За рулем

19

октябрь

1937

жургазобъединение москва

Авто-мотогонки в Горьком

Автомобиль № 1 на старте

30 августа в Горьком впервые были проведены стокилометровые авто-мотогонки, организованные городским и автозаводским автомотоклубами.

Гонки состоялись на 13-м километре Московского шоссе с поворотом после 50 км. Время поворота фиксировалось специальным контрольным постом и вычиталось из общего времени, затраченного автомобилем на прохождение дистанции.

Движение по шоссе на время гонок не было закрыто, но за час до начала водители, в'езжавшие на трассу гонок, предупреждались о том, что следовать по этому участку можно со скоростью не свыше 35 км/час, без обгона, держась как можно ближе к правой стороне дороги. На всех ответвлениях и перекрестках были выставлены специальные посты для наблюдения за порядком движения. Кроме того на трассе гонок было установлено девять контрольных телефонных постов.

В 12 час. дня был дан старт первому автомобилю. Остальные стартовали с интервалом через пять минут. О прохождении автомобилей каждый контрольный пост передавал по телефону на трибуну судей и таким образом зрители, находившиеся на месте старта, все время были информированы о ходе гонок.

Первая машина финишировала через 53 мин. после старта, пройдя дистанцию в 100 км за 51 м. 20 с. (за вычетом времени, потраченного на разворот). Следом за первой, с почти равными интервалами, финишировали вторая, третья, четвертая и пятая машины.

Первое место в соревнованиях занял руководитель пробеговых испытаний машин М-1 экспериментального цеха ГАЗ т. **Куракин**, прошедший дистанцию на автомобиле М-1 с 8-цилиндровым двигателем и кузовом «спорт-купе» за 51 м. 20 с.

Второе место занял помощник начальника кузовного цеха ГАЗ т. **Н. Новацек**, прошедший дистанцию на М-1 с 6-цилиндровым двигателем и стандартным кузовом в 51 м. 25 с.

Третье место занял механик экспериментального цеха т. **И. Семенов**, прошедший дистанцию на фаэтоне ГАЗ-А с форсированным двигателем в 53 м. 3 с.

Гонки показали хорошую подготовку автомобилей и тренировку гонщиков клуба автозавода им. Молотова.

Все автомобили прошли дистанцию без повреждений или остановок, за исключением автомобиля т. Семенова, у которого протектор покрышки заднего левого колеса отделился на ходу и оторвался по всей окружности покрышки.

После автомобильных были проведены мотоциклетные гонки, которые прошли значительно хуже. Из семи гонщиков к финишу пришли только два и то с очень неважными результатами по времени. Остальные мотоциклы сошли с дистанции из-за перегрева, поломок и неисправностей двигателей. Все это является результатом слабой работы автомотоклубов среди мотоциклистов.

К недостаткам организации гонок следует отнести плохую связь с городом, вследствие чего на гонки смогли попасть лишь те, кто располагал личным авто-мототранспортом или велосипедом.

Большую помощь клубам в организации охранения трассы и связи оказало командование N-ской части, выделившее группу товарищей для регулирования движения и обеспечившее контрольные посты телефонной связью.

Опыт показал, что при надлежащей организации охранения можно проводить такие гонки без закрытия трассы для постороннего движения. Кроме того соревнования показали, что стандартные автомобили отечественного производства могут дать хорошие скоростные результаты при незначительных конструктивных изменениях.

В. Родов