. (Москва)
АМК	— Автомотолюб
АСК	— Автомобиль собственной конструкции
ВАЗ	— Волжский автомобильный завод (г. Тольятти)
ГАЗ	— Горьковский автомобильный завод
ДОСААФ	— Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту
ЗАЗ	— Запорожский автомобильный завод
ЗИЛ	— Завод имени Лихачева (г. Москва)
ЗИМ	— Завод имени Молотова (ныне ГАЗ)
ЗИС	— Завод имени Сталина (ныне ЗИЛ)
КВН	— Косенков Вячеслав Николаевич
МАДИ	— Московский автомобильно-дорожный институт
МАК	Московский автомобильный клуб
МЗМА	— Московский завод малолитражных автомобилей (ныне АЗЛК)
НАМИ	Научный автомобильно-моторный институт
ТОАРЗ	— Таллинский опытный авторемонтный завод
УАЗ	— Ульяновский автомобильный завод
ФАС	— Федерация автомобильного спорта
ФИА	— Международная автомобильная федерация
ХАДИ	— Харьковский автомобильно-дорожный институт
ЦАМК	— Центральный автомотолюб
ЦСКА	— Центральный спортклуб армии

**УКАЗАТЕЛЬ
ЛАТИНСКОГО НАПИСАНИЯ ФАМИЛИЙ
И НАИМЕНОВАНИЙ**

А.

Аалтонен Р.	Aaltonen R.
Абарт	Abarth
де Адамич А.	de Adamich A.
Айзенах	Eisenach
АК-Кобра	AC-Cobra
Ален М.	Alen M.
Аллен В.	Allen V.
Альпин-Рено	Alpine-Renault
Альфа-Ромео	Alfa-Romeo
Аман Т.	Aman T.
Ангер И.	Anger J.
Андерссон А, Г, К, С	Andersson A, G, K, S
Андрюэ Ж.	Andruet J.
Арфонс А.	Arfons A.
Аскарри А.	Ascari A.
Астон-Мартин	Aston-Martin
Аустро-Даймлер	Austro-Daimler
Ауто-Унион-Ц	Auto-Union-C
Ахо А.	Aho A.

Б

Багетти Д.	Baghetti G.
Баль З.	Bal Z.
Бара П.	Baras P.
Барингер К.	Baringer C.
Барт Э.	Barth E.
Барч Р.	Bartsch R.
Бахтин Е.	Bachtin J.
Бедржих Л.	Bedřich L.
Беляк Л.	Bielak L.
Бельтуаз Ж.	Beltoise J.

Бенц
Беомон М.
Бергер И.
Берман Р.
Бергспидер
Блекберн Б.
Блитцен-Бенц
Бломквист С.
Блю Берд
Блю Флейм
БМВ-Альпина
Бобек В. Я.
Боргвард
Борингер Э.
Борк Г.
Боуден Г.
Бразье
Брандхофер К.
Бритиш Лейланд
Бридлав К.
Брно
БРМ
Брудес Г.
Брукс Э.
Брунцлик О.
Брэхэм Д.
Брэхэм-Репко
Бьян Ж.
Бюттнер Г.
Бэкман Н.
Бэнкс В.

Benz
Beaumont M.
Berger J.
Burman R.
Bergspyder
Blackburn B.
Blitzen-Benz
Blomquist S.
Blue Bird
Blue Flame
BMW-Alpina
Bobek V. J.
Borgward
Böringer E.
Bork G.
Bowden H.
Brasier
Brandhofer K.
British Leyland
Breedlove C.
Brno
BRM
Brudes G.
Brooks A.
Brunclik O.
Brabham J.
Brabham-Repco
Biane J.
Büttner G.
Bäckman N.
Banks W.

В

Вальднер К.
Вальдегаард В.
Вальтер Г.
Вармбольд И.
Ванволл
Вандербильт В.
Вартбург
Вебер Р.
Вебер (карбюраторы)
Вейнер А.
фон Вендт К.

Waldner K.
Waldegaard B.
Walter H.
Warmbold J.
Vanwall
Vanderbilt V.
Wartburg
Weber R.
Weber
Weiner A.
von Wendt K.

Вергат И.
Верини М.
Винатье Ж.
Виттман Ф.
Вилпонен П.
Винцлер Х.
Вишневский З.
Вогэн А.
Войтек З.
Войтина Я.
Войчеховский А.
Воксхолл
Волво
Вроцлав
Вутерих Р.
Бэртмарсель Ш.

Wergat J.
Verini M.
Vinatier J.
Wittman F.
Vilponen P.
Winzler H.
Wiszniewski Z.
Vaughan A.
Voitek Z.
Woityna J.
Woyczehowski A.
Vauxhall
Volvo
Wroclaw
Wuterich R.
Vaertmarcel C.

Г

Гаане Г.
Габелич Г.
Гарднер Д.
Генц К.
Герда Р.
Герц В.
Гинтер Р.
Глемсер Д.
Гоброн-Брийе
Гольдштейн Ф.
Гольден Эрроу
Гонсалес Ф.
Гопкирк П.
Грин Монстер
ГТА
Губачек В.
Гюнтер М.

Hahne H.
Gabelich G.
Gardner J.
Genz K.
Herda R.
Herz W.
Ginter R.
Glemser D.
Gobron-Brillie
Goldstein F.
Golden Arrow
Gonsalez F.
Hopkirk P.
Green Monster
GTA
Hubacek V.
Günter M.

Д

Даррак
Де Анджелис Э.
Де-Дион-Бутон
Дейвенпорт Д.
Деляж
Де-Санктис

Darraq
De Angelis E.
De-Dion-Bouton
Davenport J.
Delage
De-Sanctis

Дженкинс Э.
Джилотта Э.
Джон Плейерс Спешел
Джексон-Мур Р.
Джулиа
Дзордзи Р.
Дини С.
Дино
Додсон А.
Дунайварош
Дьор
Дыкаст Ф.
Дэпелле П.
Дэтуайлер В.
Дюзенберг-Спешел
Дюрэ А.

Jenkins A.
Gilotta A.
John Player's Special
Jackson-Moor R.
Giulia
Zorzi R.
Dini S.
Dino
Dodson J.
Dunajvaros
Gyor
Dykast F.
Depaillier P.
Datwyler W.
Duesenberg-Special
Duray A.

Е

Елинек Я.

Jelinek J.

Ж

Жанто
Жаррье Ж.
Жембери Я.
Жид М.
Жишковский Р.

Jeantaud
Jarrier J.
Zemberi J.
Zid M.
Zyszkowski R.

З

Загер Ф.
Заксенринг
Засада С. Е.
Зелена Гура
Зифферт И.

Sager F.
Sachsenring
Zasada S. E.
Zielona Góra
Siffert J.

И

Иенатци К.
Изетта-Велам
Иккс Ж.
Иле В.
Илек К.
Инкиляйнен В.
Ирицфальви Ф.

Jenatzi C.
Isetta-Velam
Ickx J.
Ihle W.
Jilek K.
Inkilainen V.
Iricfalvi F.

К

Кабьянка Д.
 Кавана Д.
 Кадань
 Кадетт
 Кайманн
 Каксонен П.
 Калау
 Каллеверт Г.
 Кальштрем Г.
 Кальтенбах К.
 Калчет Б.
 Канчеллери У.
 Капри
 Караччиола Р.
 Карлссон Б. Э.
 Кастелотти Э.
 де Катерс П.
 Каттини Р.
 Каухсен В.
 Квайзар С.
 Квестер Д.
 Кескитало П.
 Кец З.
 Кивимяки И.
 Киннунен Л.
 Кич Р.
 Киш Д.
 Клаймакс
 Кларк Д.
 Класс Г.
 Клеман
 Клима В.
 Кляйнт К.
 Кноль В.
 Кобб Д.
 Кобра
 Кожле
 Койль Б.
 Коллинз П.
 Кольтеллони П.
 Константины О.
 Коморницкий К.
 Кондорши Т.

Cabianca G.
 Cavana G.
 Kadaň
 Kadett
 Kaimann
 Kaksonen P.
 Kalau
 Callwaert H.
 Kallström G.
 Kaltenbach K.
 Culcheth B.
 Cancelleri U.
 Capri
 Caracchiola R.
 Karlsson B. E.
 Castelotti E.
 de Caters P.
 Cattini R.
 Kauhsen W.
 Kvaizar S.
 Quester D.
 Keskitalo P.
 Kec Z.
 Kivimäki J.
 Kinnunen L.
 Keech R.
 Kiss G.
 Clymax
 Clark J.
 Klass G.
 Clement
 Klima V.
 Kleint K.
 Knoll W.
 Cobb J.
 Cobra
 Kožle
 Coyle B.
 Collins P.
 Coltelloni P.
 Constantini O.
 Komornicki K.
 Kondorssi T.

Косворт
Коссила Р.
Коуэн Э.
Кох Ю.
Кошалин
Крайслер-Райс-Спешел
Краузе П.
Крауклис В.
Крейчирик И.
Кротоцкий К.
Круг В.
Кульмбахер Э.
Купер-Нортон
Купер-Юниор
Кыселя З. П.
Кюттер В.
Кэйтона Д.
Кэмпбелл М.
Кэмэрер Б.

Л

Ламминен М.
Лампинен С.
Ланг Г.
Ларсен Ф.
Ларсен-Камминс-Стримлайнер

Лауда Н.
Лаффит Ж.
Ле жаме контент
Лейво К.
Лейманн В.
Ливенс Э.
Лейн М.
Лиддон Г.
Линдберг Г.
Линкольн К.
Ллойд
Лоза
Локетт Д.
Лоррен-Дитрих
Лотус
Люнгфельд Б.
Ляпча-Фульвиа-Ралле-ХФ

Cosworth
Cossila R.
Cowan A.
Koch J.
Koszalin
Chrysler-Rice-Special
Krause P.
Krauklis W.
Kreicirik J.
Krotocki K.
Krug W.
Kulmbacher E.
Cooper-Norton
Cooper-Junior
Kysely Z. P.
Küther W.
Catona J.
Campbell M.
Kämerher B.

Lamminen M.
Lampinen S.
Lang H.
Larsen F.
Larsen-Cummins-
Streamliner
Lauda N.
Laffite J.
Le jamais contente
Leivo K.
Lehmann W.
Livens E.
Lane M.
Liddon H.
Lindberg G.
Lincoln K.
Lloyd
Lohsa
Lockett J.
Lorraine-Dietrich
Lotus
Lüngfeld B.
Lancia-Fulvia-Ralle-HF

М

Майлз К.
Маланка Э.
Мазерати А6ГСМ, 4КЛТ
Макалузо Л.
Мак-Дональд А.
Мак-Ларен Б.
Малкин К.
Мальоли У.
Маннонен П.
Мануччи М.
Мансфельд Я.
Марк А.
Марлборо-Тексако
Марриотт Ф.
Мартини
Марч
Масс И.
Матра-СИМКА
Маттила Л.
МГ-Икс
Мейер Л.
Мелькус Г. У.
Мерисальми Э.
Мерседес-Бенц-В
Металекс
Мейендорф
Микандер Э.
Миккола Х.
Минарик С.
Мини
Мисхоф
Миттер Г.
Мончек М.
Мормон-Метеор
Моррис
Морс
Мосс С., П.
Мост
Моталь З.
Мраз З.
Мунари С.
Муссо Л.
Мутон М.
Муха Р.

Miles K.
Malanca E.
Maserati A6GSM, 4CLT
Macaluso L.
Mac-Donald A.
Mac-Laren B.
Malkin C.
Maglioli U.
Mannonen P.
Manucci M.
Mansfeld J.
Mark A.
Marlboro-Texaco
Marriott F.
Martini
March
Mass J.
Matra-SIMCA
Mattila L.
MG Ex
Meyer L.
Melkus H., U.
Merisalmi E.
Mercedes-Benz-W
Metalex
Meyendorf
Mikander E.
Mikkola H.
Minarik S.
Mini
Mishof
Mitter G.
Monček M.
Mormon-Meteor
Morris
Mors
Moss S., P.
Most
Motál Z.
Mráz Z.
Munari S.
Musso L.
Mouton M.
Mucha R.

Мьессе Р.
Мыстковский П.
Мякинен Г.

Miesse P.
Mystkowski P.
Mäkinen T.

Н

Насьональ-Пескара
Найт У.
Насениус Л.
Нести М.
Ниббио-Гуцци
Нильссон С.
Ниман Э.
Ништрём Э.
НСУ-Континенталь
Нэккер П.
Нэпир
Нэпир-Райлтон-Спешл
Нэш А.

Nacional-Pescara
Knight W.
Nasenius L.
Nesti M.
Nibbio-Guzzi
Nilsson S.
Nieman E.
Nyström E.
NSU-Continental
Näcker P.
Napier
Napier-Railton-Special
Nash A.

О

Ожиер
Оломоуц
Ольфильд Б.
Ольсен К.
О'Нейл де Хейн Сигрэв Г.
Ондржейик В.
Опель
Ора С.
Ортнер И.
Осиньский К.
Остин-Мини
Остин-Хилей-Спрайт
Отолайт
Отто К.
Очковский О.

Augieres
Olomouc
Oldfield B.
Olsen K.
O'Neil de Hane Segrave H.
Ondřejik V.
Opel
Ora S.
Ortner J.
Osiński K.
Austin-Mini
Austin-Healey-Sprite
Autolite
Otto K.
Oczkowski O.

П

Паликович Е.
Пальм Г.
Пам
Парри-Томас Д.
Патлейх А.
Патрезе Р.

Palikovič J.
Palm G.
Pam
Parry-Thomas J.
Patleich A.
Patrese R.

Перкинс Л.
Перниготти Д.
Перро К.
Петер К.
Петерс Г.
Петерссон Р.
Петрашек П.
Петч Э.
Пинто Р.
Пловдив
Познань
Поленский Г.
Попово
Порше-Каррера
Полтроньери М.
Польский ФИАТ
Премнитц
Промот
Прохазка О.
Пул А.

Perkins L.
Pernigotti G.
Perrot C.
Peter K.
Peters G.
Pettersson R.
Petrašek P.
Petsch E.
Pinto R.
Plowdiw
Poznań
Polenski G.
Popowo
Porsche-Carrera
Poltronieri M.
Polski FIAT
Premnitz
Promot
Prochazka O.
Pool A.

Р

Раганелли С.
Райс
РАК
Раутанен Э.
Рашка З.
Регациони Д.
Редляйн
Рейнекке Б.
Рейтеманн К.
Рено-Гордини
Ригер В.
Риголли Л.
Риали Э.
Риндт И.
Рихардт Д.
Родс Д.
Роземейер Б.
Росицкий И.
Росси Э.
Рудай А.
Ружемберок
Рунталь

Raganelli S.
Rice
RAK
Rautanen E.
Raška Z.
Regazzoni G.
Rädlein F.
Reynecke B.
Reutemann C.
Renault-Gordini
Rieger V.
Rigolli L.
Riiali E.
Rindt J.
Richardt D.
Rhodes J.
Rosemeyer B.
Rosicky J.
Rossi E.
Rudai A.
Ružemberok
Runtal

Рыхтер Т.
Рэйлтон-Мобиль-Спешел
Рэраль В.

Rychter T.
Railton-Mobil-Special
Röhrli W.

С

СААБ
Санбим
Сандерболт
Сайер Д.
Сала Г.
Салминен А.
Саммерс Р.
Саммерс-Спешел
Санто Л.
Сварт Э.
Север Ф.
СЕГ
Сегед
Сёдерстрём Б.
Селеш Т.
Серво-Гавэн Д.
Серполлэ А.
Сертисс Д.
Сильверфиш-Гуцци
Симплекс
Сирена
Ситроен
Скарфиотти Л.
Ског К.
Сольберг К.
Сомме Р.
Спидер
Спирит оф Америка Соник-1
Спринт
Срнски П.
Ставовяк М.
Стийдс Д.
Стоун Д.
Стюарт Д.
СТП
Стэнли
Стэпэлэр Ж.

SAAB
Sunbeam
Thunderbolt
Syer J.
Sala G.
Salminen A.
Summers R.
Summers-Special
Szanto L.
Swart E.
Cevert F.
SEG
Szeged
Söderström B.
Szeles T.
Servoz-Gavin J.
Serpellet
Surtees J.
Silverfish-Guzzi
Simplex
Sirena
Citroen
Scarfiotti L.
Skogh K.
Sohlberg K.
Sommer R.
Spyder
Spirit of America Sonic-I
Sprint
Srnski P.
Stawowiak M.
Steeds J.
Stown J.
Stewart J.
STP
Stanley
Staepelere G.

Сухарда Э.
Сыроватко И.
Сюръяола Э.

Sucharda Z.
Syrovatko J.
Süriäola E.

Т

Тиррел
Тапио Р.
Таруффи П.
Тарф-Джилера
Тасслер Х.
Татра
Тегелер Т.
Тержиц М.
Тернер Л. К.
Тернер-Спешел
Террье Ж.
Тиле А.
Тимошек Г.
Тодт Ж.
Тойвонен П. Ю.
Томас Р.
Томас Л. М.
Томас-Спешел
Томинц Д.
Томпсон М.
Томпсон-Понтиак-Спешел
Торуһ
фон Трипс В.
Трабант
Трана Т.
Триумф-2,5ПИ
Тэйтоу Р.

Tyrrel
Tapió R.
Taruffi P.
Tarf-Gilera
Tassler H.
Tatra
Tegeler T.
Teržic M.
Turner L. K.
Turner-Special
Therrier J.
Thiele A.
Timoszek G.
Todt J.
Toivonen P. J.
Thomas R.
Tomas L., M.
Thomas-Special
Tominz D.
Tompson M.
Tompson-Pontiac-Special
Toruһ
von Trips W.
Trabant
Trana T.
Triumph-2, 5PI
Tatoo R.

У

Уайт-Триплекс
Уиздом Э.
Уитмор Д.
Уллемайер Г.

White-Triplex
Wisdom A.
Whitmore J.
Ullemeier H.

Ф

Фаджиоли Л.
Фанхио Х.
Фарина Д.

Fagioli L.
Fangio J.
Farina G.

Феррари
Феррис В.
Ферьянц А.
ФИАТ
Фиггипальди Э.
Фишер Г.
Флетчер Д.
Фогель К.
Фолл Э.
Фольксваген
Форд-Комет
Форд-Корсар
Форд-Кортина
Форд-Таунус
Форд-Фалькон
Форд-Эскорт
Форсайт В.
Фоусек М.
Фохт М.
Франк К.
Фуллертон Э.
Фурнье А.
Фэльдеш И.

Х

Хавел В.
Хавиржов
Хаггбоом Г.
Хагенбух Э.
Ханф Г.
Хапмобиль
Хауторн М.
Хеземанс Т.
Хейер Х.
Хельмер Л.
Хентшел К.
Хиетаринта Х.
Хилл Г. Ф.
Хиллман-Хантер
Хожув
Хойерсверда
Хольбай
Хоммель П.
Хопф Г.
Хопфен Р.

Ferrari
Ferris V.
Ferjanc A.
FIAT
Fittipaldi E.
Fischer G.
Fletcher J.
Vogel K.
Fall A.
Volkswagen
Ford-Comet
Ford-Corsair
Ford-Cortina
Ford-Taunus
Ford-Falcon
Ford-Escort
Forsythe V.
Fousek M.
Vocht M.
Frank K.
Fullerton E.
Furnier A.
Földes J.

Havel V.
Haviřow
Haggboom G.
Hagenbuch E.
Hanf G.
Hupmobile
Hawthorn M.
Hezemans T.
Heuer H.
Helmer L.
Hentschel K.
Hietarinta H.
Hill G., P.
Hillman-Hunter
Chorzów
Hoyerswerda
Holbay
Hommel P.
Hopf G.
Hopfen P.

Хорсак О.
Хьюлм Д.
Хэндли Д.
Хэйлвуд М.

Horsak O.
Hulme D.
Handley J.
Hailwood M.

Ц

Цанелли Э.

Zanelli E.

Ч

Черва И.
Чижик Я.
Чивер Е.

Červa J.
Czyżyk J.
Cheever E.

Ш

де Шасслу-Лоба
Шауфель В.
Шевроле-Камаро
Шельби К.
Шетти П.
Шехтер И.
Шкода-ОХЦ
Шляйц
Шмид И.
Шнитцер
Шокк В.
Шперри Д.
Штейр-Пух
Штоппель Д.
Штрамберк
Штук Г.
Шульц К.
Шурек О.
Шуриг К.
Шустр А.

de Chasseloup-Laubat
Schaufel W.
Chevrolet-Camaro
Shelby C.
Schetti P.
Schechter J.
Škoda-OHC
Schleiz
Šmid J.
Schnitzer
Schock W.
Spoerry D.
Steyr-Puch
Stoppel D.
Štramberg
Stuck H.
Schulz K.
Schureck O.
Schurig K.
Šustr A.

Щ

Щецин

Szczecin

Э

Эйльтон Д.
Эйльтон-Рилей
Эйстон Д.
Эклунд П.

Eiltone J.
Eiltone-Riley
Eystone G.
Eklund P.

Эльдридж Э.
Эллис Т.
Эльф
Эльффорд В.
Эмброуз Т.
Эмери В.
Энгель В.
Энгстрём Л.
Эндом Г.
Эрикссон О.
Эрмэн Д.
Эрнст В.
Эртц А.

Ю

Юханссон Х.

Я

Ягуар
Яарви А.

Eldridge E.
Ellis T.
Elf
Elford V.
Ambrose T.
Hemery V.
Engel W.
Engström L.
Endom H.
Eriksson O.
Erman J.
Ernst W.
Aerts A.

Johansson H.

Jaguar
Jaarvi A.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Из истории развития автомобильного спорта в нашей стране	3
Отечественные автомобили, применявшиеся для спортивных целей	43
Отечественные скоростные автомобили	46
Динамические показатели отечественных легковых автомобилей	52
Всесоюзные рекорды и результаты чемпионатов СССР ..	53
Абсолютные всесоюзные рекорды скорости на автомобиле	55
Рекорды СССР по автомобильному спорту	57
Результаты чемпионатов СССР по автомобильному спорту	62
Шоссейные гонки	63
Ралли	82
Картинг	93
Кросс	99
Многоборье	106
Ипподромные гонки	109
Розыгрыш «Трофея заводов»	112
Многократные чемпионы СССР по автомобильному спорту	114
Спортсмены Литовской ССР — чемпионы и призеры чемпионатов Советского Союза	117
Результаты выступлений советских автоспортсменов на международных соревнованиях	119
Кольцевые гонки	121
Картинг	136
Ралли	148

Результаты чемпионатов мира и Европы	165
Чемпионы и призеры первенства мира по кольцевым автомобильным гонкам	167
Десятка наиболее результативных участников чемпионатов мира по кольцевым гонкам	173
Результаты чемпионатов мира по кольцевым гонкам на спортивных автомобилях (первенство марок)	174
Результаты чемпионата мира по ралли среди марок автомобилей	177
Результаты первенства мира по картингу	179
Командное первенство Европы по картингу	181
Чемпионы Европы по ралли	183
Женский кубок Европы	186
Чемпионы Европы по кольцевым гонкам на легковых автомобилях	187
Командный кубок Европы на автомобилях формулы 3	189
Личный кубок Европы на автомобилях формулы 3	190
Чемпионы Европы по кольцевым гонкам на гоночных машинах	191
Чемпионы Европы по кольцевым гонкам на автомобилях по формуле 2	192
Чемпионы Европы по горным гонкам (подъем на холм)	194
Международные рекорды	197
Хронология абсолютного мирового рекорда скорости автомобилей	199
Международные рекорды скорости на дистанциях 1 километр со стартом с хода и с места, 1000 километров и 24 часа	203
Отечественные гоночные трассы	207
Приложения	216
Федерации автомобильного спорта	216

Состав Президиума Федерации автомобильного спорта СССР	217
Адреса и телефоны центральных организаций, связанных с автомобильным спортом	219
Заслуженные мастера СССР по автомобильному спорту	220
Заслуженные тренеры СССР по автомобильному спорту	220
Литература по автомобильному спорту	221
Сокращенные обозначения	223
Указатель латинского написания фамилий и именований	224

Альгимантас Винцевич Курдзикаускас
Лев Михайлович Шугуров

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В СССР.
Справочник

Algimantas Kurdzikauskas
Lev Sugurov

AUTOMOBILIŲ SPORTAS TARYBŲ SAJUNGOJE

Оформление и обложка К. Скроманаса
Редактор Л. Черная. Худож. редактор Р. Веригаите
Техн. редактор И. Анайтис
Корректоры: Т. Плохий и Г. Афонина

Сдано в набор 16.V.1975. Подписано к печати 2.XI.1976. ЛВ 14587.
Формат 70×108¹/₃₂. Печ. л. 10,5+3,5. л. вкл. Уч.-изд. л. 8,62+4,59 л. вкл.
Бумага типографская № 1. Тир. 40 000 экз. Зак. № 140. Цена 78 коп.

Издательство «Минтис», Вильнюс, ул. Серакауско, 15.

Отпечатано в типографии им. К. Пожель. г. Каунас, ул. Гедимино, 10.



Цена 78 коп.