

Кубок любит СИЛЬНЫХ

Когда в программе Всесоюзной спартакиады впервые появился мотобол, вряд ли кто предполагал, что дебютант превзойдет по массовости и представительности многие традиционные виды автомобильных и мотоциклетных соревнований. Но случилось именно так. Свои спартакиады по мотоболу провели 13 союзных республик, Москва и Ленинград. В Российской Федерации, например, первенство оспаривало около 30 команд.

Эти соревнования позволили выявить много молодых талантливых мотоболлистов, которые вошли затем в состав сборных коллективов. Однако некоторые республики, готовясь к финальным соревнованиям, решили не рисковать и полностью положились на силу команд, участвующих в первенстве страны по классу «А». Латвия, например, была представлена коллективом «Адажи», Казахстан — в основном «Автомобилистом». Под спортивные знамена Российской Федерации тренеры призвали пять игроков эстонской «Кометы», двух из зеленокумской «Молнии» и по одному из черкесского «Домбая» и невинномысского «Кавказа». Словом, сборная России располагала лучшими мотоболлистами силами и бесспорно являлась основным претендентом на победу в спартакиадных соревнованиях.

Финальная часть турнира, в котором разыгрывался Кубок журнала «За рулем» (Кубок СССР), учрежденный редакцией еще в 1963 году, проходила по жесткой олимпийской системе, не признающей ничейных результатов. Это потребовало от команд мобилизации всех сил. Как и следовало ожидать, спартакиадные матчи резко отличались от обычных в том, что мы видим в клубном первенстве страны. И, конечно, они принесли немало сюрпризов, всегда сопутствующих клубным соревнованиям. «Адажи», например, не совсем удачно выступает в классе «А», а в спартакиадных матчах команда (под флагом Латвийской ССР) дошла до финала. Приятной неожиданностью явилось и выступление спортсменов Казахстана. Они на равных играли со сборной командой Российской Федерации.

Все — в атаке, все — в обороне. Таково основное тактическое правило, которым руководствовались участники спартакиадного турнира. Думается, эта система игры теперь прочно привьется и в нашем клубном чемпионате. Большая работоспособность, высокая скорость всех линий особенно выделяет команды Российской Федерации, Латвии, Москвы и Казахстана. Именно эти коллективы завоевали право оспаривать призовые места на спартакиаде.

Полуфинальные поединки прошли в упорной и равной борьбе. В обоих матчах преимущество в счете было минимальным. Команда Латвии, забив на своем поле единственный гол в ворота москвичей, вышла в финал, где ей предстояло встретиться с мотоболлистами Российской Федерации, выигравшими у спортсменов Казахстана 3:2.

И вот Зеленокумск — небольшой уютный городок, где мотобол так же популярен, как, скажем, хоккей в Воскресенске. Здесь на прекрасном мотодроме состоялись два решающих матча. О первом историческом матче определялась судьба третьего места, говорить много не приходится. Слишком очевидным было преимущество команды Казахстана над спортсменами Москвы. Об этом свидетельствует и счет поединка 6:0. А вот второй, финальный матч мне как тренеру мотоболлистов Российской Федерации запомнится надолго.



Эпизод финального матча. Кривошеин (РСФСР) — начинающий игрок. Фото М. Кулиша

Перед игрой я старался внушить ребятам, что легкой борьбы не будет. Все соглашались, обещали действовать с полной отдачей сил, но все же где-то подсознательно излишил самоуверенность и них остался. Команда Латвии привела их в чувство очень быстро. Наверняка, наши соперники провели свою лучшую игру. Великолепен был капитан латвийской команды Агрис Зирнис. Он посылал буквально всюду. В середине первого тайма со штрафного удара Зирнис открыл счет. До перерыва усилиями В. Шауло мои подопечные не только восстановили равновесие, но и вышли вперед.

Второй период заканчивается со счетом 2:2, третий — 4:4, четвертый — 5:5. В течение матча трижды нам приходилось отыгрываться. Лишь в дополнительное время чаша весов наконец

склонилась в сторону команды Российской Федерации. Окончательный счет встречи 7:5. Кубок журнала «За рулем» (статьи, замечания, претензии — тот, что дал восемь лет назад нашему мотоболу первые официальные соревнования) обрел нового хозяина. Все девять игроков команды-победительницы были награждены памятным призами редакции. Итак, соревнования окончены. Благодаря спартакиаде мы получили возможность лишний раз убедиться в достижениях наших мотоболлистов, расширили географию этой мужественной и динамичной игры. Вместе с тем отчетливо стали видны пробелы. Тревожит тот факт, что интерес к мотоболу в последнее время несколько понизился. Даже в Зеленокумске финальная встреча проходила при незаполненных трибунах. В чем тут дело? Причин, как мне кажется,

ТРЕБУЮТСЯ ПОПРАВКИ

Об этом много и горячо спорят судьи, тренеры, спортсмены... Предмет спора — автомногоборье. В общем-то можно соглашаться или не соглашаться с различными проектами «реконструкции» комплекса, но все, безусловно, правы в одном: та форма, в которой многоборье существует ныне, явно несовершенна.

Больше всего в поправках нуждаются правила езды на экономном топливе. На первый взгляд, соревнование соответствует своему назначению. И все-таки в существующем виде это упражнение является наиболее узким местом в комплексе: оно не интересно для зрителей, не выявляет в достаточной мере меру возможностей спортсменов. Те условия, с которыми автомобилисты сталкиваются на тренировках и соревнованиях, далеки от их нормальной повседневной работы.

Где же выход? Увеличить среднюю скорость и дистанцию? Но это полумера. Трудно найти достаточно большую площадку, а на 450-метровом круге езды на экономном горючем будет выглядеть как колымажка гонка.

Выход, по мнению многих специалистов, в создании надежного прибора для измерения топлива. Существующие сейчас сланком промоздичные и неточные. Здесь нужны не отдельные конструктивные изменения, а принципиально новое решение. Будет такой прибор — появится возможность объединить это упражнение, скажем, с той же «фигурной» или непродолжительными ралли, кроссом, или... Словом, возможности это открыты широко.

Интересным представляется, в частности, предложение тех, кто видит автомногоборье в форме непрерывного состязания. Спортсмен садится в автомобиль, преодолевает какой-то участок с учетом экономии горючего, затем стрельба, метание гранаты, фигурное вождение и финиш. Вне всякого сомнения, это было бы и для зрителей гораздо интереснее, да и времени на выполнение комплекса затрачивалось бы меньше. Короткое, автомногоборье в этом случае приобрело бы большую динамичность.

О ходе самих финальных соревнований спартакиады, состоявшихся в Ереване. Среди лидеров произошла перестановка. Прошлогодние чемпионы страны симфероплец Николай Любимов (класс автомобиля «Волга») и таллинец Кауно Вирк (класс ГАЗ-51) вынуждены были уступить первую ступеньку пьедестала почетных другим и опуститься на две нише. А алье чемпионы ленты надели их давние соперники — механик ереванского республиканского мотоотдела ДОСААФ Вартан Кираджян и мастер производственного обучения того же клуба Шаваарт Овсепян.

Надело было тенью чемпиона, вечным вторым призером, — полушута, по-прежнему сидевшего на пьедестале соревнований 39-летний В. Кираджян. Не срываю, что на этот раз полон решимости стать первым. К тому же, как говорят, дома и стены помогают. Слово свое Вартан сдержал. Уверенно и четко преодолел он все «рифмы». «Автомобильным профессором» зовут этого спортсмена в Ереване. Но не толь-

ся, несколько. Одна из них — организационная. Слишком уж часты изменения в нашем календаре, зритель ное-где перестает верить афишам. Но эту причину устранить нетрудно. Другая сложнее. Интерес к себе мотобол может сохранить только при условии постоянного роста мастерства спортсменов, разработки новых тактических схем. Здесь непочтительный край работы. Посмотрите на игру наших мотоболлистов. Даже лучшие из них порой не в ладах с чисто футбольными элементами — остановкой мяча, точным пасом и ударом по воротам. Характерный пример. В команде Казахстана все шесть мячей в ворота москвичей забил Виталий Захаров и Леонид Русаков — бывшие футболисты. Чуть ли не вдвоем они благодаря хорошей футбольной подготовке перенесли команду столицы, за которую выступали шесть кандидатов в мастера спорта.

Работу с мячом затрудняет непригодность и мотоболу используемых ныне мотоциклов. Ковровский завод, как пока не откликается на просьбы мотоболлистов выпустить специальные легкие машины с короткой прочной рамой и, главное, с ручным управлением. Нужны, наконец, хорошие мячи. Вероятно, в недалеком будущем вопрос будет решен. А сейчас главная задача — подготовка квалифицированных тренеров, специалистов именно мотоболла. Нашим командам нужны настоящие наставники, способные творчески подходить к каждому игроку и к мотоболу в целом. Вот тогда мужественная игра засверкает новыми красками и привлечет к себе многие тысячи новых поклонников.

А. КВАН,
тренер команды РСФСР

Ставропольский край,
г. Зеленокумск

Результаты соревнований

1. РСФСР; 2. Латвийская ССР; 3. Казахская ССР.

ко прекрасное знание машины отличает Вартана. Он по праву считается одним из лучших тренеров. Мотокроссмен, автораллист, Кираджян воспитал целую плеяду хороших автомотористов. Ромик Сааян, Самвел Манасян, Генрих Мовсепян и другие входят в сборную республику. А его питомцы Генрих Заргарян и Аратюн Арутюнян недавно завоевали звание чемпионов спартакиады и страны по авторалли.

В классе ГАЗ-51 борьба за победу проходила напряженнее, чаша весов в ходе состязаний склонялась то в одну, то в другую сторону. И только в последнем упражнении — фигурном вождении Ш. Овсепян сумел утвердиться на первом месте.

Опыт-таки «фигурка» позволила сборной Украины опередить остальные шесть команд обеспечения мастер спорта Николай Любимов и первоазрядник Леонид Малютенко, тоже симфероплец, а также кандидат в мастера спорта второй призер первенства страны прошлого года — Александр Лось из Чернигова. Для того чтобы решить судьбу второго командного места, пришлось прибегнуть к подсчету первых мест, занятых спортсменами. Сборной Армении их оказалось больше.

г. Ереван

А. СДВИЖКОВ

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Украинская ССР — 67 очков; 2. Армянская ССР — 65; 3. Эстонская ССР — 65; 4. РСФСР — 61; 5. Латвийская ССР — 52; 6. Грузинская ССР — 51.

Личный зачет. Класс автомобилей «Волга» ГАЗ-21: 1. В. Кираджян (Армянская ССР) — 75 очков; 2. Р. Лаймон (Эстонская ССР) — 73,5; 3. Н. Любимов (Украинская ССР) — 70,5. Класс автомобилей ГАЗ-51: 1. Ш. Овсепян (Армянская ССР) — 69 очков; 2. В. Левинян (Грузинская ССР) — 59; 3. К. Вирк (Эстонская ССР) — 56,5.