

Введение

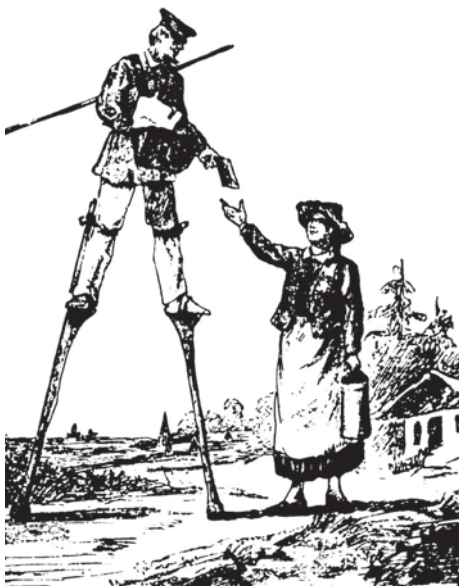
История отечественного автотранспорта малоизвестна нашим современникам. Во многих солидных изданиях на эту тему утверждалось, что до 1917 г. в России автомобильной промышленности не было, только на Русско-Балтийском вагонном заводе с 1908-го по 1915 г. в небольших количествах производили сборку легковых автомобилей. Более того, имена выдающихся основоположников российского автомобилизма не упоминаются в наших энциклопедических изданиях. Для чего же нужно изучение истории отрасли? Не только для того, чтобы помнить об ее прошлом. С момента выдачи в 1872 г. первой государственной лицензии на перевозку грузов автомобилями в Санкт-Петербурге прошло более 135 лет. За это время наш автотранспорт прошел большой путь развития и накопил значительный опыт, который может быть использован в современных условиях. Уже в начале XX века в России появились достаточно крупные автозаводы, а также множество фабрик и мастерских, выпускавших автомобили, сложился автомобильный рынок, обслуживаемый торговыми домами и представительствами фирм.

В многочисленных публикациях того времени говорилось о применении специализированного подвижного состава, преимуществах использования автомобильного транспорта перед гужевым для ночных работ (например, для доставки продовольственных товаров в магазины), планировании расходов и анализе эксплуатационной деятельности автопредприятий, рациональном распределении грузов для доставки между автомобильным и железнодорожным транспортом, маршрутизации перевозок, о том, как сделать фотографию рабочего дня автомобиля, о приборах автоматического контроля за движением и тренажерах для подготовки водителей, об альтернативных видах автомобильного топлива и новых эксплуатационных материалах и т.д. Большинство из перечисленных проблем актуальны и в наши дни.

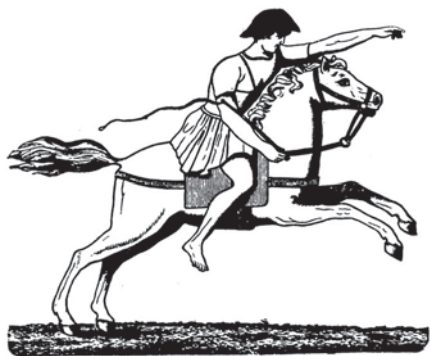
Автомобилисты прошлого показали высокий профессионализм при проведении испытательных пробегов, проявили умение, находчивость и героизм в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн. Все это нашло отражение на страницах настоящей книги.

На пути к автомобилю

Средства передвижения, использующие мускульную силу человека и животных



Средневековый сельский почтальон



Римский гонец

Известный английский философ и ученый Ф. Бэкон (1561—1626) писал: *«Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров»*. Английский историк и общественный деятель Т. Маколей (1800—1859), удостоенный за свои ученые труды звания иностранного члена Санкт-Петербургской академии наук, считал, что *«из всех изобретений, за исключением лишь азбуки и книгопечатания, те изобретения, которые сокращают расстояния, всего больше сделали для пользы человечества»*.

С чего началась история развития автомобиля? Ее началом можно считать изобретение колеса, которое справедливо относится к числу величайших технических открытий человечества. Действительно, в отличие от шагового и гусеничного механизмов, крыльев, реактивного двигателя, оно не имеет аналогов в живой природе. Сейчас уже невозможно сказать, кто, где и когда был первым изобретателем колеса. Известно только, что оно появилось около четырех тысяч лет назад. Без колеса вообще невозможно представить себе дальнейшего развития средств передвижения.

Человечество постоянно делало попытки использования технических средств, позволяющих увеличить скорость передвижения. На рисунке показан способ ускоренного перемещения на ходулях, применявшийся в Средние века почтальонами некоторых европейских стран. Другим древнейшим способом повышения скорости передвижения было приручение и использование быстроногих животных, среди которых чаще всего использовалась лошадь. До недавнего времени существовал такой род войск, как кавалерия.

На раннем этапе своего развития человек сам был источником силы, необходимой для перемещения тяжестей. Затем люди стали прибегать к помощи домашних животных (лошади, верблюда, вола, буйвола, оленя и проч.), которых впрягали в повозку или сани. В некоторых местах такой способ передвижения используется и поныне.

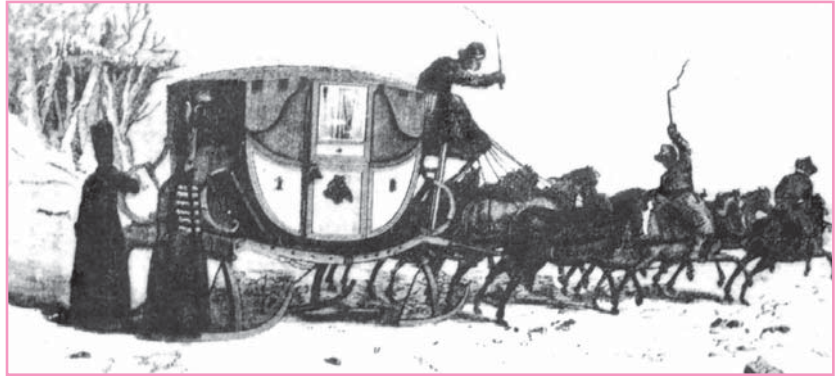
Следует сказать, что самым старым средством передвижения считаются **сани**. И теперь есть такие места на Земле, где сани явля-

ются обычным транспортным средством. Раньше в России для передвижения по полю и в условиях бездорожья, не только зимой, но и летом, применялись повозки, похожие на сани, которые назывались **волокушами**. Сани использовались не только в северных краях нашей страны, но и в тех странах, где снег вообще никогда не выпадает. В этой связи интересно отметить, что в начале XX столетия развитие автомобилестроения привело к созданию одного из современных средств передвижения — автомобильных саней, или, как позже стали их называть, **аэросаней**.

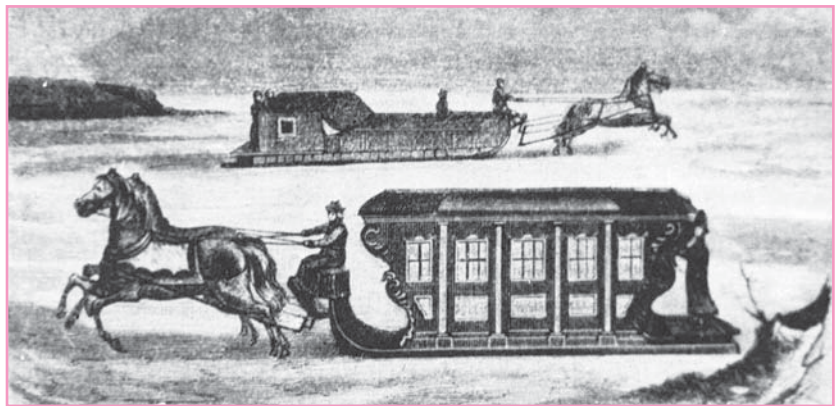
Изображения повозок на колесах, остатки древних колес и повозок встречаются в археологических находках четырехтысячелетней давности. В одной древней гробнице были обнаружены две хорошо сохранившиеся четырехколесные повозки, обитые бронзовыми пластинами.

Какими были первые колесные повозки? Сначала это были одноосные **арбы**, запряженные волами. Затем появились конные **колесницы**, которые изготовлялись во множестве различных вариантов: одно-, двух- и многоступенчатые, с двумя и четырьмя колесами, открытые и с закрытой кабиной, простые и роскошные. Повозки обязательно должны были быть прочными, так как хороших дорог почти не было (только римляне строили каменные дороги на своей территории и в некоторых завоеванных странах), поэтому непрочные повозки быстро развалились бы от непрерывных толчков и постоянной тряски. До изобретения рессор и пневматических шин было еще очень далеко.

Тяжелые колесницы, покрытые броней (часто броней защищали и коней), служили в качестве ударного на-



Русский санный экипаж



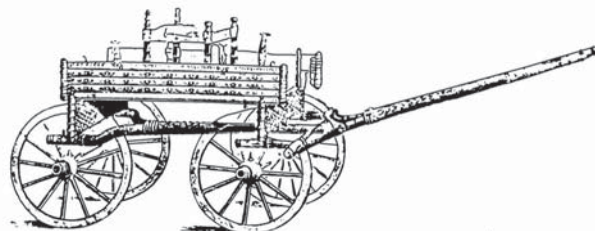
Санный экипаж Екатерины II



Санный экипаж в субтропиках



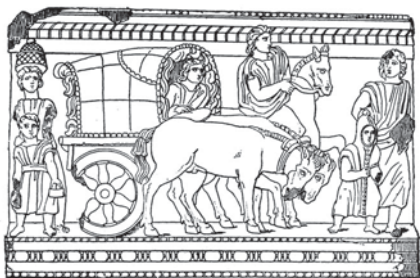
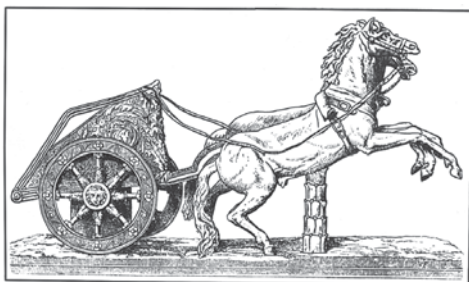
Волокуша



Древняя четырехколесная повозка



Средневековый паланкин

Древнеримская дорожная повозка
(этрусский барельеф)

Древнеримская колесница

ступательного вооружения. Скорость столь тяжелых повозок увеличивали очень просто — впрягали дополнительных лошадей. Весьма распространенной была упряжка из четырех коней — **квадрига**. В России в годы Гражданской войны (1918—1920) конные повозки (обычно с несколькими лошадьми) использовались как платформы для станковых пулеметов — **тачанки**.

Неудобство езды в повозках в древние времена приводило к тому, что путешествовать предпочитали верхом, а иногда в ручных переносных кабинках — **паланкинах** и **портшезах**.

В одной из старинных книг изображено дорожное происшествие, случившееся с Папой Римским во время поездки на Констанцкий собор (1414—1418).

На рисунке, запечатлевшем это событие, видно, что повозка имела типичную для того времени конструкцию и была без рессор. Повозки, впервые оснащенные прототипами рессор — прочными кожаными ремнями, на которых был подвешен кузов (каreta), появились в середине XV века. Одна из таких карет была подарена в 1457 г. королем Венгрии Владиславом V королю Франции Карлу VII. Королевские и княжеские **кареты** отличались особой роскошью отделки.

В XVII веке впервые появляются наемные кареты. В 1652 г. в Лондоне насчитывалось около 200 наемных карет. В 1718 г. их число превысило 800. Во Франции такие кареты назывались **фиакрами**.

В XVII столетии появился также транспорт общего пользования — многоместные кареты, которые стали называться **дилижансами**. Сначала они покрывали за сутки расстояние 40–50 км, а в XVIII веке — уже 100–150 км.

В 1662 г. в Париже была воплощена в жизнь идея великого ученого и философа Блеза Паскаля, предложившего организовать на улицах города движение больших повозок — омнибусов, которые за небольшую плату перевозили пассажиров и останавливались в любом месте по требованию пассажира. Слово «омнибус» означает в переводе с латинского языка «повозка для всех». Плата за место в парижском омнибусе составляла всего 5 су. Следует отметить, что при поездке в омнибусе каждому пассажиру обязательно предоставлялось место для сидения.

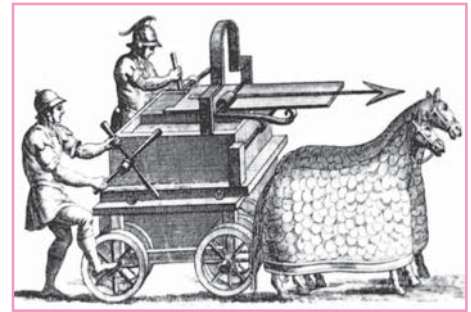
Повозки с конной тягой специализировались по видам перевозок. Строились не только пассажирские, но и товарные повозки — вагоны, которые вначале представляли собой грубо сколоченные из досок четырехколесные **фургоны**.

Большое распространение получили почтовые перевозки, которые чаще всего сочетались с перевозками пассажиров и багажа. Почтовые перевозки были регулярными, т. е. они выполнялись по определенным расписаниям и тарифам. Почтовая служба получила самое широкое распространение во многих странах, в том числе и в России. Наряду с omnibusом долгое время (в России — до конца 20-х годов XX века) существовали такие работники городского транспорта, как **извозчики**, которые перевозили как пассажиров, так и грузы. Перевозки выполнялись путем индивидуального найма извозчика клиентом. Плата, естественно, производилась по соглашению. Извозчики были очень многочисленной группой мелких предпринимателей и весьма колоритными личностями, которым посвящено немало страниц мемуарной и художественной литературы.

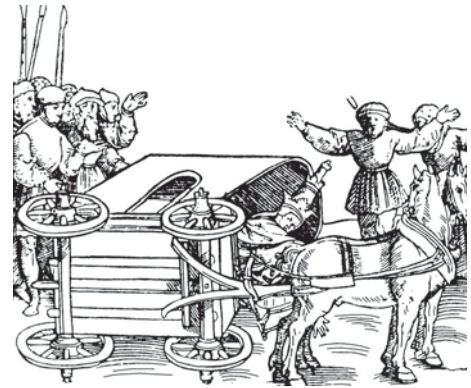
До появления автомобилей достаточно состоятельные люди имели собственные **экипажи**, часто запряженные несколькими лошадьми, что не только позволяло повысить скорость передвижения, но и было престижно, свидетельствовало о высоком общественном и материальном положении владельца экипажа.

Напомним, что названия «коляска» и «экипаж» в течение примерно 25 лет употреблялись в том числе и в технической литературе применительно и к первым легковым автомобилям.

Гужевые перевозки не ограничивались доставкой почты или извозом. Конные повозки применялись для оказания нуждающимся скорой медицинской помощи. И даже когда на улицах российских городов появились автомобили с красным крестом, их долгое время продолжали называть «каретами скорой помощи».



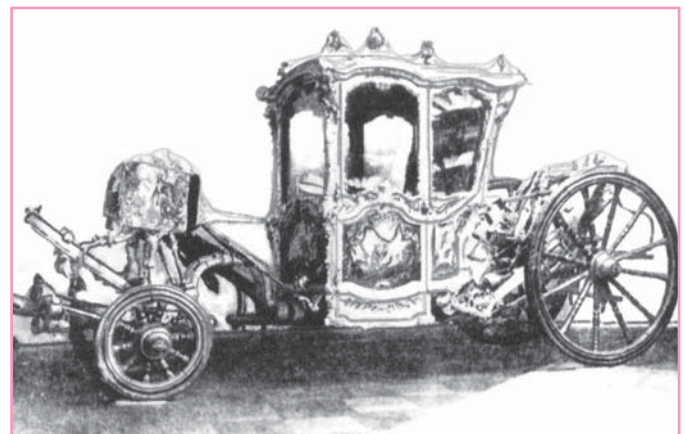
Древнеримская передвижная стрелометательная машина



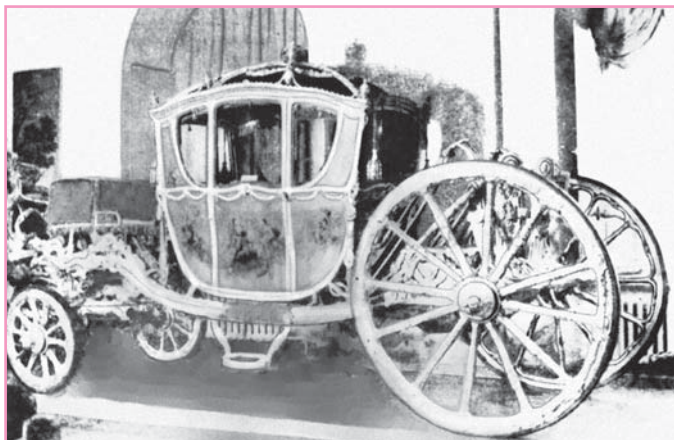
Колесная повозка раннего Средневековья не имела рессор (дорожное происшествие с Папой Римским, 1414)



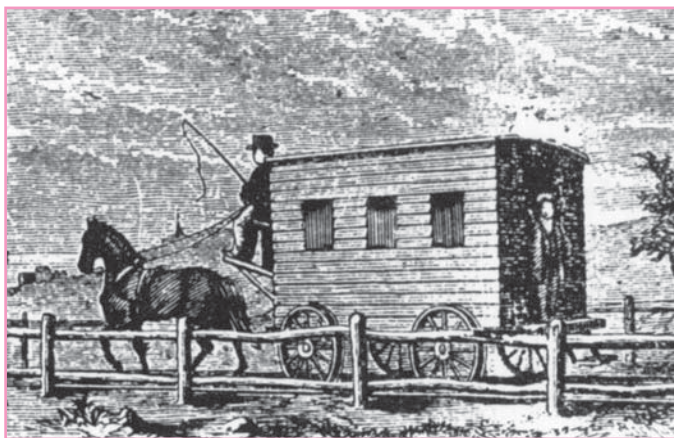
Русская тройка



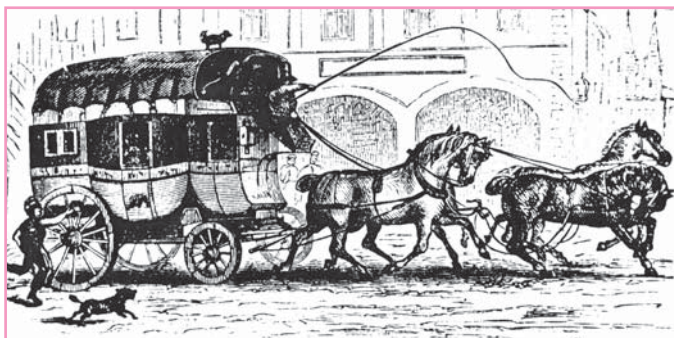
Карета Елизаветы Петровны



Карета Екатерины II



Конный товарный фургон



Дилижанс

Успешно применялись конные повозки и в пожарной службе. Вот как описывают условия ее работы знатоки московской старины В.А. Гиляровский и А.Н. Вьюрков.

Против окон парадных покоев (впоследствии — здания Моссовета), на другом конце площади, где теперь сквер, высилась в те времена каланча Тверской части. Беспокойное было это место, соединяющее через Столешников переулок два района города.

В конце прошлого века о правилах уличного движения в столице и понятия не имели: ни правой, ни левой стороны не признавали, ехали кто как хотел, сцеплялись, кувыркались. Круглые сутки стоял несмолкаемый шум.

Огромный пожарный двор был завален кучами навоза, выбрасываемого ежедневно из конюшен. Из-под навоза, особенно после дождей, текла ручьями бурая, зловонная жидкость прямо через весь двор под запертые ворота, выходящие в переулок, и сбегала по мостовой к Петровке. Дежурная комната находилась в правой стороне нижнего этажа. Пожарные в двух этажах, низеньких и душных, были набиты, как сельди в бочке, и спали вповалку на нарах, а кругом на веревках сушилось промокшее на пожарах платье и белье. Половина команды — дежурная — никогда не раздевалась и спала тут же в одежде и сапогах...

Вдруг облачко дыма, сверкнул огонек. И зверски рвет часовой пожарную веревку, и звонит сигнальный колокол на столбе посреди двора. Тогда еще электрических звонков не было.

Выбегают пожарные, на ходу одеваясь в не успевшее еще просохнуть платье, выезжает на великолепном коне вестовой в медной каске и с медной трубой. Выскакивает брандмейстер и, задржав голову, орет: «Где? Какой?» «В Охотном! Третий!» — отвечает часовой сверху.

А то вдруг истошным голосом орет часовой сверху: «Пятый на Ильинке! Пятый!»

А если сверху крикнут: «Первый!» — это значит закрытый пожар — дым виден, а огня нет. Тогда конный на своем коне-звере мчится в указанное часовым место для проверки, где именно пожар, — летит и трубит.

«Динь... Динь...» — раздается с каланчи звонок, и часовой поднимает два фонаря по блоку на

Оглавление

<i>Введение</i>	5
НА ПУТИ К АВТОМОБИЛЮ	6
Средства передвижения, использующие мускульную силу человека и животных	6
Механические средства передвижения	14
Эпоха паровых автомобилей	20
Электрические автомобили	31
Первые автомобили с двигателями внутреннего сгорания	35
ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ	45
Велосипедно-автомобильная фабрика «Старлей» (Санкт-Петербург)	45
Акционерное общество «Дукс» (Москва)	47
Общество постройки экипажей и автомобилей П. А. Фрезе (Санкт-Петербург)	52
Акционерное общество «Г.А. Лесснер» (Санкт-Петербург)	58
Экипажно-автомобильная фабрика П.П.Ильина (Москва)	63
Завод И.П. Пузырева (Санкт-Петербург)	67
Малые автомобильные фабрики	70
СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ	77
Автомобили Русско-Балтийского вагонного завода (Рига—Москва)	77

Автомобильное Московское общество (АМО) — ЗиЛ	87
Ярославский, Нижегородский и другие автозаводы	90
Специализация автомобильного транспорта	94
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА	110
Автомобильный рынок	110
Автомобильные перевозки	129
Перевозки грузов	129
Автобус и городской транспорт	145
Таксомоторы и легковые автомобили	166
Техническое обслуживание и ремонт автомобилей	177
Подготовка кадров	190
Автомобиль в армии	196
Правила эксплуатации автомобилей	209
Автомобильные пробеги	219
Автомобильные выставки	248
Общественная деятельность и управление	254
АВТОТРАНСПОРТНАЯ НАУКА	272
<i>От автора</i>	299
<i>Список литературы</i>	300