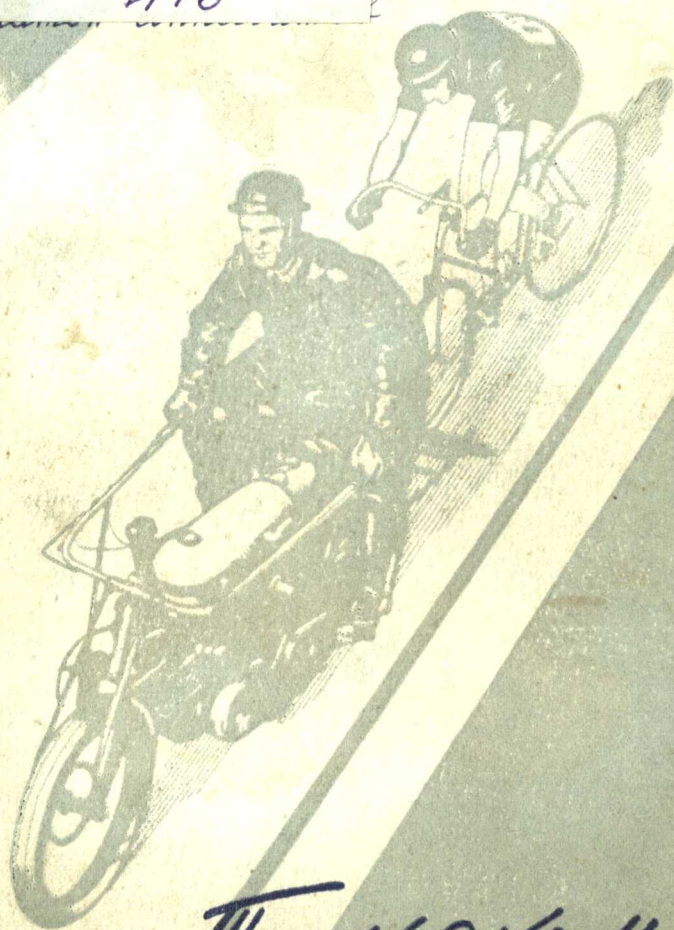


75(2Р-4тУЛ)
И 76



Тульскому
треку
50 лет

Областное книжное издательство
Тула — 1947

~~796.6(С132) 75(2Р-4ТУ1)~~

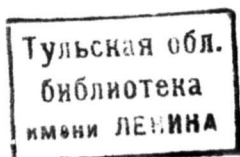
И76

Платон ИППОЛИТОВ,
Заслуженный мастер спорта СССР

ТУЛЬСКОМУ ТРЕКУ
50 ЛЕТ



9



Областное книжное издательство.
Тула — 1947

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

В 1947 году тульскому велотреку исполнилось 50 лет.

Настоящая брошюра рассказывает об истории его возникновения и об огромной роли, которую сыграл трек для развития велосипедного спорта в нашей стране.

До Октябрьской революции этот увлекательный вид физической культуры был доступен только господствующим классам, и на тульском треке хозяйничали фабриканты, заводчики, торговцы. В годы Советской власти велоспортом занялись широкие массы трудящихся. Тульский велотрек становится местом, где растут, воспитываются, совершенствуются замечательные „мастера колеса“ — гордость туляков.

За последние годы на тульском треке проведено пять всесоюзных соревнований на первенство страны по велосипеду.

Имена лучших гонщиков Российской Федерации и братских союзных республик тесно связаны с тульским треком. Чемпионы и рекордсмены, с биографиями которых знакомит эта брошюра, не раз соревновались в Туле, устанавливая здесь выдающиеся рекорды. Вот почему юбилей тульского трека широко отметила не только тульская общественность, но и все советские спортсмены.

ПЕРЕДОВОЙ ОТРЯД СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Спортсмены шестнадцати братских республик Советского Союза на физкультурном параде в Москве еще раз продемонстрировали сверкающую молодость нашей страны, нерушимую силу трудолюбивой и жизнерадостной советской молодежи. Физкультурники и физкультурницы, отвечая на заботу партии, правительства и родного товарища Сталина, показали новые спортивные достижения.

Большой вклад в развитие массовой физкультуры в СССР внесли советские велосипедисты.

Яркими спортивными праздниками советского велоспорта, привлекающими массового зрителя, являются турниры велосипедистов на треках. В многочисленных велосипедных чемпионатах первое место принадлежит тульскому треку. Из 19 первенств РСФСР и СССР по треку 10 розыгрышей состоялось в Туле.

Но не только местом велосипедных дуэлей славится город оружейников. Тула дала советскому велоспорту первоклассных мастеров—Александра Тарновского, Дмитрия Соловьева, Николая Белобородова, Константина Рощина, Константина Суханова, Михаила Пушкина, Зою Дьяконову. Эти мастера завоевали 18 всесоюзных побед.

Тульские велосипедисты часто в одном сезоне выиг-

рывали первенства и в спринтерской гонке и в заездах за лидерами. В 1919 году «километровку» выиграл Тарновский, лидерскую гонку на 50 километров—Суханов; в 1924 году первым спринтером СССР был объявлен Соловьев, титул лучшего стайера был присужден тому же Суханову. Это были блестящие победы велосипедистов Тулы над лучшими гонщиками Москвы и Ленинграда.

Помимо Тулы трековые турниры на первенство страны за последние 30 лет происходили в Москве, Ленинграде и Симферополе. Трековые гонки также проводились в Минске, Ростове-на-Дону, Харькове, Киеве, Дружкове, Тбилиси, Ереване, Ашхабаде, Таганроге, Грозном, Риге и Ногинске.

Борьба за первенство по велосипедному спорту проводилась между гонщиками многих городов. Чемпионами трековых турниров были велосипедисты Москвы, Тулы, Ленинграда и Горького.

Значительную долю всесоюзных побед и рекордов за 30 лет советского велоспорта завоевали москвичи. Столица вырастила первоклассных гонщиков: Павла Миронова, Алексея Куприянова, трех Ипполитовых, Григория Козлова, Беллу Левенштадт, Марию Душухину, Полину Галкину; искуснейших кроссменов: Федора Тарачкова, Валентину Ларионову и Марию Осадчую; замечательных шоссейников: Георгия Гульшина, Василия Мельникова, Алексея Ерохина, Алексея Логунова, Татьяну Никанорову, Ольгу Скоропекину, Валентину Котикову, Клавдию Семенову; рекордсменов в лидерских гонках: Николая Денисова, Леонида Шелешнева и других.

Спортивную честь Ленинграда в велосипедных чемпионатах и в рекордных заездах прославили Эдуард Черношварц, Вениамин Батаен, Алексей Кондрашков, Николай Петров, Анна Штахановская, Мария Минина и Антонина Зубкова. Звание чемпиона СССР имеет гонщик города Ногинска Илья Лепетов, одессит Гейнеман, горьковчане Валентина Кузнецова, Людмила Рутковская, Марианна Валова и Павел Орлов, рижане М. Бойтлер, Я. Кейстер, В. Ласси и А. Джарцан, литовец И. Пимпис, минчанин Б. Большаков, омчанка М. Соснина и велосипедистка из Ярославля Крылова.

Неуклонно растет техническое мастерство наших гонщиков, увеличивается число выдающихся достижений в таблице рекордов.

За последние пять лет велосипедисты занимают ведущую роль в советском спорте по рекордным достижениям. В сводной таблице рекордов, установленных за 1942—1945 гг., велосипедисты с 53 рекордами стоят на первом месте: впереди легкоатлетов (51 рекорд), гиревиков (30 рекордов), пловцов (24 рекорда) и мотоциклистов (22 рекорда).

И сегодня мы вправе ждать от наших лучших спринтеров и темповиков обновления таблицы рекордов по большинству дистанций. Игорь Ипполитов и Вениамин Батаен уже в 1947 году установили ряд новых достижений. Результат Игоря Ипполитова на 500 м. с места—35,9 секунды, всего лишь на 2 секунды не достигает до мирового рекорда гонщиков-профессионалов. Батаен превзошел рекорд на 1000 м. с хода, установленный ленинградцем Черношварцем 12 лет тому назад, показав новое время—1 мин. 11,4 секунды.

Чтобы оттенить абсолютные результаты наших рекордсменов, мы сравним некоторые рекорды по таблицам 1935 и 1947 гг.

У мужчин

	1935	1947	Улучшение на
200 м. с хода	12,6 с.	12,4 с.	0,2 с.
500 м. с места	37,0 с.	35,9 с.	1,1 с.
500 м. с хода	33,5 с.	32,6 с.	0,9 с.
50 км. по шоссе	1 ч. 22 м. 57 с.	1 ч 15 м. 59,2 с.	6 м. 57,8 с.
100 " "	2 ч. 53 м. 21,4 с.	2 ч. 42 м. 32,8 с.	10 м. 48,6

У женщин

200 м. с хода	14,5 с.	13,7 с.	0,8 с.
500 м. с места	43,3 с.	40,6 с.	2,7 с.
500 м. с хода	38,3 с.	36,1 с.	2,2 с.
1000 м. с хода	1 м. 22,7 с.	1 м. 19,5 с.	3,2 с.
5 км. командами	7 м. 47,7 с.	7 м. 17,1 с.	30,6 с.

В лидерских гонках за дорожными мотоциклами все рекорды датированы 1945—1946 годами. Рекорды за спецмоторами законсервированы из-за отсутствия необходимого трека и инвентаря.

Трековые гонки в Туле привлекают много тысяч зрителей. Прошедшее в Риге в сезоне 1947 года велопервенство СССР по шоссе и кроссу собрало такое же огромное число зрителей, как и тульский трек в дни всесоюзных турниров спринтеров и стайеров за лидерами.

Партия и правительство непрестанно заботятся о повседневных нуждах советского спорта, о непрерывном росте рекордных результатов наших мастеров, о международной славе советских чемпионов.

В целях поощрения роста спортивно-технических достижений наших физкультурников Совет Министров СССР постановил учредить для награждения советских спортсменов, установивших всесоюзные рекорды или завоевавших звание чемпиона СССР, а также занявших вторые и третьи места в соревнованиях на первенство СССР,—золотые и серебряные медали, серебряные и бронзовые жетоны.

Приказом Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта победители всесоюзных велосоревнований в Риге уже награждены медалями и жетонами. Золотыми медалями первой степени награждены Б. Большаков и В. Ласси, серебряными (позолоченными) медалями второй степени награждены Л. Рутковская, Я. Кейстер и М. Осадчая. Серебряными и бронзовыми жетонами награждены С. Вершинин, Ф. Тарачков, А. Ласси, Р. Тамм, А. Кондрашков, А. Логунов, М. Минина, И. Пимпис и В. Хениня.

Новые спортивные достижения дали Всесоюзные соревнования по треку, проведенные в 1947 году на тульском велодроме.

Тульский трек начал свое существование полвека назад. О том, какие порядки были на треке, рассказывают старейшие велосипедисты города оружейников Ворогушин, Марков, Никольский.

В 1896 году образовалось Тульское общество велосипедистов. Дела в нем вершили купцы, фабриканты и зажи-

точные люди—богатеи Занфтлебен, самоварный фабрикант Тейле, торговец Лехельт, сыновья подрядчика Мыскова. На треке гонялись три сына самоварного фабриканта Тейле, сынки владельца трека Федорова, Милованов, Клочков. Общество не было заинтересовано в широком развитии велосипедного спорта, рабочему и мелкому служащему трудно было стать велосипедным гонщиком—машина была не по карману, в общество трудно было попасть. В обществе один рабочий приходился на шесть богатеев.

Общество велосипедистов просуществовало 5 лет. После него трек стали сдавать частным лицам: Муракову, Корчагину и другим коммерсантам, которые старались превратить велодром в средство получения доходов. О развитии спорта торгаши не заботились.

В 1913 году организовался тульский кружок любителей спорта (ТКЛС); группа руководителей состояла из рабочих оружейного завода Маркова, Золотарева и Ворогушина. Но на трек члены общества права не имели. Треком владел Федоров, сыновья которого выступали на гонках. Папаша, сидя в кассе, торгует билетами, а его сынки гоняются на треке. Велосипедисты вновь организованного кружка вынуждены были устраивать гонки на ипподроме.

Позднее договорились с Федоровым сдать трек за 750 рублей с условием выплатить деньги в три срока.

Велосипедный спорт был любимым занятием молодых рабочих оружейного завода. Из этого завода вышел один из многократных чемпионов страны в гонках за лидерами Константин Суханов. Тульский кружок любителей спорта вырастил таких первоклассных гонщиков, как Иванов, Смирнов, Гусев, Абакумов, Марков, Румянцев, Золотарев, Белобородов — чемпион России 1915 года в гонках за лидерами.

Массовое развитие велосипедного спорта на тульском треке стало возможным только при Советской власти.

Высшее искусство велосипедной езды на треке стало доступно трудящемуся физкультурнику, имеющему желание овладеть техникой и мастерством велосипедного спорта. Для обучения молодых гонщиков были привлечены лучшие специалисты. Тульский трек стал центром велосипедного спорта в городе оружейников, рассадником выс-

шей техники, школой тактики в самых разнообразных соревнованиях, местом для проведения всесоюзных турниров.

Тульский трек приобрел широкую популярность в советской стране не только как место, где встречаются лучшие гонщики СССР для розыгрыша первенств, но и как спортивный центр, который стал выращивать первоклассных мастеров.

В дореволюционные годы за 20 лет своего существования тульские велосипедисты выиграли всего лишь два первенства страны в одном виде велосипедных турниров — в гонках за лидерами. За 30 последних лет, когда трек стал общедоступен трудящимся, — гонщики Тулы завоевали 17 побед в спринтерских гонках, в гитах и гонках за лидерами.

На тульском треке выросли семь чемпионов страны — Н. Белобородов, К. Рошин, К. Суханов, А. Тарновский, Д. Соловьев, М. Пушкин и З. Дьяконова и мастера спорта Г. Соловьев, Усов, Юшева, Лупанова, первоклассные гонщики Каменев, Марков, Казаков, Никольский, Гусев, Зотов, Новикова, Касаткина и многие другие. Сейчас молодую поросль тульских гонщиков возглавляют Тетеркин, Касаткин, В. Соловьев. На Всесоюзных соревнованиях 1947 года появился еще один талантливый гонщик из славной рабочей семьи тульских оружейников В. Федин, который в своем первом выступлении на треке добился почетного второго места в новом виде всесоюзных первенств — гонке преследования.

Плеяда мастеров велосипедного спорта города Тулы умножается. В этом помогает городу оружейников велодром — любимое место увлекательных спортивных состязаний велосипедистов.

II

ИЗ ИСТОРИИ ВЕЛОСПОРТА

Самокат Артамонова

В июле 1935 года я получил от референта по велосипеду Свердловского областного совета физической культуры письмо весьма интересного содержания:

«ВСФК СССР.

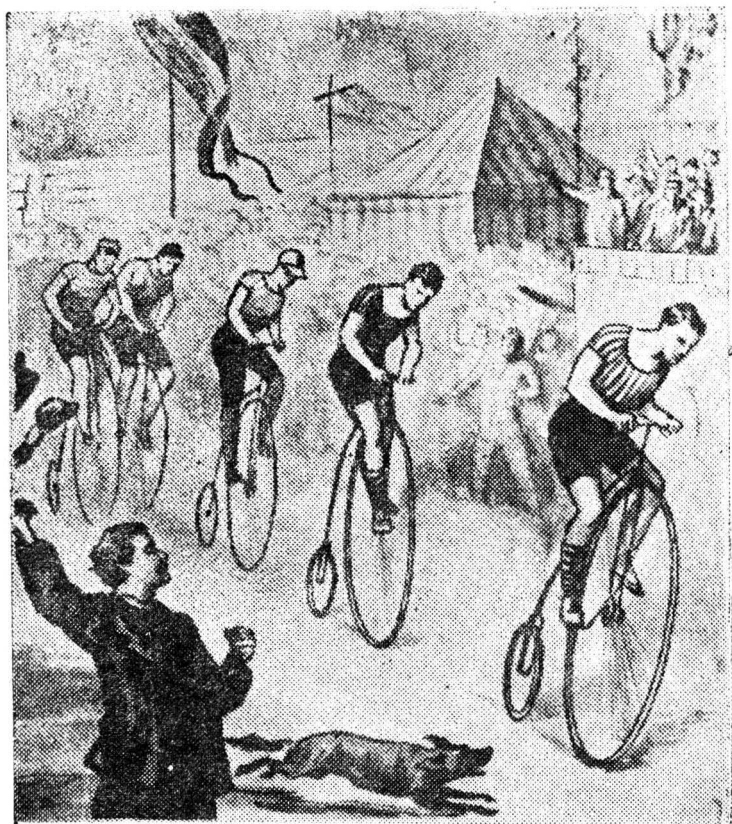
Референту по велоспорту тов. Пл. Ипполитову.

Сообщаю Вам на всякий случай интересную деталь истории велопробегов. Оказывается, Урал—родина велопробегов и велосипеда».

На письмо была наклеена вырезка из свердловской газеты „Уральский рабочий“ от 10.VII.1935 года. Вот что рассказывала газета:

„Самокат“ Артамонова

В длинном списке изобретателей велосипеда стоят громкие имена ученых XIX века: Драйс, Далзелл, Лальман, Мишлен. Утверждают, что в 1855 году француз Мишо впервые ввел педали к велосипеду. Забыто только имя неизвестного изобретателя крепостного мастера Верхотурья (Урал) Артамонова.



Гошки на „пауках“ (высоких велосипедах).

В 1800 году Артамонов изобрел велосипед-самокат и сам сделал его. Больше того. Он совершил замечательный велопробег Верхотурье—Москва—Верхотурье общим протяжением более 5 тысяч километров. Об этом факте немногословно сообщает старый словарь Верхотурского уезда*).

Верхотурские дворяне отпустили Артамонова в Москву, конечно, не из любви к изобретательству, а для того, чтобы снискать высочайшее внимание императора Александра I. Артамонову было приказано явиться в Москву на велосипеде в день коронации императора (1801 г.). Срок был выдержан.

Александр I, как сообщает календарь, „вознаградил“ изобретателя, освободив его от крепостной зависимости. Затем об изобретателе Артамонове забыли...»

Вернувшись из Москвы, Артамонов смастерил еще несколько самокатов, совершенствуя модель своей „самобеглой коляски“. Спустя 45 лет после путешествия Артамонова в Москву, один из его самокатов, сделанный из железа, был найден в Верхотурье и водворен в Нижне-Тагильский музей. Велосипед полуторасталетней давности имеет прямой руль и прямую переднюю вилку, седло на одной длинной пружине, два колеса, из которых переднее вдвое больше заднего, изогнутую полосу от передней головки к втулке заднего колеса, заменяющую раму, шатуны с педалями на переднем колесе.

Железный самокат Артамонова выгодно отличается от деревянного „костотряса“, построенного французами Мишо и Лальманом 55 лет спустя.

Первый патент на велосипед ухитрился получить в 1817 г. немец Драйс. Тяжелая немецкая дрезина, сделанная из дерева, не имела шатунов, седок передвигался отталкиваясь ногами о землю.

В 1869 году во Франции была проведена первая в мире велосипедная гонка по маршруту Руан—Париж. Победи-

*) „Словарь Верхотурского уезда“ хранится в Свердловской областной научной библиотеке.

тель гонки англичанин Мур одолел 120-километровую дистанцию за 10 часов 45 минут, т. е. плелся на своем „костотрясе“ со скоростью 11 км. в час. По утверждению очевидцев этого соревнования, гонщик того времени, чтобы преодолеть путь немного больше 100 километров, должен был обладать „силой слона и ловкостью обезьяны“.

На самокате Артамонова, изобретенном русским самоучкой больше чем на полвека раньше, можно было покрыть расстояние в 50 раз длиннее, обладая обыкновенной человеческой силой.

К сожалению, изобретателя Артамонова постигла печальная судьба многих замечательных русских самоучек, изобретателей, одаренных, талантливых людей в царской России. О нем забыли, его не поддержали.

Конфуз иностранцев

Первый велосипед современного типа появился в Петербурге в 1880 году. В то лето в этом городе было зарегистрировано около 50 велосипедистов. Москвичи увидели велосипед в 1882 году.

Через год на московском беговом ипподроме состоялись первые в России велосипедные гонки. Состязание „циклистов“ было столь диковинным, что зрелище привлекло более 25 000 человек.

В первые годы велосипедного спорта в России большой популярностью пользовались дорожные гонки на длинные дистанции. Так, в 1894 году состоялся первый розыгрыш гонки по маршруту Москва—Нижний Новгород на дистанцию 410 верст. Победителем соревнования дорожников вышел московский чертежник Михаил Дзевочка, пробывший в пути 25 часов 43 минуты. Среднечасовая скорость достигла 16 верст. В том же году была проведена шоссейная гонка Тверь—Москва (146 верст). В этом шоссейном соревновании первое место занял знаменитый в то время спринтер Алексей Бутылкин, показавший результат 6 час. 1 мин., опередивший Дзевочку на 14 минут.

Впервые проведенная в 1895 г. дорожная гонка Петербург—Москва имела международное значение. В ней приняли участие знаменитые заграничные гонщики:

Гергер—победитель международной гонки Бордо—Париж (592 км.—24 ч. 12 мин. 15 сек.) Грютнер, Госс, Робль, Фишер, Олышанек и другие.

Гергер приехал с целым штатом своих лидеров-велосипедистов*). У большинства русских гонщиков лидеров не было по той причине, что их услуги надо было оплачивать.

Уверенный в легком успехе, Гергер заказал в Москве карету, чтобы проехать в ней по главным улицам, как победитель русских велосипедистов. Но иностранцев ждало полное разочарование.

В гонке участвовало 20 велосипедистов, в том числе шесть москвичей и туляк Шеляев. За участие в гонке взималось 10 рублей, из них пять рублей возвращались явившимся на старт. Дистанцию в 700 километров нужно было пройти без обязательных остановок.

Первым в Москве финишировал москвич Дзевочка, покывший тяжелый путь за 36 час. 10 мин. 35 сек. Сильно утомленный Гергер прибыл позже на 45 минут. Едва держась на ногах, он сел в приготовленную карету, но она не показалась на центральных улицах, а загрохотала по окраинам.

Веселый, бодрый Дзевочка отправился домой в окружении своих восхищенных друзей.

Иностранные велосипедисты оказались беспомощными и уступили заслуженную славу нашим соотечественникам, первым мастерам велосипедного спорта.

Бриллиантовая звезда

Среди русских велосипедистов, завоевавших международную славу, стоит имя сибиряка Онисима Петровича Панкратова, совершившего в 1911—1913 гг. кругосветное путешествие на велосипеде.

За 2 года 18 дней Панкратов исколесил все страны Европы, пересек Америку, путешествовал по Японии, был в Китае и вернулся в Харбин, откуда начал свой грандиозный путь в 48 000 верст.

*) В первых гонках Петербург—Москва участникам разрешалось пользоваться лидерами-велосипедистами.

До Панкратова никто в мире не мог преодолеть маршрута кругосветного путешествия, утвержденного Международным спортивным конгрессом.

Англичане Фразер, Луини и Лов совершили вдвоем кругосветное путешествие за 774 дня, проехав 32 000 километров. „Одинокый циклист“ В. Райман пробыл в дороге вокруг света 3 года 39 дней. И все же совершить кругосветное путешествие по плану, утвержденному Международным спортивным конгрессом,—никому не удалось в течение 20 лет, кроме русского велосипедиста.

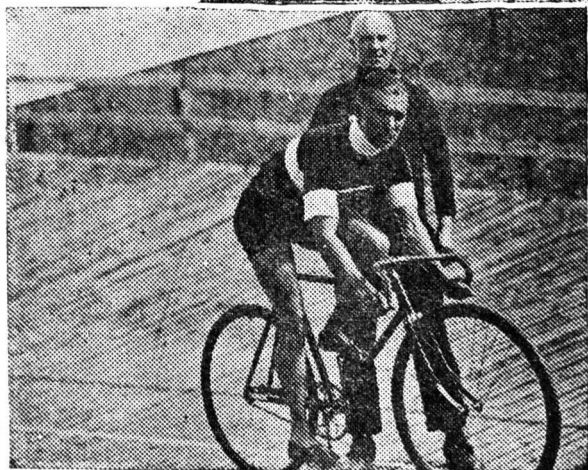
Прежде чем начать кругосветный пробег, Панкратов закалил свой организм, занимаясь самыми различными видами спорта. Он был первоклассным велосипедным гонщиком, акробатом, прыгуном, искусным всадником на неоседланной лошади, приобрел большую физическую силу в гиревом спорте. Он участвовал в разнообразнейших спортивных соревнованиях и всегда добивался успеха.

Панкратов выехал из Хабаровска 10 июля 1911 года в сопровождении двух гонщиков-велосипедистов. Но спутники неистового путешественника, давшие вначале согласие проводить земляка до Петербурга, доехали с ним только до Читы. Дожди, грязь, трудно проходимые сибирские дороги, недружелюбное отношение местных властей (жандармы 16 раз избивали путешественников, принимая их за бродяг), опасности, подстерегавшие велосипедистов на каждом шагу, создавали невероятно тяжелые условия для езды на велосипедах, перегруженных запасными частями и запасами продовольствия.

От Читы Панкратов поехал один, испытывая острую нужду в деньгах. До Петербурга доехал за четыре с половиной месяца. Здесь любители велоспорта снабдили отважного спортсмена деньгами, и он двинулся в дальнейший путь по центральной Европе. Панкратов совершил трудный переход через снежные Альпы, установив мировой рекорд альпинизма.

Много трудностей и невзгод пришлось претерпеть смелому спортсмену. Много дней он пролежал в больницах, то лечась от побоев турецких жандармов, принимавших его за шпиона (однажды его даже заковали в кандалы), то от мучившей его лихорадки, то от аварии с мотоцик-

На снимках: верху—**Николай Пешков**—
чемпион России в
гонках за лидерами
1910, 1911, 1912 г.г.;
внизу— **К. Рошин**—
чемпион России 1916
г. по велоспорту (Тула)



лом. Пять дней блуждал он в американской пустыне Кобри, питаясь мясом зайцев, водившихся там в несметном количестве, и спасаясь по ночам от ядовитых змей на деревьях.

В Японии за Панкратовым непрерывно следили полицейские, часто фотографируя „опасного“ русского спортсмена.

В Харбине Панкратову устроили торжественный прием.

За время своей „прогулки“ Панкратов сменил 36 камер, 52 покрышки, 9 цепей, 4 седла, 8 педалей, 2 руля.

Напрасно ждал знаменитый русский спортсмен от царского правительства вознаграждения за свой подвиг, принесший ему мировую славу. Высшей наградой была бриллиантовая звезда, присужденная русскому велосипедисту Международным спортивным конгрессом.

Когда грянула первая мировая война, Панкратов избрал самый опасный участок для борьбы с врагом — авиацию. В одном из боев в Восточной Пруссии с немецким „таубе“ сибиряк сбил стервятника и сам пал смертью храбрых.

Чемпионы спринта

Бурному расцвету велосипедного спорта в России много способствовали гонки на треке. Соревнования искусных спринтеров происходили в Москве, Туле, Петербурге, Одессе, Варшаве, Харькове, Ярославле, Костроме, Вологде, Астрахани, Минске, Владивостоке, Тифлисе, Ташкенте, Иркутске, Харбине, Шуге, Иваново-Вознесенске, Симферополе. Велосипедные поединки на велодромах собирали многочисленных зрителей, восторженно принимавших своих любимцев-чемпионов.

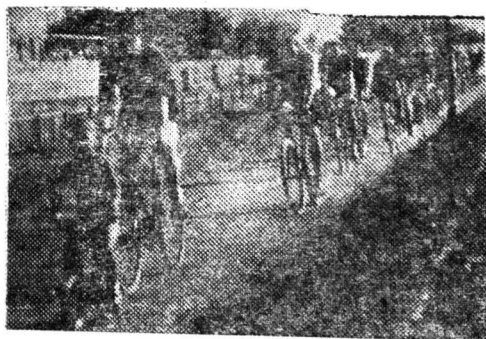
Среди чемпионов спринтерских гонок выделялись своим мастерством три гонщика международного класса — москвичи Алексей Бутылкин и Григорий Вашкевич и одессит Сергей Уточкин. В Туле гордостью местных любителей велосипедного спорта был Александр Каменев, который наносил поражения многим знаменитостям, приезжавшим на тульский трек за лаврами легких побед.

В Москве работали три велодрома: на Ходынском поле,

233854.



На снимках:
 сверху—**П. Степа-
 юв**, чемпион Рос-
 ии по спринту
 1910, 1911, 1912 гг;
 снизу—так начал
 свою блестящую
 спортивную карье-
 ру **Игорь Ипполи-
 тов**. В параде на
 открытии красно-
 пресненского тре-
 ка в Москве в
 1924 г. будущий
 чемпион ехал на
 детском велосипе-
 де.



в Сокольниках и в Манеже. Матчи Бутылкина и Уточкина всегда привлекали многочисленных зрителей.

Бутылкин обладал рывком чудовищной силы. От его страшного жима на педали гнулись и лопались шатуны. Но бутылкинский финиш был коротким. Преимуществом Уточкина был длинный финиш. На трек в Манеже, где окружность дорожки была в 1/4 версты, почти всегда побеждал Бутылкин. Он забирался на верх виража, откуда и начинал свой изумительный бросок. Уточкин бросался вдогонку, к ленточке финиша, сокращал просвет, но не успевал реализовать свой все убыстряющийся спурт—кончалась финишная дорожка. Но зато на Ходынке, где трек имел 500-метровое кольцо, московский чемпион часто терпел поражение от одессита Уточкина.

Бутылкин и Уточкин заключали между собой пари, часто встречаясь в разнообразных матчах. Победы были и у того и у другого. Оба обладали высоким классом езды. И когда в Москву приезжали на гастроли мировые „светила“—чемпионы мира, французы Бурильон, Жаклен, немец Аренд, чемпион Австралии Кудела, чемпионы Италии Базини, Эрос, Томазели, многие из них терпели поражения от Бутылкина, Уточкина и Вашкевича.

Григорию Вашкевичу в День физкультурника 1947 года присвоено звание заслуженного мастера спорта СССР. Этот старейший мастер велоспорта уже в 16 лет был первоклассным гонщиком. Вашкевич имел крупный успех на треках Парижа, Берлина, Гамбурга, Ганновера, Шарлоттенбурга, Халензе, Фриднау.

Самым замечательным спортивным сезоном Вашкевича был 1898 год, когда он выиграл 98 (!) первых мест.

В те годы на треках Москвы—ходынском и в Сокольниках—существовали специальные призы. На ходынском треке—„почетная лента“, в Сокольниках—„нарукавный знак“. Обладателям этих отличий платили в день: 12 рублей—за нарукавный знак и 14 рублей—за ленту. Матчи проводились каждое воскресенье. Обладатель приза обязан был принять за один день до трех вызовов на матч на 1,5 версты. Лента и знак переходили от одного чемпиона к другому.

III

НА ТУЛЬСКОМ ТРЕКЕ

Тульский трек овеян заслуженной спортивной славой. На нем выступали мировые чемпионы и европейские знаменитости, приезжавшие оспаривать первенство в велосипедных соревнованиях с туляком Каменевым, москвичом Бутылкиным, одесситом Уточкиным. Старожилы видели феноменальный бросок москвича, сокрушительный спурт одессита с густой огненной шевелюрой, умную, расчетливую езду тульских гонщиков. Европейские светила часто покидали город оружейников с „подмоченной“ чемпионской репутацией.

Много лет тульский трек был единственным местом, где рождалась слава русских велосипедистов. Вместе с москвичами, ленинградцами, горьковчанами эту славу отвоевали тульские гонщики.

Трехсоттридцатитрехметровый эллипс цементной дорожки широкой светлой полосой опоясывает зеленое поле. На трибунах всегда оживленно. В дни гонок здесь можно увидеть всю Тулу: рабочих всех профессий, служащих, руководителей предприятий. Все „болеет“ за своих любимых гонщиков — тульских велосипедистов, которые в течение полувека не уступают в искусстве поединков на треке лучшим мастерам страны.

Первый чемпионат страны на тульском треке состоялся в 1908 году. Чемпионом России по спринтерской гонке на 1,5 версты был объявлен известный петербургский конькобежец Блювас, которому присуждено звание заслуженного мастера спорта СССР во Всесоюзный день физкультурника 1947 года. В следующее лето на тульском треке завоевал звание чемпиона России по спринту москвич Николай Струнников, прославивший свою страну двухкратным выигрышем первенства Европы и мира по конькам (в 1910 и 1911 г. г.). Туляки тепло встречали победы москвича Петра Степанова, выступавшего под фамилией Калашникова. Он три года держал первенство. Одновременно с Калашниковым чемпионом России в лидерском первенстве был москвич Николай Пешков.

В 1915 году туляк Белобородов выигрывает первенство России в гонках за лидерами. В следующее велосипедное лето это звание переходит к другому тульскому стайеру Константину Рошину. В 1919 году туляки добиваются выдающегося успеха. Александр Тарновский выигрывает первенство по спринту, Константин Суханов побеждает в гонках за лидерами. Суханов повторяет победу в 1921 и 1924 годах, Тарновский — в 1922 году.

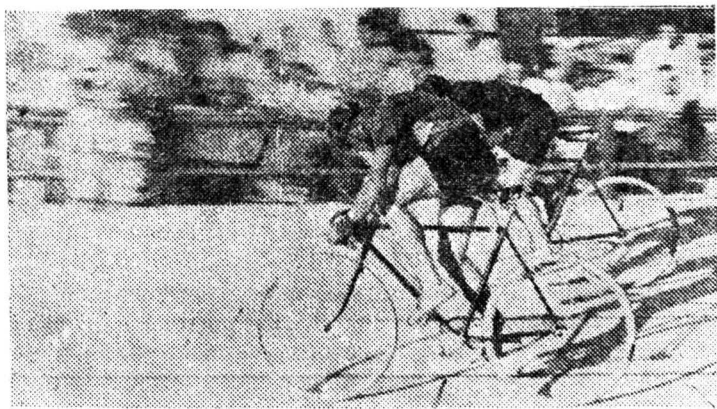
Десять следующих чемпионатов проходят на треках Москвы, Ленинграда и Симферополя. На тульском велодроме выступают чемпионы и рекордсмены того времени — спринтеры Василий Ипполитов, Павел Миронов, Алексей Куприянов, гонщики за лидерами Василий Мельников, Григорий Козлов, Федор Крючков и другие.

С 1940 года велосипедные турниры переносятся на тульский трек. Снова засверкала велосипедная слава туляков — мастеров колеса. На велосипедной арене появляются новые имена. Борьбу на километровке и в дистанциях гитов ведут Игорь Ипполитов и Вениамин Батаен, уроженец Иркутска, защищающий спортивную честь Ленинграда. В гонках за лидерами победу одерживает туляк Михаил Пушкин, который вскоре овладевает всеми рекордами СССР.

В 1943 году на тульском треке звания всесоюзных чемпионов завоевывают В. Батаен (гиты и спринт) и З. Дьяконова (гиты и спринт). В 1944 году Зоя Дьяконова



... Они получили 18 званий чемпионок СССР. Слева направо: Л. Ругковская (шоссе), М. Валцова (спринт), З. Ларионова (кросс) П. Галкина (спринт).



Первенство СССР 1939 г. Симферопольский трек. Д. Соловьев приходит на полколеса впереди Батаева в полуфинале спринтерской гонки.

удерживает первенство по гитам, уступив спринтерскую гонку горьковчанке Марианне Валовой. Чемпионом в лидерской гонке становится москвич Леонид Шелешнев. Гиты и спринтерскую гонку для мужчин выигрывает Игорь Ипполитов.

1945 год снова приносит всесоюзную победу городу оружейников: Михаил Пушкин—чемпион СССР в гонке за лидерами на 15 километров. Лидерскую гонку на 25 километров выигрывает ленинградец Николай Петров. В спринте мужчин победы поделили В. Батаен (километровка) и И. Ипполитов (гиты). Чемпионкой среди женщин снова остается М. Валова.

И в чемпионате 1946 года в списке победителей были имена туляков. М. Пушкин выиграл гонку за лидерами на 50 километров. Зоя Дьяконова одела алую майку чемпиона за лучший результат на дистанции 500 м. с места. Игорь Ипполитов в одном турнире завоевал три звания: чемпиона СССР — за два гита и в спринтерской гонке. Список чемпионов по треку пополнила ленинградка Мария Минина, занявшая первые места в спринтерской гонке и в гите на 500 метров с хода.

В юбилейный год трека на нем были проведены Всесоюзные соревнования на звание чемпионов СССР 1947 года, в которых также отличились тульские гонщики. Программа этого турнира была несколько изменена и дополнена. Помимо традиционных спринтерских и лидерских гонок, в нее была введена гонка преследования на дистанцию 4 километра для мужчин и 2 километра для женщин. Победителями гонки преследования, напоминающей три вида соревнования на треке — гиты, командную гонку и заезд с лидерами — были москвич Алексей Логунов и ленинградка Мария Минина.

В спринтерской гонке легкую победу одержала горьковчанка М. Валова. Поединок И. Ипполитова и В. Батаена не дал результата. В финале оба гонщика упали и не закончили дистанцию. Звание чемпиона СССР не было разыграно.

Зоя Дьяконова еще раз доказала, что в гите на 500 метров с хода она является попрежнему лучшей гонщицей

в стране. Тулячка обыграла двух чемпионки — Валовову и Минину.

Михаил Пушкин в четвертый раз завоевал звание чемпиона СССР в гонках за лидерами на дистанцию 50 километров. Лидировавший его моторист Сасин одел алую майку всесоюзного чемпиона в третий раз.

На Всесоюзных соревнованиях 1947 года выдвинулся в ряды лучших мастеров велосипедного спорта молодой рабочий Тульского оружейного завода В. Федин. Выступая первый раз на треке, он занял второе место в гонке преследования на 4 километра, опередив чемпионов и рекордсменов СССР — Батаена, Шелешнева, Большакова, Вершинина, Джарцана, Кейстера, Пимписа, Ласси. В гите на 1000 метров Федин показал третье время — 1 мин. 15,6 сек., оставив позади себя мастеров спорта Прошина, Моисеева, Силиньша, Иванова, Усова. История велосипедного спорта не знает случая, чтобы велосипедист за один сезон совершил путь от новичка до перворазрядника.

На тульском треке установлены все рекорды в спринте, гитах и гонках за дорожными мотоциклами.

Такова вкратце хронология спортивных событий на тульском треке за 50 лет его существования.

IV

СЛАВНЫЕ ВОСПИТАННИКИ ТУЛЬСКОГО ВЕЛОДРОМА

Зоя Дьяконова

В числе победителей на первенство СССР в турнирах на треке имени Зои Дьяконовой и Михаила Пушкина повторяются восемь раз. В списках рекордов СССР эти два выдающихся мастера внесли более тридцати „поправок“. Эти факты красноречиво говорят о большом искусстве питомцев тульского трека, справившего в 1947 году свое славное пятидесятилетие.

Ученицей 4-го класса, одиннадцатилетней девочкой Зоя Дьяконова научилась ездить на мужском гоночном велосипеде. Бесстрашной школьнице очень нравилась быстрая езда. Разогнав машину с горы, она с необыкновенным проворством крутила педали на машинах без свободного хода и уже тогда испытывала большое удовольствие в стремительном педаляже. Многие из тех, кто видел, с какой отчаянной храбростью эта маленькая черноволосая девочка мчалась под гору, уговаривали ее не ездить с такой стремительностью. Но Зоя предпочитала дорогу с отвесными спусками и крутыми поворотами, езда по которой напоминала езду по виражам трека.



Зоя Дьяконова—чемпионка СССР 1943, 1944, 1946 гг.

Через пять сезонов шестнадцатилетняя велосипедистка принимает участие в соревнованиях всесоюзного масштаба. На слете мастеров в Москве в 1934 году Зоя занимает третье место в гитах. Проходит еще один сезон — и молодая велосипедистка ставит замечательные рекорды на своем родном велодроме и на треках Москвы. Вскоре ей стали принадлежать все рекорды на короткие дистанции в 200, 500 и 1000 метров.

Летом 1936 года Зоя Дьяконова, уже вполне оформившийся мастер в езде по треку, встречается в Москве на велодроме юных пионеров с равной ей по классу гонщицей из города Горького Марианной Валовой. Обе велосипедистки оспаривают первенство страны в соревновании по треку. Соревнование в спринтерской гонке приносит победу горьковчанке. Но высшее велосипедное искусство дочь тульского оружейника Дьяконова показала в индивидуальных заездах (гитах). Зоя никому не уступает своей любимой дистанции — 500 метров. С разгона она проходит ее за 36,6 секунды, а с места — за 42,2 секунды. Это — первые всесоюзные рекорды. Такие же результаты показывает и Валова. Дьяконова устанавливает третий рекорд СССР по дистанции в 1 километр с места — 1 минута 25,7 секунды.

На всесоюзном турнире 1939 года, происходившем на новом треке в Симферополе, у Дьяконовой появляется еще одна опасная „конкурентка“ — ленинградка Анна Штахановская. В спринтерской гонке тулячка уступает и ей и горьковчанке, но в гитах с места попрежнему остается непревзойденным мастером на дистанцию 500 метров. Она устанавливает новый рекорд — 41,3 секунды.

В следующее лето Дьяконова снова улучшает всесоюзное достижение на 500 метров с хода, показывая великолепный результат — 36,2 секунды, которого достигают далеко не все гонщики-мужчины.

В 1943 году Дьяконова — абсолютная победительница всесоюзного первенства, чемпионка СССР в спринте и по гитам. В 1944 и 1946 гг. ей присваивается звание всесоюзной чемпионки по гитам.

В турнире 1947 года Дьяконова вновь торжествует победу на своей излюбленной дистанции в 500 метров. В этом

соревновании она наносит поражение семикратной чемпионке СССР М. Валовой и универсальной чемпионке СССР по спринту, гитам, шоссе и гонке преследования М. Мининой.

Личные рекорды З. Дьяконовой: 200 метров—13,8 сек. (рекорд СССР—13,7 сек), 500 метров с хода—36,2 сек. (рекорд СССР—36,1 сек.), 500 метров с места—40,6 сек. (рекорд СССР), 1000 метров с хода—1 м. 20,2 сек. (рекорд СССР—1 мин. 19,5 сек.), 1000 метров с места—1 мин. 25,7 сек.

Зоя Дьяконова обладает безукоризненной техникой педаляжа, которой могут позавидовать многие чемпионы мужчины. Даже во время прохождения самой короткой дистанции—200 метров—она мчится, как по ниточке.

Дьяконова—разносторонняя спортсменка, добившаяся прекрасных результатов во многих летних и зимних видах спорта. Она была победительницей во всесоюзных соревнованиях новичков-фигуристов на коньках. Этому искусству она училась у знаменитого чемпиона Николая Панина, имеющего победы в международных турнирах. Зоя—отличный пловец. Дистанцию в 200 метров она проплывает за 3 мин. 43 сек. Она отлично бегаёт на норвежских коньках и выиграла первенство вузов в 1943 году. Дьяконова играла в сборной заводской волейбольной команде, владеет техникой прыжков, является лыжницей 1-го разряда, далеко бросает гранату. Она имеет значок ГТО 2-ой ступени.

Такова спортивная биография замечательной тульской спортсменки Зои Петровны Дьяконовой.

Михаил Пушкин

Дед купил внуку трехколесный велосипед с деревянной фигурой коня. Маленький Миша Пушкин азартно катался на нем, воображая себя то лихим всадником, то знаменитым велосипедистом. В семилетнем возрасте он сел на двухколесный велосипед, а в шестнадцать лет стал велосипедным гонщиком.

Велосипедное мастерство Михаила Пушкина весьма разностороннее. Вначале он выступал в шоссейных гонках, и на дорожном велосипеде проехал десятикилометровую

дистанцию за 22 минуты. На гоночном велосипеде он показал время 1 час 29 мин. в 50-километровой гонке. На треке специальностью Пушкина была спринтерская гонка, в которой он добился высокого мастерства, занимая вторые и третьи места в крупнейших соревнованиях и все-союзных первенствах. В гитах он также был на призовых местах. При участии Пушкина туляки неоднократно добивались блестящих побед над москвичами и ленинградцами, были победителями в первенстве страны и устанавливали всесоюзные рекорды. Потом Михаил Пушкин переключился на средние дистанции и установил три рекорда на 5, 10, 15 километров (1939 год). В последние семь сезонов он выдвинулся как первоклассный гонщик за лидерами, завоевав в четырех турнирах звание чемпиона СССР и завоевав пятью рекордами из шести в заездах за дорожными мотоциклами.

Наиболее ярко проявились разносторонние способности Михаила Пушкина в чемпионатах СССР 1940 и 1941 гг.

На первенстве СССР 1940 года Пушкин ехал в командном заезде, защищая честь своего общества „Буревестник“. После командной гонки был назначен финал заезда за лидерами. Одноклубники Пушкина, желая сохранить его силы для лидерской гонки, попросили его в командном заезде „отсиживаться на колесе“ и быть только для зачета (в командной гонке зачет времени производится на финише по третьему гонщику в команде). Но когда один из гонщиков команды „Буревестник“ выбыл из-за прокола и команда стала проигрывать, Пушкин с последнего, более легкого места, стал во главе своей команды, приняв на себя всю тяжесть изнурительного соревнования. Командная гонка была выиграна, благодаря чему коллектив „Буревестника“ вышел во всесоюзном командном первенстве на первое место.

После командного заезда Пушкин стартовал в финале лидерской гонки и завоевал звание чемпиона СССР.

В турнире 1943 года Пушкин занимает четвертое место в спринтерской гонке и третье место в четырехборье гитов. В розыгрыше первенства СССР 1944 года он показывает второе время на дистанцию 1.000 метров. В 1945 году Пушкин — чемпион СССР в лидерской гонке на 25

километров, а в следующем турнире — победитель финала в 50-километровой гонке за лидерами.

В чемпионате СССР 1947 года, розыгрыш которого был проведен на тульском треке в юбилейный год, Пушкин добился новой блестящей победы в лидерской гонке на 50 километров. Он в четвертый раз завоевал звание чемпиона СССР и увеличил число всесоюзных побед, добытых тульскими велосипедистами, до 19-ти.

На юбилейных соревнованиях Пушкин установил всесоюзный рекорд на 5 километров—4 м. 50,6 сек., превзойдя европейское достижение в лидерских гонках за дорожными мотоциклами.

В педаляже Пушкина чувствуется легкость высококлассного мастера. В борьбе с противниками он хладнокровен и расчетлив. К любому велосипедному соревнованию Пушкин тщательно готовится, проявляя в нем упорство, настойчивость, неукротимое стремление к цели, называемое в спорте „злостью“.

Дмитрий Соловьев
и
Константин Суханов

Впервые Дмитрий Соловьев сел на машину, когда ему было три года. Бабушка привезла из Москвы трехколесный велосипед, и будущий чемпион СССР, вскарабкавшись на бархатное сиденье, познал радость управления машиной.

Вскоре ему надоело кататься по комнатам. Он позвал мальчиков из соседних домов, чтобы устраивать на дворе залправские гонки на детских велосипедах.

Девятилетним мальчуганом Дмитрий самостоятельно научился ездить на двухколесном велосипеде, принадлежавшем его старшему брату. Сидя на раме, чтобы ноги доставали до педалей, мальчик смело вел тяжелую машину по улицам Тулы, вызывая удивление прохожих. Велосипед он брал без спросу, потихоньку от родителей и брата. Но однажды его уличили и стали запира́ть велосипед на замок.

Подолгу просиживал на стреноженном „стальном коне“ юный велосипедист, воображая, что мчится на нем с отчаянной скоростью. Наконец, он не выдержал, открыл замки, пренебрегая осторожностью, промчался мимо озадаченных родителей, сидевших у окна. За ним погнались. Что есть силы нажимал Дмитрий на педали, удирая от „погони“. Отъехав километров пять, „гонщик“ бросил машину в поле, а сам убежал в лес.

Наконец, ему купили старинный велосипед с уродливой рамой, тяжелый на ходу. Мальчику же машина казалась легкой, красивой и быстроходной.

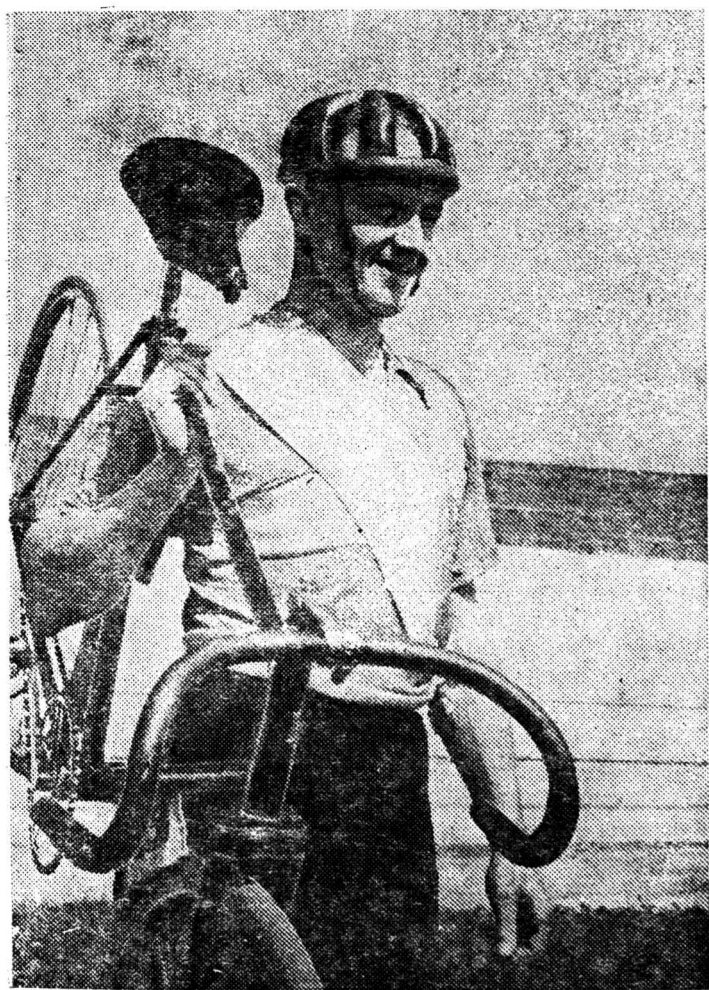
Однажды Дмитрию захотелось посмотреть гонки. Он попал на трек. Его ошеломило яркое, волнующее зрелище. Пригнувшись к сверкающим рулям, велосипедисты неслись по крутым виражам под углом почти 40 градусов. Дмитрий ушел, не разобравшись в ворохе острых впечатлений. Во время следующих гонок любопытный юноша обратился к судьям за разрешением выступить в разряде новичков.

Пятнадцатилетний гонщик в первом же соревновании обнаружил незаурядные способности спринтера.

Забравшись высоко на вираж и убедившись, что за ним никто не следит, он незаметно поотстал немного, а затем обрушился всей силой ног на податливые шатуны. Мимо озадаченных противников Дмитрий пролетел, как метеор, и закончил дистанцию, далеко опередив других. К Соловьеву подошел старый гонщик—гордость туляков Каменев. Похлопав подростка по плечу, он сказал:

— Этот паренек будет отличным гонщиком. Уже очень ловко он расправился со своими противниками...

Скоро молодой Соловьев был зачислен в первый разряд, однако, успеха в нем не имел: дряхлый велосипед не давал нужной скорости. Но вот однажды он попал в финальный заезд к чемпионам. Считая, что обыграть таких сильных противников—дело безнадежное, Дмитрий решил показать свою прыть перед товарищами. План был прост: он проедет впереди чемпионов один вираж. Рванув что есть силы свой „трандулет“, Соловьев вылетел вперед и с огромной скоростью проехал то место, где сидели его друзья. Но тут же изменил свой план, решив продолжат



Д. Соловьев — чемпион СССР 1924, 1933, 1936, 1939 гг.

спурт. Он погнал громыхающий велосипед с предельной скоростью и, неожиданно для самого себя, первым примчался к финишу. Чемпионы остались позади. Зрители унесли победителя в кабинку на руках...

Москва, 1924 год. Новенькие трибуны краснопресненского трека заполнены доотказа. На старт спринтерской гонки выходят четыре финалиста: огромный Володя Шустов, многократный чемпион страны Григорий Козлов, чемпион Ленинграда Эдуард Черношварц и совсем еще молодой представитель Тулы Дмитрий Соловьев.

Тихо начав километровую дистанцию, чемпионы озираются, ревниво следя друг за другом. Молодой туляк с полдистанции закатил сумасшедший спурт. У ленточки финиша необычная картина: в спринтерской гонке Соловьев опередил противников на 20 метров!

Завоевав почетное звание чемпиона СССР, Соловьев уселся на трибуне. Сейчас должен стартовать его земляк Константин Суханов. Второму туляку предстоит бороться за первенство страны в гонке за лидерами.

Суханов ехал с Григорием Козловым, которого только что победил Соловьев. Москвич решил „отыгаться“. В самом начале 50-километровой дистанции он пошел в сильнейшем темпе и оторвался от противника на первых же кругах. Но Суханов был спокойным гонщиком. Оседлав свою „канарейку“ (его машина была окрашена в ярко-желтый цвет), туляк начал гонку не спеша, предоставив противнику нервничать и удирать.

На финишной прямой, перед главными трибунами, Суханов скользнул ободом колеса по железной тяге, поддерживающей ролик, и упал. Пока гонщик поправлял свернувшийся на бок руль и отбивался от подскочивших к нему врачей, старавшихся затащить туляка в свой кабинет для перевязки, Козлов обошел Суханова еще на круг.

Суханова продолжали преследовать аварии. На одном из поворотов упал его лидер. Велосипедист едва успел швырнуть свою машину вправо и чудом усидел в седле. Его стал лидировать москвич Соколов. К тому времени просвет между Козловым и Сухановым вырос до двух с

половиной кругов. Отыграть километр у такого первоклассного гонщика, как Козлов, было делом почти безнадежным. Но „канарейка“ Суханова мчалась все быстрее и быстрее. Его приятели, свидетели неукротимой сухановской энергии, заулыбались, когда туляк сквитал первую сотню метров.

— Вот когда начинается настоящая гонка! — кричал один из тульских „болельщиков“, нервно шагая внутри круга с запасной машиной на случай прокола. Вскоре Суханов отобрал целый круг. Публика бешено аплодировала. Вернул второй. Зрители неистовствовали. Взял третий! Публика вскочила с мест и уже стоя продолжала наблюдать удивительное соревнование.

С каждым кругом Суханов увеличивал темп. Гонщик развил невероятную скорость. Вскоре он обошел Козлова на круг, второй, третий. . . Перекаты аплодисментов мчались ему вдогонку. Потрясенная публика не верила своим глазам. Упасть самому, лишиться лидера, проиграть три круга и в конце-концов выиграть пять кругов — это мог сделать только такой мастер велосипедного спорта, как оружейник Константин Суханов!

Василий Федин

Удивительный спортивный факт: Василий Федин — слесарь 4-го разряда оружейного завода — только два года назад выучился ездить на велосипеде. В 1947 году он выступил на треке в гонке преследования, соревнуясь с признанными мастерами без специальной тренировки и на плохой по качествам машине, и все же занял в этом трудном соревновании второе место, опередив более тридцати лучших гонщиков страны, в том числе восемь чемпионов СССР: Батаена, Большакова, Шелешнева, Ерохина, Пимписа, Джарцана, Ласси и Кейстера.

В сезоне 1946 года Федин в первый раз выступал на велогонках. На открытии сезона в Туле он пришел первым в гонке по шоссе на 25 километров. После удачного дебюта 20-летний оружейник стартовал еще три раза и во всех трех соревнованиях выходил победителем.

В лето 1947 года Федин впервые сел на гоночную машину. На тренировочном сборе перед Всесоюзными соревнованиями он участвует в шоссейной гонке на 100 километров, в которой едут лучшие дорожники Свердловска, Горького, Саратова, Тулы и Серпухова. В числе участников был и чемпион СССР Павел Орлов. 90 километров Федин шел первым, выигрывая у Орлова 4 минуты. Ему захотелось пить. По неопытности новичок осушил огромную кружку воды и, конечно, гонку проиграл.

На спартакиаде РСФСР в Москве Федин занимает второе место среди 230 участников дорожной гонки с первоклассным результатом на 100 километров—2 часа 54 минуты. Победитель спартакиады Российской Федерации известный гонщик Свердловска Серебряков (он был победителем первого этапа Москва—Тула в советском велотуре 1938 года) имел время 2 часа 52 минуты.

Вернувшись в родную Тулу, Федин отправился в комитет физкультуры, заявив о желании участвовать во Всесоюзных соревнованиях по треку.

—Что-ж! Включу в список участников от Тулы. Налаживай машину, получай гоночные трубки. Да смотри, не осрами родной город!—напутствовал Федина председатель комитета физкультуры.

Утром 21 августа Федин наклеил на деревянные обода шелковые однотрубки, на которых еще никогда не ездил, а вечером отправился на трек меряться силами с признанными мастерами.

В предварительных отборочных заездах в гонке преследования на дистанцию в 4 километра он проехал 12 кругов за 5 минут 43,3 секунды и был третьим среди 35 участников. Во втором туре, где ехали 16 лучших гонщиков, партнером Федина оказался один из опытейших велосипедистов Тулы Г. Соловьев. Федин обогнал его на полкруга, заставив мастера сойти с дистанции. По времени (5 м. 43,6 сек.) Федин был вторым за семикратным рекордсменом страны москвичом Логуновым. Позади остались восемь чемпионов СССР.

В четверть-финальном матче молодой оружейник ехал с двухкратным чемпионом СССР по велокроссу

рижанином Кейстером. Туляк „дожал“ чемпиона на пол-круга и снова показал второй результат, на этот раз более высокий — 5 м. 39,5 сек. В полуфинале „противником“ Федина был чемпион СССР 1946 года по шоссе Джарцан. Федин обыграл и его. В финале с Логуновым Федин проиграл, но занятое им второе место было крупной победой молодого гонщика.

Так, еще новичок, в начале велосипедного лета 1947 года Василий Федин из общества „Шахтер“ достиг всесоюзного первого разряда.

ЧЕМПИОНЫ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПОЕДИНКОВ

Наша спортивная семья

Нас трое Ипполитовых, добывших себе славу чемпионов и рекордсменов по двум видам спорта — конькам и велосипеду. В общей сложности у нас троих около ста лет спортивного стажа. Втроем мы выиграли более тысячи призовых мест, сорок различных первенств и установили более пятидесяти рекордов.

Спортивные биографии двух старших и молодого Ипполитовых являются наглядной иллюстрацией, в каких тяжелых условиях занимались спортом в царской России и какой отеческой заботой партии, правительства и лично товарища Сталина окружены советские спортсмены.

Вот как начали заниматься спортом я и мой старший брат Василий.

Брат был учеником у слесаря-отца. Как-то зимой ему принесли в починку беговые коньки. Он их починил и решил испробовать на катке. Гладкий сверкающий лед и птичья легкость бега на коньках пленили его. Он скопил пятнадцать рублей, приобрел собственные „бегаши“ и зачастил на каток. На первом же соревновании он вы-



Игорь Ипполитов—семикратный чемпион СССР, абсолютный победитель Всесоюзного первенства по спринту 1946 г.

играл серебряный жетон, не упуская случая похвалиться им передо мной. Меня охватила жгучая зависть. Я тоже захотел иметь жетоны. Но в то время как брат брал один приз за другим, я терпел жестокие поражения, обгоняя только тех, кто падал. Брат советовал мне бросить спорт, так как я был худым, малокровным юношей.

Но мое желание добиться спортивных успехов с каждым поражением только усиливалось. Я тренировался с необыкновенным усердием и в следующую зиму стал брать призы.

Брат оказался плохим пророком. В зиму 1914 года, когда брат являлся лучшим конькобежцем мира на дистанции 10.000 метров (он дважды выигрывал „конькобежный марафон“ на чемпионатах мира в 1913 и 1914 гг.), я обыграл его в стайерском беге на международном турнире в Тронхейме (Норвегия), вызвав сенсацию у норвежцев.

В конькобежном спорте брат дважды был чемпионом страны (1911 и 1923 гг.), чемпионом Европы (1913 г.) и всероссийским рекордсменом на 1500 метров. Я трижды был чемпионом России (1912, 1914, 1916 гг.), владел двумя всероссийскими рекордами на 5.000 и 10.000 метров, один из которых — на 5.000 метров — оставался непревзойденным в течение 20 лет. В 1913 году я установил два мировых рекорда по группе юношей на 5.000 и 10.000 метров.

В велосипедном спорте брат добился звания чемпиона страны в спринте (1923 г.). Я был финалистом того же спринтерского заезда. В гонках за лидерами я владел пятью рекордами. Два из них — на 15 км. и 25 км. не побиты до сих пор. За мной остается абсолютная скорость в лидерских гонках — 74, 269 км. в час.

В годы спортивной юности мне и брату пришлось перенести много невзгод. Вот, например, в каких условиях состоялась моя поездка в Петербург на европейское первенство по конькам в 1913 г.

Я только что установил всероссийский рекорд на 10.000 метров, превзойдя прежнее время мирового чемпиона Струнникова. Мои друзья собрали мне 50 рублей и посоветовали отправиться в Петербург на европейский турнир. В то время я работал у самоварного фабриканта

Зими́на конторщиком. Поэтому об отпуске я и мечтать не мог. Пришлось притвориться больным и выехать в Петербург. Все сошло бы благополучно, да газеты подвели. В спортивном отчете среди победителей упоминалась и моя фамилия. Самоварный фабрикант прочел в „Раннем утре“ корреспонденцию о конькобежном турнире и в тот же день вычеркнул меня из списка служащих. Так я стал безработным. Не любили спортсменов в дореволюционной России.

Не менее интересный факт был в спортивной биографии моего брата.

Накануне первой мировой войны его взяли в солдаты. Когда наступил конькобежный сезон 1913—1914 г.г., чемпион Европы знакомился с устройством гаубицы в артиллерийском дивизионе. Брату хотелось еще раз встретиться с многократным чемпионом мира норвежцем Оскаром Матисеном на дистанции 10.000 метров. В этой дистанции норвежец владел мировым рекордом. Василий попросил свою спортивную организацию выхлопотать ему заграничную командировку. Но клуб был бессилён помочь чемпиону. Тогда брат решил обратиться к норвежскому клубу, чтобы через него выхлопотать разрешение на поездку в Норвегию.

И вот на имя военного министра приходит из Норвегии письмо с необычной по тому времени просьбой „отпустить новобранца на международные соревнования конькобежцев“. К великому удивлению стриженного артиллериста, письмо норвежского клуба возымело действие и солдату-спортсмену был выдан заграничный паспорт. Этот случай был, вероятно, единственным в царской армии.

Усатый фельдфебель, вручая русскому спортсмену необычайную увольнительную записку, приказал, со всей военной строгостью, не посрамить честь русского артиллериста за границей и возвратиться в дивизион с победой. Артиллерист „не подкачал“ и во второй раз обыграл лучших конькобежцев мира на своей коронной дистанции 10.000 метров.

Спортивное детство общего любимца семьи—Игоря протекало в иных условиях. Он начал заниматься спортом,

окруженный вниманием и заботой. Малышом прекрасно бежал на лыжах. В возрасте четырех лет посещал катки. Пятилетним мальчуганом принимал участие в параде велосипедистов на открытии краснопресненского трека в Москве летом 1924 года. Еще школьником постиг технику стильного плавания. Рос Игорь крепышом.

Первых успехов на велосипедных гонках он добился в 17-летнем возрасте, в группе юношей, среди которых он почти не встречал сильных соперников. Один за другим Игорь устанавливал рекорды в гитах: на 200 метров—13,6 секунды, на 500 метров—35,4 секунды.

Когда он перешел в группу мастеров, то добился чемпионского звания не сразу. Слишком сильна была конкуренция. Однако он упорно добивался мастерства в любимых спринтерских гонках. Чтобы постичь все секреты правильной тренировки и спортивного режима, Игорь учится теории—он оканчивает высшую школу тренеров при Центральном институте тренеров.

Вооруженный знаниями, он всходит по „лестнице славы“ не очень быстро, но каждую ступеньку спортивного мастерства преодолевает уверенно и прочно.

Спринтерский талант Игоря ярко засверкал в 1939 году, когда он начал оспаривать первенство СССР перво-разрядником, в середине розыгрыша сдал нормы мастера, а из турнира сильнейших спринтеров вышел чемпионом Советского Союза.

На протяжении шести сезонов (1939—1946 гг.) Игорь Ипполитов семь раз одевал алую майку чемпиона.

Высокое мастерство Игоря в его резком броске—„главном козыре“ спринтерских поединков. На финише с противниками, обладающими лучшей скоростью в дистанциях на 200, 500 и 1000 метров, Игорь отрывался от них и благодаря своему чудесному рывку выигрывал километровку.

На всесоюзном турнире 1939 года на симферопольском треке Игорь занял по сумме гитов одиннадцатое место, Дмитрий Соловьев—первое. Туляк тоже обладал броском изумительной силы. И все-таки Игорь обыграл в спринтерской гонке чемпиона по гитам, несмотря на огромную разницу в технических результатах при индивидуальных

заездах на гитовые дистанции. Интересная деталь: Дмитрий Соловьев был соперником всех трех Ипполитовых: Василия, Платона и Игоря.

Главным „противником“ Игоря в спринтерских финалах является Батаен. В противоположность ему этот чемпион начал преуспевать на треке сначала в гитах, устанавливая рекорды СССР, и лишь затем стал одерживать победы в спринтерских дуэлях.

Между тем Игорь упорно работал над гитовыми дистанциями. В 1945 году ему удается отвоевать у Батаена рекорд на 500 метров. В следующее лето Игорь обладает уже тремя рекордами СССР: на дистанции в 500 метров с хода—32,6 сек., на 500 метров с места—36,4 секунды и на 1.000 метров с места—1 мин. 11,4 сек. Используя свой сильный рывок, он улучшает оба рекорда с места. В 1947 году, готовя подарок ко Всесоюзному дню физкультурника, Игорь сбрасывает с рекорда СССР на 500 метров с места полсекунды—случай редкий в достижениях на короткую дистанцию.

Рекорд по сумме гитов также за Игорем Ипполитовым. Рекорд СССР на 1000 метров—1 м. 11,5 сек. с хода—он повторял несколько раз.

Лучшей победой Игоря в спринте была его победа над своим главным соперником Батаеном в лето 1946 года, когда Ипполитов выиграл два финальных матча с двух позиций—„с колеса“ и первого места.

В конькобежном спорте Игорь также имеет успех. Ему три раза присуждалось звание чемпиона СССР: в 1943 году на 3.000 и 5.000 метров, в 1947 году—на „ипполитовскую“ дистанцию в 10.000 метров.

Всего по велосипеду и конькам Игорь Ипполитов завоевал звание чемпиона Советского Союза десять раз.

Вениамин Батаен

В списке тринадцати чемпионов страны по спринту имя Вениамина Батаена повторяется в четырех всесоюзных турнирах. В таблице рекордов он занимает почетные четыре строчки. Эти факты характеризуют высокий класс

советского спринтера, в прошлом году отпраздновавшего свой 20-летний юбилей.

Батаен впервые познакомился с треком в Иркутске. В 1934 году он устанавливает рекорды по Сибири: на 200 м. — 14,2 сек., 1 км. — 1 мин. 18,2 сек., 5 км. — 7 мин. 42 сек. и 10 км. — 15 мин. 25 сек.

Переехав в Ленинград учиться в институт физической культуры имени Лесгафта, Батаен стал встречаться на треках с чемпионами того времени — москвичом Куприяновым и ленинградцем Эдуардом Черношварцем. Молодой талантливый сибиряк подружился с Черношварцем и на долгие годы стал его учеником.

В 1936 году Батаен бьет всесоюзный рекорд своего тренера Черношварца на 200 метров, устанавливая новый результат—12,4 сек., который остается абсолютной скоростью на треке и по сей день. Чемпионом СССР гонщик из Иркутска становится в 1938 году, когда он за один сезон устанавливает еще три рекорда. Ему казалось, что наконец-то он достиг такого мастерства, что уже никто не сможет вырвать у него рекорды и первенства в спринте. Но уже в следующем году на симферопольском треке Дмитрий Соловьев обыгрывает его в полуфинале. Чемпионом становится молодой московский гонщик Игорь Ипполитов.

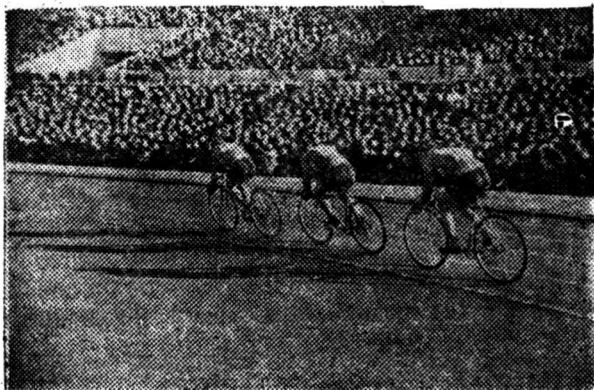
Неудача заставила Батаена изменить тренировку, улучшить педаляж, внести технические поправки в гоночном велосипеде, найти более полезную посадку, изучить тактику своих конкурентов, чтобы применять новые приемы в коротких, но чрезвычайно напряженных спринтерских поединках.

Природное упорство в достижении цели приносит свои плоды. В следующее лето Батаен берет полный реванш у Ипполитова и выигрывает у него и спринтерскую гонку и первенство по гитам.

В чемпионате 1943 года триумф Батаена повторяется. Но в лето 1944 года расцветает спринтерский талант Игоря Ипполитова. Он наносит Батаену двойное поражение в гитах и километровке. Однако Батаен не сдает своих спринтерских позиций. В сезоне 1945 года, когда Игорь отвоевывает у Батаена рекорд на дистанции 500



На снимках:
вверху—В. Бата-
ев— победитель
в семи первен-
ствах СССР по
спринту; внизу—
велосипедные
гонки на дорож-
ке московского
стадиона „Дина-
мо“, 1946 г.



метров с места и показывает наивысшее достижение в четырехборье (200 м., 500 м. с хода, 500 м. с места и 1000 м. с хода) — 54,96 очка, Батаен выигрывает у своего сильнейшего противника спринтерскую гонку. В том же сезоне Батаен пять раз улучшает рекорды на 1, 2 и 3 километра.

Много лет Батаен пытался побить второй рекорд своего учителя на 1 километр с хода. Десятки попыток не приносили успеха. Пытался побить рекорд Черношварца и Игорь Ипполитов, но также терпел неудачи. Оба повторили рекордное время, а побить не могли.

Наконец, двенадцатилетний рекорд пал. Батаен показывает новый результат—1 мин. 11,4 сек. Усилия многих сезонов принесли упорному чемпиону новую славу многократного рекордсмена.

На Всесоюзных соревнованиях 1947 года он в восьмой раз завоевывает звание чемпиона, выйдя в паре с москвичом С. Вершининым победителем в парной гонке на 50 километров.

Три спринтера

Черношварц—Куприянов—Миронов

Просматривая отчеты спринтерских гонок двадцатилетней давности, можно познакомиться с замечательными победами трех первокласснейших мастеров—Алексея Куприянова, Павла Миронова и Эдуарда Черношварца.

В 1921 году среди новичков-велосипедистов Москвы появился высокий худощавый гонщик Павел Миронов, сразу обнаруживший свои способности в гонках. За один сезон он достиг первого разряда. О нем заговорили с еще большим удивлением, когда однажды он на очередной прикидке на краснопресненском треке, на машине с тяжелыми однотрубками, обыграл всех мастеров спринта в гите на 1 километр.

В 1925 году на ленинградском треке происходил розыгрыш первенства СССР. Все ждали, что победителем спринтерского финала будет один из туляков—Дмитрий Соловьев или Александр Тарновский или ленинградец Черношварц. Павел Миронов в счет не шел. Но вот гон-

щики стали разыгрывать километровку. Пока „фавориты“ караулили друг друга, Миронов предложил свой затяжной бросок и у финала был первым.

В следующем всесоюзном чемпионате, состоявшемся в Москве в 1927 году, Миронов удержал звание первого спринтера страны. На Всесоюзной спартакиаде 1928 года он выигрывает гит на 1 километр с новым рекордом — 1 мин 13,6 сек.

Много раз команда Москвы завоевывала первенство в командных гонках благодаря участию в велосипедном квартете Павла Миронова.

На тульском треке Миронов неоднократно занимал первые места в спринтерских заездах, демонстрируя сокрушительный темповый бросок.

Наличие хорошего темпа в безукоризненно ровном педаляже позволяло Миронову показывать рекордные результаты и в шоссейных гонках. Он держал рекорды на 10 км. — 15 м. 30 с., на 15 км. — 23 м. 35,2 с., на 25 км. — 39 м. 59 с. и на 50 км. — 1 ч. 22 м. 57 с. Все они были установлены в 1933—35 гг.

Алексей Куприянов стал велосипедным гонщиком при следующих обстоятельствах. На велосипедной аллее Петровского парка Москвы каждую неделю проводилась „открытым стартом“ двухсотметровка. Куприянов однажды записался на это общедоступное соревнование. Показав отличный результат, он увлекся велоспортом и вскоре стал одним из лучших спринтеров советской столицы.

На спартакиаде 1928 года судьи не хотели записывать чемпиона Москвы Куприянова в группу мастеров на соревнование в спринтерской гонке, ссылаясь на его неопытность и недостаточную квалифицированность. Едва упросили главного судью включить Куприянова на матчи двенадцати лучших спринтеров. В этой группе был москвич Миронов, ленинградец Черношварц, туляк Д. Соловьев, гонщик из Германии, два англичанина, француз и симферополец.

Каково же было удивление многочисленных зрителей и всех участников соревнований, когда Куприянов за один день обыграл каждого из своих сильнейших противников.

Мастерская езда Куприянова вызвала всеобщее восхищение иностранцев.

Куприянов много раз с успехом выступал на тульском треке. Последнее его выступление было в финале первенства СССР по спринту в 1944 году. Во втором финальном заезде он пришел первым—впереди Игоря Ипполитова и Батаена.

Мастерство Куприянова заключалось в изумительном броске „с колеса“, благодаря чему участие Куприянова в километровке всегда предreshало волнующий красивый финиш.

Выступление Эдуарда Черношварца на треке продолжается двадцать четвертый сезон. Еще четырнадцатилетним мальчиком он успешно выступал в шоссейных соревнованиях. С треком познакомился в Туле в 1924 году и в том же сезоне был в финале первенства СССР в Москве, блестяще выигранном Дмитрием Соловьевым.

Обладая великолепной скоростью в спринте, владея рекордами СССР на 200 м. (12,6 с.) и на 1000 м. (1 м. 11,5 с.), Черношварцу не везло в спринтерской гонке на первенство СССР. Он многократно был в финале—и в возрасте 17 лет и 39-летним мастером—и никогда ему не удавалось завоевать звание чемпиона СССР в своей „коронной“ километровке.

Интересный факт. Черношварц является примером разумнейшей спортивной тренировки. До начала занятий спортом у него была узкая грудь и наследственный туберкулез верхушек легких. Спорт оказал на юношу свое благотворное действие, наделив его чудесным спортивным многолетием.

Федор Тарачков

Спортивные победы семикратного чемпиона страны Федора Тарачкова напоминают велосипедную „карьеру“ Григория Козлова. Тарачков был чемпионом страны также в трех группах—по шоссе, кроссу и гонках за лидерами.

К замечательным велосипедным победам Тарачков пришел не сразу.

Родился он в Саратове, в семье сапожника. Работал в

артели каменщиком, потом на лесопильном и гвоздильном заводах. Такое же разнообразие у Тарачкова и в спорте—гребец, конькобежец и уж только потом велосипедист.

В 1935 году на слете мастеров в Туле Тарачков участвует в шоссейной гонке на 100 километров, победителем в которой вышел туляк Зотов. Тарачков поделил с москвичом Макаровым 4 и 5 места.

Ровно десять лет тому назад Тарачков завоевал впервые звание чемпиона СССР, заняв первое место в велокроссе. В искусстве езды по пересеченной местности ему нет равных—он трижды выигрывал первенство по кроссу.

Так же искусен Тарачков и в гонках за лидерами. Эффектной была победа Тарачкова на симферопольском треке в 1939 году в лидерской гонке на 20 километров. Но ярче всего спортивная настойчивость Тарачкова была проявлена в двух советских велотурах.

В этих соревнованиях Тарачков полностью применил все свое мастерство, приобретенное им в разнообразных велосипедных гонках.

...Шел второй советский велотур. После двух этапов Тарачков надел алую майку лидера. Трофеем награждался гонщик за лучший результат всех пройденных этапов. Четыре дня владел Тарачков этим спортивным трофеем, вызывая зависть 115 участников.

На седьмом этапе Киев—Чернигов у велосипеда Тарачкова лопнула передняя вилка. С полного хода он упал на щебенку и четверть часа лежал без сознания. Санитарная машина, следовавшая за велосипедистами, подобрала его и помчалась обратно в Киев в больницу. До Киева 45 километров, до финиша этапа в Чернигове—вдвое больше.

Навстречу „санитарке“ шел судейский автомобиль. Узнав об аварии, командир гонки дал врачу распоряжение везти пострадавшего гонщика в Чернигов, чтобы лично проверить состояние здоровья спортсмена. За ужином в Чернигове среди велосипедистов, судей, механиков и врачей было много разговоров об аварии с одним из претендентов в победители. О его дальнейшем участии в гонке не было и речи. Однако, к великому удивлению участников велотура, на другой день он явился к старту.

Забинтованный, с одним зрячим глазом (другой был закрыт повязкой), Тарачков уговорил врача позволить ему „попробовать“ продолжать гонку с условием, что прекратит соревнование при первых же признаках недомогания.

Алая майка была им утеряна. Судьи засчитали Тарачкову на аварийном этапе время последнего велосипедиста. Чтобы вновь завладеть майкой, ему нужно было обогнать нового лидера на 50 километров.

На этапе после аварии Тарачков стартовал одним из последних. В его распоряжении было полтора часа лишнего отдыха. Первые 20 километров больной выполнял требования врача, ехал смирно, никого не обгоняя. За ним неотступно следили люди из санитарной машины, готовые каждую минуту уложить забинтованного гонщика на носилки. Но вот сильный организм спортсмена разгорелся от работы, тренированные мышцы властно потребовали физического напряжения. Закутанный в марлю велосипедист с решимостью бойца стал бешено педалировать. Встревоженный таким оборотом дела доктор стал угрожающе махать руками и требовать, чтобы пациент опомнился и сбавил темп. Но внезапно выздоровевший гонщик, вопреки медицинским правилам, мчался вихрем, обгоняя одного за другим противников.

На поддорожке к финишу в Гомеле был питательный пункт, на котором велосипедисты получили небольшую передышку. Врач приготовился осмотреть Тарачкова. Когда гонщик в сбившемся ворохе бинтов показался на пункте, он сделал веселое лицо. „Все в порядке“,—должна была означать улыбка больного.

Подъезжая к пункту, Тарачков заметил бегущего к нему навстречу врача и сразу понял его намерение. Гонщик притворился, что сейчас остановится и сойдет с машины. Но вдруг его „конь“ сделал рывок и велосипедист промчался мимо питательного пункта. Слишком много времени было потеряно на аварии. Некогда закусывать в дороге.

На этом этапе в 103 километра Тарачков перешел на четвертое место. Проигрыш лидеру сократился до 34-х минут. Следующий этап гонки Гомель—Бобруйск расстоянием 175 километров он выиграл. До лидера оставалось пять минут. Еще этап горячей борьбы (Бобруйск—Минск), 197

километров бурного педаляжа, и неистовый гонщик вновь завладел алой майкой лидера.

Алексей Логунов

Девять лет тому назад, выполняя обязанности судьи в московском велотуре, я четыре дня наблюдал, как с каждым оборотом шатунов дорожной машины добывал себе победу Алексей Логунов. Шестьсот сорок километров ехал „малыш“, преследуемый 24-мя противниками. Четыре финиша—четыре первых места вырвал у своих соперников ученик-слесарь московской артели „Штамп-литье“. Огромная дистанция им была покрыта за 25 часов 2 минуты 48,6 секунды. Молодой Логунов уже тогда обращал на себя внимание своим замечательным педаляжем, ровным, сильным темпом и большой выносливостью.

К своим чудесным победам Логунов шел трудным, многолетним трудом, упорнейшей тренировкой, напористым желанием стать мастером велосипедного спорта.

Логунов полюбил шоссе. На дорожном велосипеде он выиграл гонку на 50 километров, показав отличный результат—1 ч. 35 м. В 1940 году Логунов завоевывает первенство Москвы с рекордным результатом на 100 километров—2 ч. 51 м. 45,2 с. Прежний рекорд принадлежал его тренеру и другу Александру Семенчукову.

В следующее лето Логунов ставит рекорд на 50-километровую дистанцию — 1 ч. 22 м. 45 с., улучшая прежнее достижение Миронова на 12 секунд. В 1944 году Логунов—чемпион СССР по шоссе.

Триумфальным сезоном Алексея Логунова был 1945 год. В тот сезон он во второй раз выиграл первенство СССР на 100 километров по шоссе с новым рекордом—2 ч. 46 м. 6 с. и установил на тульском треке семь рекордов на дистанции от 5 до 50 километров. Особенно высок его результат по треку на 50 километров—1 ч. 13 м. 53,2 с.

По числу рекордов Логунов самый „богатый“ чемпион. В программу турнира СССР по треку в 1947 г. впервые была включена гонка преследования, победа в которой принесла гонщику звание чемпиона СССР. Первым чемпионом в гонке стал А. Логунов.

Наши лучшие гонщицы

Всесоюзные турниры по велосипеду для женщин начали проводиться с 1925 года. Однако за 20 с небольшим лет технические результаты советских физкультурниц в велосипедном спорте достигли чрезвычайно высоких результатов как в шоссейных соревнованиях, так и на треке в классических дистанциях.

В первые годы розыгрышей первенств шоссейные дистанции для женщин ограничивались 10-километровой дистанцией. Но уже в 1937 году первенство СССР было проведено на 50 километров. Победительницей была Валентина Кузнецова, прошедшая это расстояние за 1 ч. 43 м. 8,5 с. В чемпионате 1945 года это же расстояние было покрыто Людмилой Рутковской за 1 час 26 мин. 56,1 сек. Насколько высок этот результат, можно судить, сравнив с ним время чемпиона Москвы 1931 г. В. Волкова—1 ч. 27 м. 7 с.

Среди победительниц всесоюзных турниров по шоссе выделяется своим постоянным ровным успехом Людмила Рутковская. Она четыре раза была чемпионкой СССР. Рутковская также является первоклассной гонщицей по треку. Ей принадлежит рекорд СССР на дистанцию 5 километров.

По два раза были чемпионами по шоссе две Валентины—Кузнецова из Горького и Котикова из Москвы. Прекрасен результат Кузнецовой, показанный ею на 25-километровой дистанции в 1935 году—45 м. 47 сек. Десять лет спустя чемпионка СССР 1946 года Мария Минина, располагая значительно облегченными одотрубками на более усовершенствованном гоночном велосипеде, выиграла 25-километровую гонку в 43 м. 58 сек.

В велокроссе женщин непревзойденной гонщицей по пересеченной местности является Валентина Ларионова. Она пять раз занимала первые места на всесоюзных чемпионатах в течение 1937—1945 гг. Два последних года пальма первенства по женскому велокроссу перешла к другой московской велосипедистке Марии Осадчей.

Спринтерское велопервенство среди женщин явилось полем ожесточенной спортивной борьбы между москвичками, горьковчанкой Валовой, ленинградками Анной Штаханов-

ской и Марией Мининой и тулячкой Зоей Дьяконовой. Победы московских гонщиц Беллы Левенштадт, Полины Галкиной и Марии Душухиной непрерывно продолжались в пяти первых турнирах (1924—1933). Восемь последующих женских чемпионатов на треке (1936—1946) приносили триумфы представительницам Ленинграда, Горького и Тулы.

Блестяще по техническим результатам были выиграны спринтерские первенства Марианной Валовой (Горький), Анной Штахановской (Ленинград) и Зоей Дьяконовой (Тула). Рекорды Анны Штахановской на 200 м.—13,7 с., на 500 м. с хода—36,1 с. и на 500 м. с места—40,6 с., повторенный также Дьяконовой. Рекордные результаты Валовой на 1000 м. с хода—1 м. 19,5 с. и с места—1 м. 22,9 с., вызывают восхищение. Многие гонщики-мужчины не могут достичь этих скоростей. У всех троих гонщиц прекрасная тактика спринтерских бросков в километровой гонке. Дьяконова великолепна в броске „с колеса“, спурты Валовой и Штахановской отличаются темповой быстротой.

Мастером темповой езды по треку на средние и длинные дистанции является ленинградская гонщица Антонина Зубкова. Она владеет четырьмя рекордами, в том числе мировым в часовой гонке—36 км. 346 метров.

Большинство чемпионки по велосипеду одновременно являются первоклассными мастерами по другим видам спорта. Кузнецова, Валова и Игнатова—чемпионки и рекордсменки по конькам, Осадчая—мастер по лыжному и гребному спорту, Минина—первоклассная лыжница и легкоатлетка.

Лидирует Соколов...

Советский велосипедный спорт имеет многих первоклассных лидеров-мотористов Степанова, Соколова, Кораблева, Обухова, Конышева. Лидерами становились гонщики-велосипедисты (В. Ипполитов, Хабурзания, Лежава, Сасин), прекрасно справляясь с нелегкой задачей „капитанов плавания“ в фарватере трекового эллипса.

Лежава четыре чемпионата подряд (1939—1945 гг.)

одевая алую майку чемпиона СССР, Сасин трижды выводил на первое место своего гонщика. Одним из лучших лидеров является Прокопий Соколов. Благодаря его мастерскому вождению машины, острому спортивному чутью, глубокому пониманию тактики, знанию индивидуальных качеств лидируемого гонщика на протяжении последних двадцати пяти велосипедных сезонов многие выдающиеся стайеры одерживали неоднократные победы.

Никто не может так верно оценить высокое мастерство лидера, как велосипедист. В лидерской гонке, о которой идет рассказ, значительная доля успеха в моем рекордном результате по-праву принадлежит замечательному лидеру, моему другу Прокопию Николаевичу Соколову.

Велосипедное лето 1931 года было на исходе. Оставалась одна гонка на треке. К ней я готовился особенно тщательно, зная, что мои противники, которых я неоднократно побеждал в течение всего сезона, попытаются в последнем соревновании взять реванш.

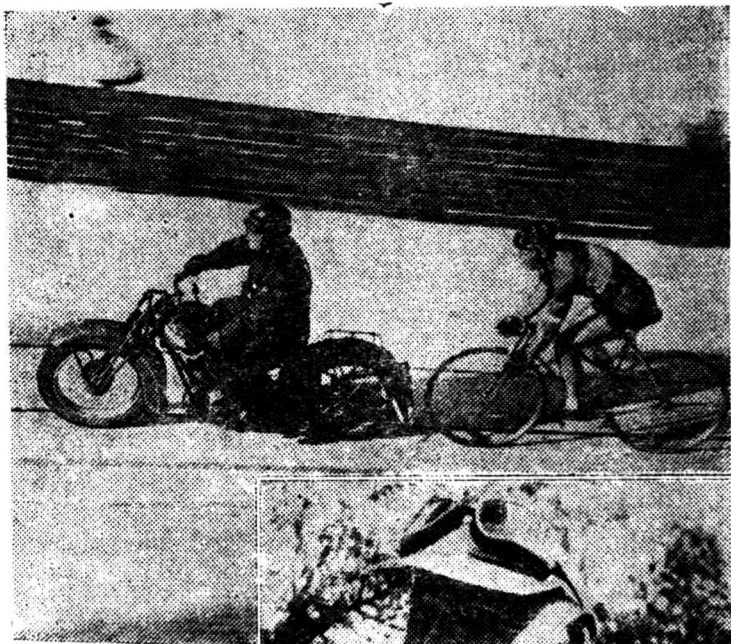
Моим лидером был широкоплечий Проша Соколов. Я с ним много лет участвовал в лидерских заездах. Он отлично знал все мои повадки в велосипедных поединках и мы много раз выигрывали самые трудные гонки. Так было и на этот раз.

Перед самым стартом я узнал, что Соколову придется ехать на „Хакки“—капризной немецкой машине с авиационным мотором. На большой скорости тяжелый кургузый мотоцикл работал еще сносно, но на малых оборотах „чихал“, давал перебои. Ехать за ним было очень трудно. Мои противники радовались тому, что мне достался „немец“. Они ехали за лучшими машинами и поэтому надеялись на успех.

Как всегда за полчаса до гонки я отправился отдыхать. Лег навзничь на широкую скамейку, поднял ноги вверх, положил под голову руки и старался ни о чем не думать.

—Участники лидерской гонки, на старт!—несется по коридору раздевалки.

Я нервно вскакиваю, быстро одеваю кожаный шлем,



На снимках: сверху —
лидирует П. Соколов;
внизу — Б. Большаков —
чемпион СССР по
шоссе 1947 г., дву-
кратный победитель
Всебелорусского ве-
лотура.

натягиваю перчатки и с велосипедом на плече выхожу на трек.

Лидеры-мотористы уже несутся по треку, прогревая свои машины. Они, стоя, управляют ревущими машинами, напоминая римских наездников на колесницах. Длинные вожжи руля идут поверх бензинового бака. На старте я сильно сжимаю концы руля и напряженно, с нетерпением жду команды. Ноги крепко привязаны ремнями к педалям. Нервно вздрагивающие мышцы ног просятся работать. Лень как рукой сняло. Нет и чувства напускной трусости. Упругое тело как бы заряжено порохом борьбы. Курок сигнала взведен.

Меня сильно толкают в седло. Я поочередно бросаю свое тело то на одну, то на другую педаль, стараясь поскорее набрать скорость. Но огромную передачу не так-то легко раскрутить. Обороты шатунов растут очень медленно.

Огромным напряжением всего тела я вырываюсь вперед. Спасаясь от объятий атмосферы, резким поворотом руля беру направление к обогнавшей меня машине моего лидера. Спрятался за спиной лидера—и словно гора с плеч. Точно воздухом хлебнешь, вынырнув из-под воды.

—Давай!—обрадованно закричал я лидеру, и тотчас же мой „конь“ стал набирать скорость, как самолет высоту, медленно и непрерывно.

Я был поглощен своей работой, как вдруг мимо меня с бушующим гулом мотора, один за другим, промчались оба мои противника. Я опешил. Но тут же сообразил, что опоздание в смычке с лидерским мотором дало моим противникам возможность раньше меня набрать скорость и теперь они обогнали меня. Но впереди двадцать с лишним кругов. Потерянное на старте еще можно наверстать.

Моему лидеру жалко упущенного клочка дистанции. Он, не предупредив меня, увеличил скорость. Мотор чихнул карбюратором и легко рванул вперед свое многотонное тело. Между мной и мотоциклом в одно мгновение образовался разрыв. Воздух обхватил меня и стал отдирать от ролика. Я нажал на педали. Но машина лидера уходила от меня—я не мог принять предложенного темпа и затрубил отбой.

—Тише!—не скрывая своей беспомощности, закричал я. Лидер с большой неохотой сбавил темп, как бы предупреждая меня:—„Что ж, будем снова отставать“.

И мы отставали с каждым кругом. Когда головной гонщик оторвался от нас больше чем на полкруга,—а это составляло около 400 метров, я видел на повороте его голубую майку и желтую куртку его лидера. Оба они казались мне недосыгаемыми, как снежная вершина неприступной горы.

Передо мной и лидером была перспектива проигрыша. Первым не выдержал этой пытки Соколов.

—Догоняем? — обернувшись ко мне, полувопросительно, полуповелительно сказал он.

Я промолчал, будто не расслышал его слов. Сказать ему „давай“ и через полкруга зашипеть „тише“, или крикнуть „не надо“ и тогда живым сдать противникам? Я ему не ответил, но крепко стиснул руль, ожидая увеличения скорости. Поняв мой отрыв, Соколов на этот раз малыми порциями увеличивал подачу газа. Мотор на больших оборотах стал работать лучше, мой „конь“ пошел легче и быстрее. Я повеселел. Мы начали приближаться к противникам, отбирая проигранные метры. Через два круга я обогнал ближайшего велосипедиста. Он сопротивлялся слабо. На обгон я потратил всего лишь один вираж.

Позади семь километров—почти половина всей дистанции, но я иду все еще вторым. Борьба при обгоне гонщиков приблизила меня к головному велосипедисту. Но победа еще далеко.

Если сейчас не догоним, на финише будет поздно, решает мой лидер. Скорость увеличивается, а педалировать легко и приятно. Ноги в стремительном темпе простираются в секунду двадцать с лишним метров. Руки крепче сжимают руль, тело в напряженной неподвижности ниже пригнулось к раме. Идем в максимальном темпе. Стремительный ход особенно чувствуется на повороте—центробежная сила мягко прижимает велосипед и меня к крутой стене виража.

Я приближался к своему противнику. На вираже я с трудом сдерживал прыжки велосипеда—поверхность трека

не везде была ровной и „стальной конь“ прыгал подомной, как необъезженный скакун. Продолжая держать колоссальную скорость, сохраняя равновесие почти на грани катастрофы, я был во власти быстроты. Обычно очень осторожный и боязливый, я приобретал в острой спортивной борьбе бесстрашие, чему сам удивлялся после окончания дистанции. Мой организм жаждал победы, и я мчался навстречу ей, не признавая трудностей, опасностей и препятствий.

— Обходим!—вдруг крикнул мне лидер.

— Подожди!..—начал было я, ошарашенный внезапным сигналом Соколова. И тут же поднял голову, чтобы бросить взгляд поверх плеча водителя. Я увидел, что мы подехали вплотную к противнику и в следующий момент должны были обойти его. Отступление назад было невыгодным тактическим маневром.

— Давай, давай!—исступленно закричал я, меняя попытку отступления на яростную атаку. Новый прилив энергии захлестнул меня, я чувствовал, как мои ноги рванули педали с удвоенной силой. Близость победы заставила меня напрячь до предела мышечную энергию.

Мой противник дал подойти к нему вплотную. Но как только я поравнялся с ним, он, не уступая своей выгодной позиции, резко увеличил скорость и мчался со мной рядом, стараясь вымотать меня виражами, чтобы отбросить назад. На вираже я шел справа по большому радиусу закругления, высоко забираясь на крутую параболу. Мое положение в гонке было невыгодным. Но теперь уже ничего не могло меня заставить отступить. Последний взрыв энергии был настолько мощным, что будь обгон вдвое труднее, решающая атака на позиции противника была бы не менее бурной.

На отчаянное усилие противника я отвечал двойным напряжением своих сил. Поворот мы промчались вровень, по выходе на прямую я прошел мимо него. Трибуны бушевали как море в десятибалльный шторм.

Мой противник, не выдержав 75-километровой скорости, не удержался за своим лидером, оторвался от него и на следующем кругу отпал далеко назад. Борьба закончилась.

В двадцать третий раз я взглянул на судью, считавшего круги. Флаг был спущен вниз—дистанция пройдена. Победа осталась за мной. Пятнадцать километров были пройдены за 12 мин. 7,3 сек. с абсолютной скоростью в лидерских гонках—74,269 километра в час.

Это был мой новый всесоюзный рекорд—тринадцатый по счету.

В течение двадцати пяти лет участвует во всех крупнейших соревнованиях лидер-мотоциклист Прокопий Соколов, от одного старта к другому повышая мастерство. Он лидировал на спартакиаде 1928 года, на слетах мастеров в Москве (1934 г.) и в Туле (1935 г.). Из 25 первенств страны в гонках за лидерами Соколов участвовал в 13-ти.

В пяти последних турнирах Соколов лидирует Федора Тарачкова. С ним он выиграл звание чемпиона СССР 1946 года.

На Всесоюзных соревнованиях 1947 года проявили свое мастерство многие лидеры-мотоциклисты. В одной из серий ехал горьковский гонщик П. Орлов. В лидерских гонках он был мало искушен, поэтому роль его лидера была весьма ответственна. Но Орлов шел за малоопытным лидером, поэтому проиграл своим противникам—москвичу Шелешневу и ереванцу Оганесяну. Проигрыш этот был тем досадней, что заезд был отборочным для участия в следующих полуфинальных гонках. Из серии в полуфинал выходили только двое. По всем признакам гонщик выбывал из соревнования. Но вот сменили его лидера. Орлова повел Василий Ипполитов—в прошлом чемпион в спринтерских гонках, человек искушенный в различных видах велоспорта. И Орлов преобразился. Ведомый искусным лидером, он пошел быстрее, ровнее, спокойнее. Он ликвидировал проигрыш, обогнав ранее недостижимых „противников“ на несколько кругов.

С тем же лидером Орлов успешно выступил в полуфинале и добился почетного второго места в финальной гонке на первенство СССР.

Расчетливо, без тактических ошибок ведет гонщиков Герман Сасин, тоже в прошлом мастер спорта. Ему хорошо знакомо чувство гонщика. В 1945 году Сасин впер-

вые завоевал звание чемпиона СССР, лидируя ленинградского гонщика Петрова. На Всесоюзных соревнованиях 1946 и 1947 гг. за ним шел туляк Пушкин. Им обоим было присуждено звание чемпионов СССР.

Для Сасина характерны выдержка, хладнокровие. Он прекрасно знает, когда чрезмерно горячится его гонщик, подающий сигналы об усилении скорости в неподходящие моменты, и не исполняет приказы велосипедиста. И гонщик, чувствуя твердую волю лидера, успокаивается, идет в своем темпе, а после гонки горячо благодарит мотоциклиста.

Такими же качествами наделен тбилисский мотоциклист Лежава. Четыре турнира подряд выигрывал он звание чемпиона СССР, лидируя Федора Тарачкова (1939 год), Пушкина (1940 и 1945 гг.) и Шелешнева (1944 год).

Изучая высокое мастерство чемпионов СССР Соколова, Сасина и Лежавы, другие мотоциклисты также приобретают качества первоклассных лидеров. В их числе—Юрков, Беляков, Назаров, Хабурзания.

Старейшими лидерами являются туляки Марков и Конышев, москвичи Степанов (чемпион-велосипедист), Буданов, Кораблев и Обухов.

ПОБЕДИТЕЛИ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ТРЕКУ 1947 г. (50-й сезон тульского трека)

1. Спринтерская гонка на 1 километр

Мужчины

Финал	И. Ипполитов — Москва, „Зенит“.
	В. Батаен — Москва, „Спартак“.
Звание чемпиона СССР не разыграно из-за падения обоих гонщиков.	
3-е место	В. Прошин — Москва, ЦДКА.
4-е „	Э. Черношварц — Ленинград, „Буревестник“.
5-е „	Б. Большаков — Минск, „Динамо“.
6-е „	А. Силиньш — Рига, „Динамо“.
7-е „	В. Соловьев — Тула, „Спартак“.
8-е „	Д. Соловьев — Тула, „Спартак“.
9-е „	Е. Моисеев — Москва, „Динамо“.
10-е „	А. Даенин — Ленинград, „Буревестник“.

Женщины

Чемпион СССР 1947 года	М. Валовова — Горький, „Динамо“.
2-е место	З. Дьяконова — Тула, „Спартак“.
3-е „	М. Минина — Ленинград, „Динамо“.

4-е	„	А. Ласси — Рига, „Спартак“.
5-е	„	А. Зубкова — Ленинград, ЛДКА.
6-е	„	Л. Селихова — Ленинград, „Зенит“.
7-е	„	К. Емельянова — Москва, „Буревестник“.
8-е	„	Максимова — Москва, „Динамо“.

2. Гонка преследования

Мужчины — дистанция 4 километра.

Четверть-финал	Джарцан — 5 м. 46,4 с.	Вершинин — 5 м. 47,5 с.
	Дронов — 5 м. 52 с.	Агранович — 5 м. 52,4 с.
	Федин — 5 м. 39,5 с.	Кейстер — 5 м. 54 с.
	Логунов — 5 м. 30,7 с.	Пимпис
Полуфиналы	Логунов — 5 м. 36,3 с.	Вершинин — 5 м. 44,9 с.
	Федин — 5 м. 46,5 с.	Джарцан — 5 м. 48,7 с.
Финал	Чемпион СССР 1947 г. А. Логунов — Москва, „Спартак“ — 5 м. 37,4 с.	
	2-е место В. Федин — Тула, „Шахтер“	
	3 „	С. Вершинин — Москва, ЦДКА — 5 м. 45,9 с.
	4 „	Джарцан — Рига, „Динамо“ — 5 м. 57,2 с.

Женщины — дистанция 2 километра.

Четверть-финал	Минина — 2 м. 54,6 с.	Большакова — 3 м. 7,2 с.
	Селихова — 3 м. 2,8 с.	Валова — 3 м. 9,3 с.
	Рутковская — 3 м. 1,7 с.	Лупанова — 3 м. 9,4 с.
	Зубкова — 3 м. 1,4 с.	Ларионова — 3 м. 2,1 с.



Победители финальной гонки за лидерами на первенство СССР 1947 г. М. Пушкин (слева) и его лидер Г. Сасин.



Момент парной гонки на Всесоюзных соревнованиях 1947 года.

Полуфиналы	Зубкова — 2 м. 59,6 с. Рутковская — 3 м. 0,6 с.
	Минина — 3 м. 3,6 с. Ларионова — 3 м. 7,9 с.
Финал	Чемпион СССР 1947 года М. Минина — Ленинград, „Динамо“ — 2 м. 56,9 с.
	2-е место А. Зубкова — Ленинград, ЛДКА — 2 м. 58,6 с.
3	„ Л. Рутковская — Москва, „Динамо“ — 3 м. 2,3 с.
4	„ В. Ларионова — Москва, „Динамо“ — 3 м. 2,4 с.

3. Парная гонка на 50 километров

Чемпионы СССР 1947 г.	В. Батаен — Москва, „Спартак“
	С. Вершинин — Москва, ЦДКА. 15 очков.
2-е место	Е. Моисеев — Москва, „Динамо“
	Н. Михайлов — Москва, „Динамо“ 19 очков.
3	„ А. Логунов — Москва, „Спартак“
	„ Б. Большаков — Минск, „Динамо“ 22 очка
4	„ Э. Черношварц — Ленинград, „Буревестник“
	„ Г. Соловьев — Тула, „Динамо“ 27 очков
5	„ Я. Кейстер — Рига, „Спартак“
	„ Л. Юрьев — Рига, „Динамо“ 28 очков
6	„ Н. Касаткин — Тула, „Медик“
	„ А. Касаткин — Тула, „Шахтер“ 29 очков
1-й финиш.	Черношварц — Соловьев 10 км. — 14 м. 46,6 с.
2	„ Кейстер — Юрьев 20 „ 29 м. 29,6 с.
3	„ Батаен — Вершинин 30 „ 44 м. 10,5 с.

- | | | | |
|---|---|-----------------|--------------------------|
| 4 | „ | Батаен—Вершинин | |
| | | | 40 км.—1 ч. 2 м. 41,2 с. |
| 5 | „ | Батаен—Вершинин | |
| | | | 50 „ 1 ч 17 м. 42 с. |

4. Лидерская гонка на 50 километров

Полуфиналы

- | | | | |
|---------------|----|------------------|---------------|
| 1-й полуфинал | 1. | Тарачков—Москва | 52 м. 47,9 с. |
| | 2. | Орлов—Горький | 53 м. 2,1 с. |
| | 3. | Тетеркин—Тула | 53 м. 10,4 с. |
| | 4. | Оганесян—Ереван | 55 м. 5,6 с. |
| 2 „ | 1. | Пушкин—Тула | 51 м. 51,7 с. |
| | 2. | Зайпольд—Москва | 54 м. 54,9 с. |
| | 3. | Петров—Ленинград | |
| | 4. | Гуния—Тбилиси | |

Финал.

- Чемпионы СССР М. Пушкин—Тула „Буревестник“,
лидер Г. Сасин—Москва, „Буревестник“, 52 м. 38,8 с.
- 2-е место П. Орлов—Горький, „Зенит“,
лидер В. Ипполитов 53 м. 5,8 с.
- 3 „ Ф. Тарачков—Москва, „Динамо“,
лидер П. Соколов 54 м. 44,6 с.
- 4 „ В. Зайпольд—Москва, „Динамо“,
лидер И. Беляков

5. Гиты

Мужчины—500 м. с места.

- | | | | | |
|-----|---------------|-------------|---------------|---------|
| 1. | В. Батаен | —Москва, | „Спартак“ | 36,8 с. |
| 2. | А. Красников | —Москва, | „Наука“ | 37,7 с. |
| 3—4 | Б. Большаков | —Минск, | „Динамо“ | 38 с. |
| | В. Прошин | —Москва, | ЦДКА | 38 с. |
| 5. | А. Даенин | —Ленинград, | „Буревестник“ | 39 с. |
| 6—7 | В. Усов | —Тула, | „Большевик“ | 39,1 с. |
| | Э. Черношварц | —Ленинград, | „Буревестник“ | 39,1 с. |
| 8. | В. Гончаров | —Москва, | „Наука“ | 39,2 с. |

9—12	{	В. Соловьев — Тула,	„Спартак“	39,4 с.
		А. Касаткин — Тула,	„Шахтер“	39,4 с.
		Л. Шелешнев — Москва,	„Динамо“	39,4 с.
		А. Силиньш — Рига,	„Динамо“	39,4 с.

Мужчины—1000 м. с хода.

3—4	{	1. В. Батаен — Москва,	„Спартак“	1 м. 13,6 с.
		2. Б. Большаков — Минск,	„Динамо“	1 м. 15,3 с.
		В. Федин — Тула,	„Шахтер“	1 м. 15,6 с.
		Э. Черношварц — Ленинград,	„Буревестник“	1 м. 15,6 с.
		5. В. Прошин — Москва,	ЦДКА	1 м. 16,2 с.
		6. А. Красников — Москва,	„Наука“	1 м. 16,7 с.
		7. Е. Моисеев — Москва,	„Динамо“	1 м. 16,8 с.
		8. В. Гончаров — Москва,	„Наука“	1 м. 16,9 с.
9.		А. Силиньш — Рига,	„Динамо“	1 м. 17,2 с.
		10. А. Касаткин — Тула,	„Шахтер“	1 м. 17,6 с.

Женщины—500 м. с хода.

1.	З. Дьяконова — Тула,	„Спартак“	38 с.
2.	М. Валовова — Горький,	„Динамо“	38,2 с.
3.	А. Мелешко — Свердловск,	„Большевик“	38,6 с.
4.	Л. Селихова — Ленинград,	„Зенит“	38,7 с.
5.	М. Минина — Ленинград,	„Динамо“	38,8 с.
6.	Л. Рутковская — Москва,	„Динамо“	39,2 с.
7.	В. Ларионова — Москва,	„Динамо“	40 с.
8.	Максимова — Москва,	„Динамо“	40,7 с.
9.	Н. Соловьева — Тула,	„Спартак“	41 с.
10.	Л. Лупанова — Тула,	„Зенит“	41 с.

РЕКОРДЫ СССР ПО ВЕЛОСИПЕДНОМУ СПОРТУ

Мужчины

200 метров с хода	12,4 с.	В. Батаен, Ленинград 1936 г.
500 „ „	32,6 с.	И. Ипполитов, Москва 1946 г.
500 „ с места	35,9 с.	И. Ипполитов, Москва 1947 г.
1000 „ с хода	1 м. 11,4 с.	В. Батаен, Москва 1947 г.
1000 „ с места	1 м. 14,4 с.	И. Ипполитов, Москва 1946 г.
2 км.	2 м. 41,3 с.	В. Батаен, Москва 1945 г.
3 „	4 м. 4,8 с.	В. Батаен, Москва 1945 г.
5 „	6 м. 58,6 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.
10 „	14 м. 19,7 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.
15 „	21 м. 39,9 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.
20 „	29 м. 19,4 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.

25 км.	36 м. 44,0 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.
50 „	1 ч. 13 м. 53,2 с.	А. Логунов, Москва 1945 г.
Часовая гонка 40 км. 622 метра		А. Логунов, Москва 1945 г.
100 км. 2 ч. 20 м. 48,1 с.		П. Орлов, Горький 1945 г.
Командами 4 км.	5 м. 8,6 с.	Москва 1947 г.
„ 5 км.	6 м. 26,2 с.	Москва 1945 г.
„ 10 км.	13 м. 25,1 с.	Москва 1938 г.

За лидерами (дорожные мотоциклы)

5 км.	4 м. 51,3 с.	М. Пушкин, Тула 1946 г.
10 „	9 м. 49,0 с.	М. Пушкин, Тула 1945 г.
15 „	14 м. 35,6 с.	М. Пушкин, Тула 1945 г.
20 „	19 м. 46,0 с.	М. Пушкин, Тула 1945 г.
25 „	24 м. 40,3 с.	Н. Петров, Ленинград 1945 г.
50 „	50 м. 59,4 с.	М. Пушкин, Тула 1946 г.

За лидерами (специальные мотоциклы)

10 км.	8 м. 9,3 с.	Н. Денисов, Москва 1934 г.
15 „	12 м. 7,3 с.	П. Ипполитов, Москва 1931 г.
20 „	16 м. 18,7 с.	Н. Денисов, Москва 1934 г.
25 „	20 м. 35,0 с.	П. Ипполитов, Москва 1928 г.
50 км.	41 м. 28,8 с.	Г. Козлов, Москва 1928 г.

Часовая скорость за лидерами

74,269 км.

П. Ипполитов,
Москва 1931 г.

Лучшие результаты по шоссе

25 км. 39 м. 52,0 с.

Л. Шелешнев,
Москва 1943 г.

50 „ 1 ч. 20 м. 35,0 с.

Ф. Тарачков,
Москва 1943 г.

100 „ 2 ч. 42 м. 32,8 с.

А. Логунов,
Москва 1945 г.

Женщины

200 метров с хода

13,7 с.

А. Штахановская,
Ленинград 1940 г.

500 „ „ „

36,1 с.

А. Штахановская,
Ленинград 1940 г.

500 „ с места

40,6 с.

А. Штахановская,
Ленинград 1940 г.
З. Дьяконова,
Тула 1946 г.

1000 „ с хода

1 м. 19, 5 с.

М. Валовова,
Горький 1936 г.

1000 „ с места

1 м. 22,9 с.

М. Валовова,
Горький 1945 г.

5 км.

7 м. 46,6 с.

Л. Рутковская,
Москва 1947 г.

10 „

15 м. 53,6 с.

А. Зубкова,
Ленинград 1945 г.

15 „

23 м. 57,5 с.

А. Зубкова,
Ленинград 1945 г.

20 „

31 м. 58,6 с.

А. Зубкова,
Ленинград 1945 г.

Часовая гонка 36 км. 346 м.

А. Зубкова,
Ленинград 1945 г.

(выше мирового рекорда)

Командами 3 км. 4 м. 17,4 с.

„Динамо“

1946 г.

„ 5 км. 7 м. 17,1 с.

„Динамо“

1945 г.

Лучшие результаты по шоссе

15 км.	25 м.	48,0 с.	Л. Игнатьева, Москва 1935 г.
25 „	42 м.	23,9 с.	Л. Рутковская, Москва 1947 г.
30 „	53 м.	29,0 с.	В. Ларионова, Москва 1947 г.
50 „	1 ч. 26 м.	56,1 с.	Л. Рутковская, Москва 1945 г

ЧЕМПИОНЫ СТРАНЫ ПО ВЕЛОСИПЕДУ

1906 — 1947 гг.

а) мужчины

			Победы
М. Бейтлер	Рига	1906—спринт, 1907—спринт	
	Москва	1917—спринт, за лидерами, 1918—спринт	5
Г. Блявас	Петербург	1908—спринт	1
Н. Струнников	Москва	1909—спринт	1
П. Степанов	Москва	1910—спринт, 1911—спринт, 1912—спринт	3
Н. Пешков	Москва	1910—за лидерами, 1911—за лидерами, 1912—за лидерами	3
Н. Белобородов	Тула	1915—за лидерами	1
К. Рощин	Тула	1916—за лидерами	1
Ф. Крючков	Москва	1918—за лидерами	1
К. Суханов	Тула	1919—за лидерами, 1921—за лидерами, 1924—за лидерами	3
А. Тарновский	Тула	1919—спринт, 1922—спринт	2
Г. Козлов	Москва	1920—спринт, 1921—спринт, 1923—шоссе, за лидерами 1925—шоссе, 1927—за лидерами, 1928—за лидерами	7
В. Мельников	Москва	1920—за лидерами, 1922—шоссе, за лидерами, 1925—за лидерами	4
Г. Гульшин	Москва	1921—шоссе	1
З. Ипполитов	Москва	1923—спринт	1
А. Лепетов	Ногинск	1924—шоссе	1

Д. Соловьев	Тула	1924—спринт, 1933—спринт, 1936—спринт, 1939—гиты	4
П. Миронов	Москва	1925—спринт, 1927—спринт	2
А. Ерохин	Москва	1928—шоссе, 1928—шоссе	2
А. Куприянов	Москва	1928—спринт	1
Н. Денисов	Москва	1933—за лидерами, 1936—кросс, 1938—за лидерами	3
В. Гейнеман	Одесса	1936—шоссе	1
А. Кондрашков	Ленинград	1937—шоссе	
	Москва	1943—шоссе	2
Ф. Тарачков	Москва	1937—кросс, 1938—кросс, 1939—кросс, за лидерами, 1940—шоссе, 1943—кросс, 1946—за лидерами	7
В. Гатсен	Ленинград	1938—спринт, гиты, 1940—спринт, гиты,	
	Москва	1943—спринт, гиты, 1945—спринт	
		1947—парная гонка	8
И. Ипполитов	Москва	1939—спринт, 1944—спринт, гиты, 1945—гиты, 1946—спринт, 500 м. с места, 500 м. с хода	7
М. Назаров	Москва	1939—шоссе	1
М. Пушкин	Тула	1940—за лидерами, 1945—за лидерами, 1946—за лидерами, 1947—за лидерами	4
Е. Малец	Брест	1940—кросс	1
А. Логунов	Москва	1944—шоссе, 1945—шоссе, 1947 гонка преследования	3
Л. Шелешнев	Москва	1944—за лидерами	1
П. Орлов	Горький	1944—кросс	1
И. Пимпис	Каунас	1945—кросс	1
Н. Петров	Ленинград	1945—за лидерами	1
Б. Чистяков	Москва	1945—шоссе	1
А. Джарцан	Рига	1946—шоссе	1
Я. Кейстер	Рига	1946—кросс, 1947—кросс	2
В. Ласси	Рига	1947—шоссе	1
Б. Большаков	Минск	1947—шоссе	1
С. Вершинин	Москва	1947—парная гонка	1

б) лидеры чемпионы

Г. Лежава	1939, 1940, 1944, 1945	4
Г. Сасин	1945, 1946, 1947	3
П. Соколов	1946	1

в) женщины

Б. Левенштадт	Москва	1924—спринт, 1925—спринт, 1933—спринт	3
Т. Никанорова	Москва	1925—шоссе, 1927—шоссе, 1928—шоссе	3
П. Галкина	Москва	1927—спринт	1
М. Душухина	Москва	1928—спринт	1

З. Бейдер	Москва	1936—кросс	1
В. Кузнецова	Горький	1936—шоссе, 1937—шоссе	2
М. Валозова	Горький	1936—спринт, 1938—спринт, гиты, 1944—спринт, 1945—спринт, гиты, 1947—спринт	7
В. Ларионова	Москва	1937—кросс, 1938—кросс, 1943—кросс, 1944—кросс, 1945—кросс	5
В. Котикова	Москва	1938—шоссе, 1939—шоссе	2
А. Штахановская	Ленинград	1939—спринт, гиты, 1940—спринт, гиты	4
М. Соснина	Омск	1939—кросс	1
Л. Рутковская	Москва	1940—шоссе, 1945—шоссе, 1947— шоссе	4
Ирылова	Горький	1943—шоссе	1
З. Дьяконова	Ярославль	1940—кросс	1
	Тула	1943—спринт, гиты, 1944—гиты, 1946—гиты	4
К. Семенова	Москва	1944—шоссе	1
М. Минина	Ленинград	1946—шоссе, спринт, 500 м. с хода 1947—гонка преследования	4
М. Осадчая	Москва	1946—кросс, 1947—кросс	2

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
От издательства	2
I. Передовой отряд советских спортсменов	3
II. Из истории велоспорта	9
III. На тульском треке	19
IV. Славные воспитанники тульского велодрома	24
V. Чемпионы велосипедных поединков	36
Победители Всесоюзных соревнований по треку 1947 года (50-й сезон тульского трека)	59
Рекорды СССР по велосипедному спорту	65
Чемпионы страны по велосипеду 1906—1947 гг.	69

Редактор *Н. В. Виноградов*. Техн. редактор *В. И. Урбанович*.
Обложка художника *Ю. В. Ворогушина*

Ш115169

Подписано к печати 26.9.1947 г.

Объем 41½ п. л. 34.600 зн. в п. л. Тир. 5.000. Зк. 4228 Цена 4 р. 50 к.

Типография изд-ва газ. „Коммунар“. Тула, ул. Коммунаров. 42.