

Настольная книга всех любителей автоспорта!



АВТО·МОТО·СПОРТ

Малая энциклопедия

Часть 2 - Время

Мелентьев Ю.А., Мелентьев М.Ю.

Юрий Мелентьев

**АВТОМОТОСПОРТ. Малая
энциклопедия. Часть 2 – Время**

«Автор»

2019

Мелентьев Ю. А.

АВТОМОТОСПОРТ. Малая энциклопедия. Часть 2 – Время /
Ю. А. Мелентьев — «Автор», 2019

ISBN 978-5-532-08438-4

Книга представляет широкий исторический спектр становления и развития отечественного и мирового автомобилизма и, на его основе, автомобильного и мотоциклетного спорта. Часть 2 – «Время» – содержит, расположенные хронологически, события и мероприятия, начиная с 1896 г. (год создания первого автомобиля в России) и заканчивая 2000 г. Это позволяет выделить юбилейные даты, характеристики и классификацию автотехники, показать крупнейшие автогонки, нормативы спортсменов и требования к проведению соревнований.

ISBN 978-5-532-08438-4

© Мелентьев Ю. А., 2019

© Автор, 2019

Содержание

Автор книги	5
Введение	7
Часть 2 – Время	9
Глава 1 Автомобилизм и спорт в Российской империи 1896-1917 гг.	9
1.1. Первые автомобили и «гонки моторов» 1896-1902 гг.	9
1.2. Организационный период развития 1903–1906 гг.	22
1.3. Первые международные выставки и автогонки 1907–1909 гг.	33
1.4. «Серебряный век» российского автоспорта 1910–1913 гг.	43
1.5. Первая мировая война и революция в России 1914–1917 гг.	61
Конец ознакомительного фрагмента.	68

Юрий Мелентьев

АВТОМОТОСПОРТ. Малая энциклопедия. Часть 2 – Время

Автор книги

Юрий Александрович Мелентьев (24.02.1938) – кандидат технических наук, автор научных трудов и изобретений работал старшим научным сотрудником в Центральном НИИ космических средств. С конца 1970-х годов начал вести исследования в области истории становления и развития автомобилизма и автоспорта в нашей стране и в мире.

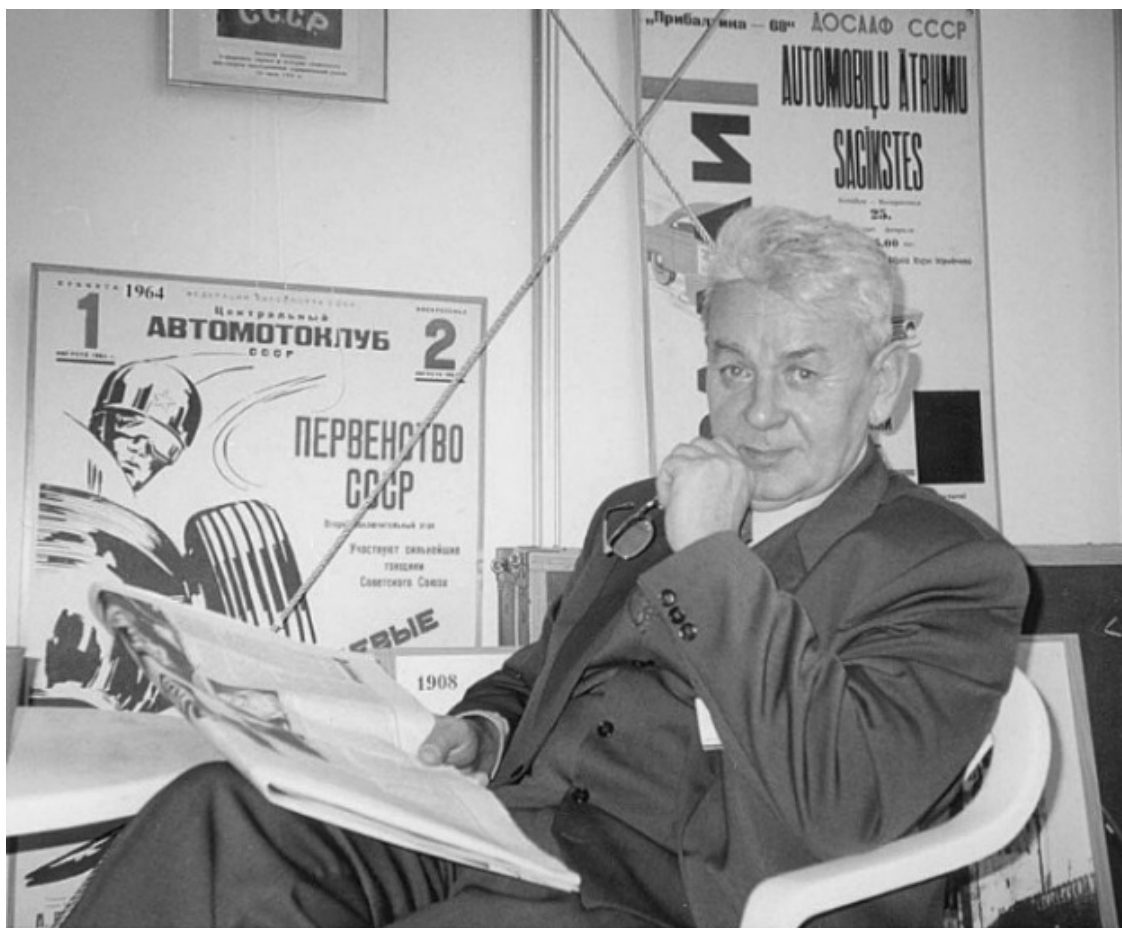
Автор нескольких книг и около 150 журнально-газетных публикаций по тематике развития автомобилизма и спорта в России и за рубежом. Личный архив по этой тематике составляет около 140 тысяч уникальных документов, который может быть составной частью Архивного фонда России. В Санкт-Петербурге, Москве, Мурманске, Сочи, Пскове и в других городах организовал и провел ряд крупных соревнований по автоспорту и персональных выставок «Век автоспорта России».

Знания и опыт в сфере автомобилизма и спорта приобретал не только по различным публикациям и архивным источникам, но и непосредственно занимаясь автоспортом в качестве спортсмена, судьи и организатора. Юрий Александрович был членом президиума Федерации автоспорта СССР, спортивным судьей высшей категории, заместителем председателя Совета ветеранов автоспорта Санкт-Петербурга. Участвовал в создании единственного в России мемориала спортсменам-автомобилистам «Они были первыми».

В начале 1990-х годов, в качестве президента Ассоциации «Авто», организовал и провел серию «Рождественских автогонок» на стадионе и мототреке. Впервые организовал и провел несколько, так называемых, «экоралли», связанных с экономией горючего, экологией и безопасностью автотранспорта. Являлся одним из организаторов проведения в г. Сочи комплексного мероприятия «Экомобиль», включающего выставку-ярмарку автотехники, научно-практическую конференцию по экологии автомобилей, экоралли.

При поддержке мэрии Санкт-Петербурга (А. А. Собчак, В. В. Путин, В. Л. Мутко) возродил единственную в стране трассу «Невское кольцо» и провел первый чемпионат России по кольцевым автогонкам. Разработал, обосновал и согласовал концепцию «Технополиса автогоночной трассы формулы-1 в Санкт-Петербурге».

На протяжении всех лет практической деятельности в области автомобилизма и автоспорта вел систематизацию документальных материалов по их истории и развитию. Результатом этой работы является подготовленная автором к изданию данная книга «АВТО•МОТО•СПОРТ. Малая энциклопедия», которая, к сожалению, не смогла при жизни автора выйти в свет.



Введение

Отцами-создателями первого мотоцикла и автомобиля принято считать двух великих немецких инженеров – Готлиба Даймлера, зафиксировавшего свои права в патенте № 36 423 на «Аппарат для верховой езды с керосиновым двигателем» (прообраз мотоцикла) 29 августа 1885 г., и Карла Бенца, в этом же году, построившего свой «Экипаж с газовым двигателем» и получившего патент № 37 435 (прообраз автомобиля) 25 января 1886 г.

Первоосновой нового способа передвижения, которого нет в живой природе, явилось КОЛЕСО, изобретенное человеком на заре древних цивилизаций Месопотамии, Египта, Китая, Римской империи и Греции. Даже само привычное сейчас слово «автомобиль», придуманное в 1769 г. французским инженером-механиком Николя Кюньо для своей «паровой телеги», несло в себе сочетание греческого autos (сам) и латинского слова mobilis (подвижный). Если, для образного восприятия, все 40 тыс. лет истории Homo sapiens соотнести к одному часу (3600 с), то последние 8 минут этого часа – появление колеса, а 11 с – появление автомобиля.

С 1890-х годов стала развиваться автомобильная промышленность, вначале во Франции, затем в Англии, Германии, Италии, США и других странах. 22 июля 1894 г. между Парижем и Руаном (127 км) прошли первые автомобильные соревнования, а на следующий год – скоростные соревнования между городами западной Европы и США.

В России первый автомобиль построен весной 1896 г. русскими инженерами-предпринимателями Евгением Яковлевым (двигатель) и Петром Фрезе (кузов) по аналогии с западными образцами. 11 октября 1898 г. под Санкт-Петербургом прошла первая отечественная «гонка моторов».

Становление и развитие автомобилизации человечества, существенно изменивших уклад цивилизованного общества, а также проявление одной из сторон этой автомобилизации – автомобильного и мотоциклетного спорта – характеризуется многообразием фактов, событий, терминов, понятий и определений в этой сфере деятельности, что нашло отражение в многочисленных публикациях, особенно в зарубежной печати. Отечественных публикаций по этой тематике значительно меньше, особенно связанных с автототоспортом, который имеет свою историю становления и развития, многим неведомую.

Представить воедино разрозненные факты и события отечественной истории автототоспорта и формы ее проявления во взаимосвязи с мировым наследием – главная цель данной книги – энциклопедии с лаконичным названием-символом «АВТО • МОТО • СПОРТ».

Базовой информационной основой энциклопедии послужили архивные материалы, печатные издания (в основном первоисточники), воспоминания ветеранов автототоспорта, специалистов автомобильного дела и личный опыт автора вместе с длительным его трудом по исследованию в этой области. История автомобильного дела и автототоспорта рассматривается в широком аспекте: от создателей транспортных средств и до создания современных видов автототоспорта.

«Часть 1 – Слово» представляет в алфавитном порядке словарные статьи о людях: их творческой и спортивной деятельности; о технике: автомобилях и мотоциклах в повседневности и спорте; о спортивных достижениях: мастерстве человека; показана география проведения состязаний, дана информация о клубах, командах, международных и отечественных общественных структурах.

С конца XIX века, когда в 1896 г. в Санкт-Петербурге был создан первый русский автомобиль (в мире – в 1895 г.) и до начала XXI века, когда автомобиль в России, как и во всем мире, стал обычным видом наземного транспорта, минуло более 100 лет. Это лишь миг в многовековой истории человечества, но и в этот миг автомобиль оказал существенное влияние на развитие цивилизации и формирование облика современной жизни.

Последовательное течение времени, связанное со становлением и развитием автомобилизма и спорта в стране и мире, в реальности сталкивалось с бурным и порой драматическим ходом нашей истории.

Автор выделяет пять характерных периодов, тематическое содержание которых представлено в «Части 2 – Время».

Эти пять периодов лежат в диапазоне 20-28 лет. Учитывая взаимосвязанность явлений в России и в мире, автор включил раздел «События и факты в России и мире», отражающие основные социально-политические, экономические, культурные и спортивные аспекты, характерные для конкретного года.

В энциклопедию включено большое число лиц, прямо или косвенно связанных либо с автомобилизмом и спортом, либо с историческими фактами.

Автор выражает благодарность и признательность ветеранам автоспорта, специалистам:

Ю. Н. Андрееву, В. В. Андриянову, Е. С. Бабурину, С. Н. Баландову, Б. Д. Блохину, И. В. Бюлеру, А. Н. Дадаеву, К. А. Демянскому, А. В. Дмитриевскому, С. Р. Владимирскому, В. И. Карнееву, С. В. Кирилецу, Н. С. Киселеву, А. Р. Клещеву, А. Н. Клопкову, К. К. Крупникову, Ю. М. Кузьмину, О. В. Кударенко, В. Ф. Лапину, И. Д. Левятову, Г. М. Лерман, Ф. Д. Лисице, Л. Н. Майорову, Г. А. Моисееву, А. В. Никитину, Ю. Б. Овчинникову, Я. И. Пономареву, В. И. Романенко, М. М. Рязанцеву, О. Ф. Рязанцеву, Э. Г. Сингуринди, В. И. Скрыль, Т. И. Соколовой, В. А. Стеллиферовскому, Ю. В. Тюрину, Г. П. Фомину, М. В. Халтулари, Э. С. Цыганкову, И. Б. Шварцбургу, Л. М. Шугурову, Г. И. Шулику, С. Б. Шустикому, В. А. Щавелеву, С. Б. Яковлеву, О. П. Яровому и др., которые консультировали автора и рецензировали отдельные статьи энциклопедии.

Часть 2 – Время

Глава 1 Автомобилизм и спорт в Российской империи 1896-1917 гг.

1.1. Первые автомобили и «гонки моторов» 1896-1902 гг.

1896 год

27 мая в газете «Новое время» Санкт-Петербурга появилось сообщение, что «Е.А. Яковлевым и П.А. Фрезе сконструирован и построен **первый русский автомобиль**, который проходит испытания». Предпосылкой этому послужила Колумбовая международная выставка в Чикаго в 1893 г., посвящённая 400-летию открытия Америки, на которой Е.А. Яковлев и П.А. Фрезе, встретившись и познакомившись с первыми автомобилями К. Бенца, решили построить такой же у себя на родине. В совместном проекте на «Первом русском заводе газовых и керосиновых двигателей Е.А. Яковлева» разработан и построен двигатель, рессорная подвеска, тормозная система и рулевое управление, а на «Экипажной фабрике П.А.Фрезе» – изящный и лёгкий кузов. Анализ двух сохранившихся фотографий (какая-либо техническая документация отсутствует) позволил определить размеры: длина – 2,18 м, ширина – 1,53 м, высота (со сложенным верхом) – 1,44 м, колея передних колёс 1,23 м, задних – 1,29 м, база – 1,37 м. Масса автомобиля – около 300 кг, скорость – до 20 км/ч. Бензиновый 4-тактный двигатель с одним цилиндром, горизонтально расположенным в задней части кузова, имел рабочий объём около 1000 см³ и развивал мощность 1,5–2,0 л.с. В дальнейшем П.А. Фрезе продолжал строить автомобили, а дело Е.А. Яковлева из-за неожиданной его смерти продолжила его жена С.П. Яковлева-Кузьмина.

В июле в Нижнем Новгороде первый русский автомобиль Яковлева и Фрезе демонстрировался на Всероссийской промышленно-художественной выставке. Утверждается (хотя и сомнительно), что автомобиль удостоился высочайшего внимания царя Николая II. Тем не менее, особым законодательным актом автомобиль был официально признан в России как средство транспорта.

Летом открылось первое в России регулярное автомобиль-омнибусное движение между Ялтой, Севастополем и Симферополем.

В августе изобретатель и предприниматель из Санкт-Петербурга М.П. Налетов, выпустивший с 1894 г. на своей фабрике велосипеды, в том числе с ручным приводом и с бензиновыми двигателями «системы Налетов», вынужден был эмигрировать в Англию из-за финансовых затруднений.



Велосипед М.П. Налетова с ручным приводом

11 сентября. Эту дату можно принять за официальный «день рождения» автотранспорта России, так как автомобили официально признаны как вид транспорта, и в «Собрании узаконений и распоряжений правительства» Российской империи опубликованы правила об условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомством путей сообщений в «самодвижущихся экипажах». Сообщение опубликовано, в частности, в петербургском журнале «Велосипед» (№ 296, 1897 г.).

События и факты 1896 г. в России и мире

Россия: ♦ В Санкт-Петербурге открылось первое учебное заведение, готовившее специалистов по физическому воспитанию. Это были, так называемые, «курсы Лесгафта», основателем которых был выдающийся российский учёный и педагог П.Ф. Лесгафт. ♦ Изобретение радиотелеграфа А.С. Поповым в Санкт-Петербурге; первая радиограмма послана 12 марта. ♦ Теория реактивного движения в атмосфере и в космосе разработана К.Э. Циолковским в Калуге.

Англия: ♦ С основания автомобильной фирмы «Даймлер Мотор Компани» считается начало возникновения английской автопромышленности. Вначале импортировались немецкие автомобили «Даймлер», а через год началась самостоятельная сборка. ♦ 14 ноября принят новый закон о локомотивах (паровых автомобилях), разрешающий скорость по дорогам Британии до 14 миль/час (22,5 км/ч); при этом отменялись старые законы 1861, 1865 и 1879 гг. («Закон красного флага»).

Австрия: ♦ Основан национальный объединённый автомобильный, мотоциклетный и туристский клуб «Oesterreichischer Automobil- Motorrad- und Touring Club» (OeAMTC).

Бельгия: ♦ Создан автомобильный клуб «Royal Automobile Club de Belgique».

Германия: ♦ Немецкий инженер Р. Дизель сконструировал двигатель без карбюратора и свечей зажигания, в котором горючее впрыскивалось непосредственно в камеры сгорания и воспламенялось от сжатия (**дизельный двигатель**).

США: ♦ Точкой отсчёта американской автомобильной индустрии считается выпуск фирмой «Дьюриа» (из 15 зафиксированных фирм) 13 «колясок с мотором» братьев Чарльза и Фрэнка Дьюри. ♦ В г. Провиденс 11 сентября состоялась первая в мире кольцевая автогонка, победителем которой стал А. Райкер. ♦ Генри Форд, работая инженером в фирме «Эдисон», впервые проехал на собранном им бензиновом автомобиле «Quadricycle» по Бэгли-авеню Детройта.

Франция: ♦ Очередная автогонка между городами во Франции по маршруту: Париж – Марсель – Париж на дистанцию 1720 км (средняя скорость победителя 25,39 км/ч). До этого в 1894 г. состоялись первые в мире автогонки между городами Париж – Руан, на дистанцию 126 км (12,5 км/ч) и в 1895 г. прошли первые скоростные автогонки Париж – Бордо – Париж, где Э. Левассор на автомобиле «Панар-Левассор» 4 л.с. прошел 1175 км со средней скоростью 24,42 км/ч. В этот период мотоциклы рассматривали как разновидность автомобилей, и они стартовали вместе, но с отдельным зачетом. Организатором гонок был «Автомобильный клуб Франции» – АКФ («Automobile Club de France» – АСФ), учрежденный 12 ноября 1895 г.; позднее был создан «Мотоциклетный клуб Франции» («Motorcycle Club de France»). ♦ Француз Э. Мишлен испытал первые пневматические автомобильные шины и впервые применил их съемными.

Швейцария: ♦ Первые автомобилисты и мотоциклисты основали клуб «Touring Club de Suisse» (ТКС).

1897 год

13 (25) марта в Санкт-Петербурге появился первый казённый (государственный) автомобиль «Делаже» («Delahaye») для пожарного дела, принадлежащий фирме «Иохим и К0». Этот автомобиль французского производства был 6-местным с мягкими сидениями и спинками, с резиновыми шинами и крытый прорезиновым полотном.

Летом на военных маневрах близ Белостока Гродненской губернии (ныне Белостокское воеводство Польши) было продемонстрировано несколько типов автомобилей с бензиновыми двигателями военного назначения.

Летом русские эмигранты во Франции предприниматели и изобретатели братья Михаил и Евгений Вернеры создали в Париже фирму «Вернер и К» для производства мотоциклов. В этом же году братья установили оригинальный двигатель с рабочим объёмом около 0,1 л и мощностью 0,75 л.с. на переднюю вилку велосипеда с ременным приводом на колесо. Благодаря своей простоте и хорошим динамическим качествам эти мотовелосипеды и другие легкие мотоциклы быстро расходились, создавая братьям широкую известность. В Москве их представителем был третий брат Ипполит, который рекламировал и продавал мотоциклеты «Вернер».



Мотоциклет братьев Вернер с двигателем над передним колесом

5 августа пожарный автомобиль «Делаже» после его испытаний инженером Г.Д. Герцом был приобретен правлением Санкт-Петербургского округа путей сообщений. Машинистом для управления автомобилем был принят П. Паурман.

События и факты 1897 г. в России и мире

Россия: ♦ Денежная реформа министра финансов С.Ю. Витте в России и установление денежного эквивалента. ♦ Первая полная перепись населения (129 млн, 13% составили горожане). ♦ Установлена продолжительность рабочего дня 11-12 часов и воскресенье объявлено выходным днем.

Англия: ♦ Создан автомобильный клуб «The Royal Automobile Club». ♦ В Ричмонде, Суррей (Англия), прошли первые мотогонки. ♦ Построен первый автомобиль «Даймлер», представляющий копию французского «Панар-Левассор». ♦ Итальянец Г. Маркони получил патент на изобретение способа беспроволочного телеграфирования и организовал акционерное общество.

Германия: ♦ Учреждено «Центрально-Европейское общество автомобилистов», среди основателей которого были изобретатели автомобиля, конструкторы и промышленники: К. Бенц, Г. Даймлер, граф Ф. Цепеллин, А. Хорьх и др.

США: ♦ На первое место по производству автомобилей вышла фирма «Уинтон» – 4 автомобиля, на второе место – фирма «Дюриа» – 3 автомобиля; 1 автомобиль строит Р.Э. Олдс на заводе стационарных двигателей своего отца П. Олдса в г. Лансинге. ♦ П. Салом, компаньон американской фирмы «Моррис-Салом», выступил с докладом в Смитсоновском институте, где высказал мысль об угрозе задымления городов автомобилями с бензиновыми двигателями.

Франция: ♦ Прошли две крупные автогонки между городами: Париж – Дьепп на дистанцию 161 км (средняя скорость 38,1 км/ч) и Париж – Трувиль на дистанцию 174 км (средняя скорость 45,78 км/ч). ♦ На гонках разбился талантливый конструктор автомобилей, предприниматель и гонщик Э. Левассор.

1898 год

Весной Торговый дом в Санкт-Петербурге «Клеман-Глатиатор-Фебус», являющийся торговым представителем французской фирмы, стал одним из первых в России, открывший торговлю «моторами» – новыми «механическими» транспортными средствами. Магазин торгового дома находился на углу Невского проспекта и Владимирской улицы. Возглавлял торговый дом и магазин француз Л. Мази, который сам участвовал и обеспечил участников, состоявшейся в этом году первой в России «гонки моторов», трициклами «Клеман» с двигателем «Де Дион-Бутон» мощностью 1,75 л.с.

В мае Э. Нобель – глава фирмы «Братья Нобель» – заключил союз с немецким изобретателем Р. Дизелем и стал производить в Санкт-Петербурге на своем заводе (Сампсониевская набережная, дома № 13-15) дизельные двигатели, которые потребляли его топливо при перегонке бакинской нефти. Фирма предпринимателей из Швеции, основанная еще в 1879 г. как «Товарищество нефтяного производства Бр.Нобель» («Бранобель»), выпускала около 100 продуктов нефтепереработки: керосин, масла, парафин, вискозу, вазелин, серную кислоту, бензин и др.

Вышли **первые в России книги по автомобильному делу**: Н.А. Песоцкий «Самодвижущиеся экипажи с паровыми, бензиновыми и электрическими двигателями; экипажи с педалями. Описание их устройства и действия» и А. Тапехбаум «О применении автомобилей к перевозке пассажиров и тяжестей».

9 (21) сентября Градоначальник Санкт-Петербурга подписал правила «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях».

11 (23) октября состоялась первая «гонка моторов» в России, которая проходила на Волхонском шоссе под Санкт-Петербургом от железнодорожной станции Александровской до Стрельны и обратно на дистанцию около 40 верст (более 42 км, 1 верста = 1066,8 м). Иници-

аторами и организаторами этих соревнований было «Общество велосипедной езды» (председатель – генерал-майор Н.И. Гельмерсон), которое объединило первых в России энтузиастов «моторного способа передвижения». Все участники: П.Н. Беляев, С.А. Степанов, Шнейдеров, Лоде и французы Л. Мази и Мерль, специально приехавшие по приглашению из Франции, выступали на трициклах «Клеман» 1,75 л.с. В гонках принимал участие также представитель фирмы «Шпан» Лаврентьев на автомобиле «Бенц» 6,5 л.с. с экипажем (вне конкурса). Под контролем судей А.П. Нагеля, В.А. Михайлова, Д.С. Малявко и других, через каждые 2 мин участники уходили на заснеженную трассу до Стрельны, где на судейском пункте находились П.А. Орловский, Д.К. Ренненкампф и доктор медицины Верекундов, которые осуществляли контроль за поворотом обратно к месту старта–финиша. Первым победителем автогонок в России стал П.Н. Беляев, прошедший дистанцию за 1 час 33 мин 36 с со средней скоростью 27,3 км/ч; вторым был француз Мерль, отставший на 12 минут. П.Н. Беляеву вручили первый приз – специальный золотой жетон с выгравированной надписью: «Первый приз за первую в России гонку моторов».

20 ноября (2 декабря) в Санкт-Петербурге на отчётном итоговом заседании, после проведения первой «гонки моторов» в России, было решено учредить «Русский мото клуб», задачей которого намечалось «внедрение и распространение механических экипажей и механического спорта».

В декабре под влиянием открытия в Санкт-Петербурге французского представительства фирмы «Клеман-Гладиатор-Фебус» и первой «гонки моторов» в России, фирма «Лейтнер» в Риге приступила к выпуску трициклов и 2-колёсных моторных велосипедов.

События и факты 1898 г. в России и мире

Россия: ♦ Россия занимала первое место в мире по количеству лошадей; из 60,5 млн голов в мире 25 млн приходилось на ее долю. ♦ Между Санкт-Петербургом и Москвой сооружают воздушную линию телефонно-телеграфной связи. ♦ Начались эксперименты на Балтийском и Черном морях по усовершенствованию приборов «беспроволочной телеграфии» А.С. Попова. ♦ Инженер Н.Г. Славянов усовершенствовал способ электродуговой сварки металлов русского изобретателя Н.Н. Бенардоса, применив металлические электроды.

Австрия: ♦ Общественности демонстрировался автомобиль австрийца З. Маркуса, двигатель для которого, по его утверждению, построен в Вене в 1864 г., а автомобиль – в 1875 г. ♦ Открылось метро в Вене.

Германия: ♦ Русский инженер Б.Г. Луцкой построил свой первый автомобиль. ♦ В Германии в фирме «Адам Опель АГ» собраны первые автомобили с ДВС. ♦ Состоялась первая автомобильная выставка в Лейпциге.

Голландия (Нидерланды): ♦ Создан автомобильный клуб «Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club» (KNAС), который находится в г. Гааге.

Италия: ♦ Создан автомобильный клуб «Automobile Club d'Italia» (АСI).

США: ♦ Американцами Тейлором и Уайтом изобретена сталь из твердых сплавов, которая позволила увеличить скорость резания металла на токарных станках в 5 раз. ♦ Д. Холланд создает первую практически пригодную подводную лодку.

Франция: ♦ Состоялись очередные международные автогонки во Франции между городами: Париж – Бордо на 578 км (лучшая средняя скорость 38,0 км/ч) и Париж – Амстердам – Париж на 1502 км (45,42 км/ч). ♦ Зарегистрирован первый абсолютный мировой рекорд скорости автомобиля – 63,158 км/ч, который установил Г. Шасслу-де-Лоба на трассе Апшер (Франция) на автомобиле «Жанто» с электрическим двигателем. ♦ Зарегистрирован первый абсолютный рекорд скорости мотоцикла – 49,0 км/час, который достиг В. Ригаль на трицикле. ♦ В Париже состоялась автомобильная выставка. ♦ Первые жертвы автомобильных соревно-

ваний, которые произошли в г. Париже, где во время гонок перевернулся автомобиль «Ландри-Бейрук», гонщик де Монтаньяк с механиком погибли на месте аварии. ♦ На автомобиле «Рено» впервые применена карданная передача. ♦ Супруги П. Кюри и М. Склодовская-Кюри изучают радиоактивность и открывают радий, затем другой радиоактивный элемент – полоний, который стал использоваться только в последнее время, как нейтронный источник в ядерных реакторах.

Швейцария: ♦ В г. Берне основан национальный автомобильный клуб «Automobile Club de Suisse» (ACS).

1899 год

Весной в Санкт-Петербурге основан «Всероссийский клуб автомобилистов», а в Москве – «Клуб автомобилистов», большинство учредителей которого являлись членами кружка циклистов (велосипедистов) «Москва». Однако оба эти клуба оказались несостоятельными для практической деятельности и остались только «на бумаге».

9 (21) мая Московский спортсмен Р.-Р.Г. Лундберг на соревнованиях под Санкт-Петербургом на новом трицикле «Россия» производства фирмы «Лейтнер» прошел 25 вёрст (26,7 км) за 51 мин 31,1 с, установив первый всероссийский рекорд скорости – 31,06 км/час.

В мае на Каменноостровском велодроме Санкт-Петербурга состоялись первые в России трековые гонки, которые проходили на трициклах с мощностью двигателя 1,75 л.с. Победил на дистанции 20 верст (21,3 км) Комель – 24 мин 26,8 с (52,3 км/час). Лучшее время круга в 1/4 мили (400 м) из 53 кругов показал Л. Мази – 26 с (55,7 км/час). Такие же гонки проводились и на велодроме в Стрельне под Санкт-Петербургом.

Весной–летом потомственный дворянин и талантливый инженер И.В. Романов построил в Гатчине под Санкт-Петербургом электрическую подвесную монорельсовую дорогу длиной 20 вёрст, по которой ходил небольшой пассажирский вагон. Одновременно занимался самостоятельной постройкой безрельсового электрического экипажа – электромобиля и построил «электрокэб». Создал безреостатное 10-ступенчатое переключение скоростей электромобиля, что значительно сэкономило расход энергии аккумуляторов. Его электромобили отличались от зарубежных моделей конструктивным совершенством, элегантностью и изяществом форм, хорошими ходовыми качествами. Масса электромобилей Романова и их стоимость выгодно отличалась от зарубежных образцов; американский экипаж весил 80 пудов (1280 кг), французский – 122 пуда (1960 кг), а русский – 45 пудов (720 кг) и был в 5 раз дешевле.

11 июня основано П.А. Фрезе, Г.Г. Елисеевым и П.Г. Арсеньевым «Акционерное общество постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей Фрезе и Ко». Фирма «Фрезе», сотрудничая с французской фирмой «Де Дион-Бутон», начала производство автомобилей частично из импортных деталей, а затем из деталей собственного изготовления (кроме двигателя), чем внесла заметный вклад в развитие автомобилизма России.

Летом на рижской велосипедной фабрике А.А. Лейтнера выпущен первый в России мотоцикл, производство которых продолжалось до 1912 г. Один из таких мотоциклов «Россия» выпуска 1903 г. демонстрируется в Политехническом музее Москвы.

В июне состоялся первый дальний автопробег вместе с велосипедистами по маршруту Москва – Санкт-Петербург на 640 вёрст (с перерывом). В Москве на циклодроме (велодроме, в районе сегодняшнего метро «Сокол») стартовали: экипаж немца Г.Д. Герца на 6-местном автомобиле, русский Трубецкой и француз Комбер на 2-местных автомобилях (8 л.с.), француз Л. Мази на 4-колесном квадрацикле (2,25 л.с.) и русские Шнейдеров и А.А. Абрикосов. Первым финишировал на ипподроме Царского Села Л. Мази с результатом 26 час 57 мин (25,3

км/час). Лучший результат среди велосипедистов у Тыминского – 30 часов 4 минуты «ходового времени».

16 (28) июня в Москве на циклодроме в перерывах чемпионата России по велоспорту прошли показательные гонки «моторов». Известный велосипедист Тидеман на трицикле прошел 5 миль (8 км) за 11 мин 36,8 с (41,6 км/ч), а французский гонщик Комбер на 4-местном автомобиле – 12 мин 37,6 с (38,2 км/ч).

15 (27) августа состоялись 100-вёрстные кольцевые автомотогонки под Санкт-Петербургом по примыкающим дорогам в районе Лигово, Пулково, Красного Села. Финишировало 7 (из 11) участников. Победил Л. Мази на трицикле 1,75 л.с. с результатом 2 часа 43 мин 38 с (39,1 км/час).

События и факты 1899 г. в России и мире

Россия: ♦ Студенческие беспорядки, манифестации и забастовки студентов в Санкт-Петербурге перекинулись на все университеты империи. Получено распоряжение отдавать зачинщиков в солдаты. ♦ По инициативе России, проходившая 6 мая в Гааге первая международная конференция с участием 26 стран, приняла Конвенцию о мирном разрешении международных споров, о законах и обычаях сухопутной войны и ограничении вооружений.

Германия: ♦ 10 июля создан первый в стране автомобильный клуб «Automobilclub von Deutschland e.V.» (A.v.D.), находящийся в г. Франкфурт-на-Майне. Здесь же затем находилась национальная комиссия автоспорта «Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland GmbH» (O.N.S.).

Италия: ♦ 1 июля зарегистрирована фирма «Фабрика Итальяна ди Аутомобили Торино» (ФИАТ) и собран первый автомобиль марки «Фиат».

США: ♦ 13 предприимчивых американских автомобилистов основали «Автомобильный клуб Америки».

Франция: ♦ Началась ожесточенная борьба за абсолютную скорость автомобиля, развернувшаяся в основном между французом де Г. Шасслу-Лоба и бельгийцем К. Женатци, которые оба выступали на электромобилях. 17 января Женатци достигает на дистанции 1 км 66,64 км/час, Шасслу-Лоба – 70,31 км/час. 27 января Женатци увеличивает скорость до 79,51 км/час, Шасслу-Лоба 4 марта – до 93,75 км/час. И наконец, 29 апреля на трассе Апшер (под Парижем) Женатци на своем электромобиле «Ле Жамэ Контан» впервые преодолевает 100-километровый рубеж скорости, достигнув 105,904 км/час. ♦ В. Ригаль увеличивает мировой рекорд скорости мотоцикла до 63 км/час, но его в этом же году побеждает Беконе, доведя абсолютную скорость мотоцикла до 75 км/час. ♦ На очередных гонках между городами Париж – Бордо победил Ф. Шаррон на «Панар-Левассор», который прошел дистанцию 587 км со средней скоростью 49,4 км/час. В зачете мотоциклов первое место по этому маршруту на дистанции 565 км занял Барден на трицикле «Де Дион-Бутон» (42 км/час). ♦ В грандиозной гонке «Тур де Франс» вокруг Франции на дистанции 2290 км победил мотоциклист Тест, средняя скорость которого составляла 45 км/час.

1900 год

14 (26) января в Санкт-Петербурге вышел первый номер русского спортивного журнала «Спорт» редактора-издателя А.П. Нагеля. Выходил до июля 1908 г. (кроме 1905-1907 гг.).

16 (28) января состоялась зимняя гонка по снегу под Санкт-Петербургом на 65 вёрст по маршруту: Александровская – Красное Село – Гатчина – Пулково – Александровская. Победил В.А. Михайлов на трицикле 2,25 л.с. за 2 часа 17 мин (30,4 км/час). В гонке участвовал франко-русский экипаж Ж.Г. Генрик – Барбе – Ф.А. Гейман на автомобиле «Морс» 16 л.с.

20 марта (1 апреля) в Москве учреждён «Московский клуб автомобилистов» (МАК), который фактически стал первым в России работоспособным автомобильным клубом. Согласно уставу, сфера деятельности МАК распространялась на всю Россию. Правление клуба находилось по адресу: Москва, Новинский бульвар, дом Князевой, квартира председателя клуба фон Н.К. Мекка. В составе учредителей: В.К. Жиро, Н.В. Беляев, Б.В. Фарих, Я.И. Стейнер и др. Заведующим школой шоферов был принят подольский мещанин, бывший шведский поданный, популярный в конце 1890-х и начале 1900 гг. велосипедист, автомобилист и спортсмен Р.-Р.Г. Лундберг по прозвищу «Ромаша».



Русский инженер Б.Г. Луцкой построил в Германии и привёз в Россию свои «**моторные телеги**» для проведения производственных испытаний на Ижорском Адмиралтейском заводе. Он же предложил Артиллерийскому комитету Военного ведомства проект автомобиля, защищенного броней и вооруженного пулеметом. По этому поводу журнал «Спорт» (№ 14) пишет: «Летом состоятся большие манёвры, во время которых будут производиться опыты применения автомобилей к военному делу».

2 (14) мая Общество «Синего креста» Санкт-Петербурга устроило «гонки моторов» на Елагином острове. Первый приз «за изящество и скорость» присуждён «ездок» Б.С. Постникову на автомобиль-коляске «Психо» акционерного общества «Старлей» (Охта, Полюстровская набережная, 5а).

29 мая (10 июня) журнал «Самокат» организовал «моторный и велосипедный заезд» от Луги до Санкт-Петербурга на 132 версты (140,8 км). Победил француз И. Дешан на трицикле 2,25 л.с., преодолев дистанцию за 3 часа 46 мин 30 с (37,3 км/час).

25-26 июня (1–2 июля) состоялись вторые «моторные состязания» между столицами России Москвой и Санкт-Петербургом, которые проходили вместе с велосипедистами. Победил И. Дешан на трицикле 2,25 л.с., пройдя 650 вёрст (693,4 км) за 24 часа 23 мин (28,4 км/час) и улучшив прошлогодний рекорд на 2 часа 34 мин. Лучшее время среди велосипедистов у Таммана – 33 часа 44 мин (20,5 км/час).

2 (14) июля под Санкт-Петербургом у Красного Села со стороны Стрельны на большом подъеме дороги длиной 1,5 версты (1600 м) прошли первые состязания, называемые «подъем на холм». Строитель петербургских велодромов В.А. Пруссаков на французском автомобиле «Де Дионе» поднялся за 3 мин 30,2 с (27,4 км/час), П.Н. Беляев на бельгийском автомобиле «Вивинюс» (Vivinus) 3,5 л.с. за 4 мин 21,8 с (22,0 км/час).

23 июля (4 августа) прошли вторые кольцевые 100-вёрстные гонки под Санкт-Петербургом, организованные журналом «Самокат». В заезде трициклов «Клеман» 2,25 л.с. победил И. Дешан за 2 часа 53 мин 59 с (36,8 км/час); в заезде «4-колёсных колясок с двумя седоками» 2,25 л.с. лучшим был Фомин – 4 часа 33 мин 50 с (23,4 км/час); в заезде «больших автомобилей» победил Барбе на «Морс» 6 л.с. – 3 часа 57 мин 20 с (30 км/час).

Летом И.В. Романов из Санкт-Петербурга разработал и построил «электроавтобус» на 17 пассажиров, который мог двигаться до 11 км/ч на 60 км подзарядки аккумуляторов. При эксплуатации электроавтобуса предусматривалась не подзарядка, а быстрая смена батареи аккумуляторов. Городская управа Санкт-Петербурга отклонила предложение Романова об использовании электроавтобуса для перевозки пассажиров, и он вынужден был прекратить свои работы в этом направлении из-за отсутствия заказов.

В августе редактор-издатель журнала «Самокат» в Санкт-Петербурге Н.А. Орловский на трицикле «Клеман» с двигателем «Де Дион» 1,75 л.с. за 20 дней преодолел путь в 3000 км от Москвы до Парижа.

24 ноября на базе велосипедной мастерской «Дукс» Ю.А. Меллера в Москве учреждено «Акционерное общество “Дукс” Ю.А. Меллер», которое стало одним из первых в России предприятий (как и фирма «Лейтнер» в Риге) по производству самодвижущихся экипажей: в основном велосипедов, а также трициклов, паровых и бензиновых автомобилей, дрезин и т.п. Началу выпуска этой продукции помешал пожар, поэтому в мае следующего года началось строительство новых производственных площадей с новейшим оборудованием за Тверской заставой в Ямской слободке на Дворцовой улице (дом № 14).

События и факты 1900 г. в России и мире

Россия: ♦ Завершился первый этап бурного развития промышленного производства, начавшегося с 1893 г., в результате которого сеть железных дорог возросла почти вдвое, стоимость продукции машиностроения – в 3 раза, выплавка чугуна – почти в 4 раза (в 1900-1903 гг., в России наступил промышленный кризис). ♦ В России издаются около 1000 периодических изданий (газет и журналов).

Германия: ♦ Создан прототип первого «Мерседеса», отличающийся надежностью и совершенством конструкции, что позволяло побеждать на гонках.

Италия: ♦ Начавшая свое развитие автомобильная промышленность страны изготовила 355 автомобилей (3-е место в мире после США и Франции).

США: ♦ лидером американских производителей автомобилей являлась фирма «Колумбия», выпустившая 1500 электромобилей в год. Второе место было у фирмы «Локомобиль»,

выпустившей 750 паровых автомобилей. Всего выпущено 4192 автомобиля, что существенно выше, чем во Франции и Италии.

Франция: ♦ По улицам Парижа впервые проехал автомобиль Л. Рено, который за элегантность необычных форм прозвали «шкатулкой на колесах». ♦ Состоялись очередные автогонки между городами Париж – Тулуза – Париж на дистанцию 1348 км; средняя скорость победителя – 64,7 км/ч. ♦ Начались наиболее престижные международные автогонки на приз владельца американской газеты «New York Herald» Дж. Гордон Беннетта (до 1905 г.). ♦ Выпущено около 2000 автомобилей (второе место в мире после США).

Мир: ♦ В Париже состоялись вторые Олимпийские игры. ♦ Начали действовать мотоциклетные фирмы в Англии, Бельгии, Италии, Швеции и других странах. В США в начале 1900-х годов возникали и исчезали почти 300 мотоциклетных фирм, из которых выдвинулись только две – «Индиан» и «Харлей-Давидсон».

1901 год

В январе в Москве впервые образован «Клуб авто-мотоциклистов – туристов». В Санкт-Петербурге «Общество велосипедной езды», под председательством генерал-майора Н.И. Гельмерсона, преобразовано в «Общество автомобильной и велосипедной езды» (Фонтанка, дом 17).

4 (17) марта под Санкт-Петербургом по кольцевому маршруту: Александровская – Гатчина – Красное Село – Стрельна – Александровская прошли очередные соревнования. Несмотря на «убийственное состояние дорог» С. Сурмец на трицикле преодолел дистанцию 65 верст за 3 часа 58 мин 30 с. (17,4 км/час).

29 апреля (12 мая) состоялась «автомобильно-велосипедная гонка» по маршруту Санкт-Петербург – Гатчина – Санкт-Петербург на 68 вёрст (72,5 км). Первым был Ж.Г. Генрик с двумя пассажирами на французском автомобиле «Морс» 6,5 л.с. с результатом 2 часа 37 мин (27,7 км/час).

Весной на фабрике велосипедов и автомобилей в Санкт-Петербурге (Зоологический пер., 3), хозяин и член велосипедного общества «Унион» Э.Л. Лидтке построил автомобиль «Ришар-Унион» (по-видимому, двигатель французской фирмы «Ришар»), на котором в июле этого же года участвовал в автогонках Луга – Санкт-Петербург, а на следующий год представил его на выставку.

6 (19) мая гонку на 25 вёрст под Санкт-Петербургом выиграл В.А. Лебедев на трицикле «Клеман».

Летом фирма «Вернер и К0» русских эмигрантов во Франции братьев Михаила и Евгения Вернеров выпустила свыше 3500 мотоциклов «Вернер», на которых завоёвано более 30 первых и вторых призов на крупных соревнованиях тех лет. Мотоцикл «новый Вернер» получил «классическую компоновку» – двигатель внизу рамной конструкции между колёсной базой. На таком мотоцикле с двигателем мощностью 2 л.с. в следующем году француз Бюке одержал победу в гонке Париж – Вена на дистанции 1360 км. Деятельность братьев Вернер продолжалась и в последующее время (до 1908 г.) и оказало существенное влияние на становление и развитие французской и мировой мотоциклетной промышленности.

4 (17) июля в Москве стартовали 4 участника очередной «моторной гонки» Москва – Санкт-Петербург, которые впервые прошли «в один перегон» без остановок. Экипаж Л. Мази – В.А. Михайлов на автомобиле «Старлей-Бертран» с одноцилиндровым двигателем «Астер» 1,375 литра и 6,5 л.с. одолели дистанцию 650 вёрст (693 км) за 37 часов 50 мин (17 км/час). Эта была последняя гонка между столицами России, прошедшая на рубеже веков; ожидаемые очередные гонки не состоялась из-за организационных проблем.

В июле успешно прошла автогонка Луга – Санкт-Петербург на 130 вёрст (138,7 км). Победителем стал директор нового склада автомобилей в столице француз Р. Милло, который на автомобиле «Даррак» 6,5 л.с. прошёл дистанцию за 4 часа 40 мин (29,7 км/час). Призером на французском трикаре «Леон Боле» стал П.М. Пузанов, который приобрел его у А.А. Абрикосова и существенно усовершенствовал: увеличил соотношение передач и диаметр цилиндра двигателя, что повысило мощность с 3 до 4 л.с., увеличил диаметр и ширину заднего колеса, установил эластичные рессоры на всех колёсах, переделал для себя сиденья, а также внес много мелких изменений. Это по существу был первый засвидетельственный факт о подготовке автотехники к соревнованиям.

19 июля (2 августа) в Санкт-Петербурге на новой фабрике велосипедов фирмы «Старлей» произошел пожар, который уничтожил 200 велосипедов и 6 трициклов. Фабрика была надолго законсервирована и только впоследствии (1911 г.) её приобрела компания «Промет». После пожара у директора фабрики Луи Мази начались проблемы, и он вынужден был в начале августа следующего года уехать во Францию, о чем с сожалением отмечали в прессе, как о «близком российскому автоспорту человеке».

В сентябре на Кавказе впервые состоялся пробег автомобилей по Военно-Грузинской дороге от Владикавказа в Тифлис (ныне Тбилиси). Инициатор – министр путей сообщений князь М.И. Хилков, являющийся сподвижником автомобильного дела в России и сам управлял автомобилем «Де Дион-Бутон» 3,5 л.с.

15 (28) декабря в Михайловском манеже Санкт-Петербурга впервые проведено соревнование по фигурному вождению автомобиля: проезд «восьмёркой» передним и задним ходом; скорость перемены хода (переключение передач) и умение тормозить, заезд на тихий ход. Призёры: Р. Милло, П.П. Бекель, С. Сурмец и К.И. Капустин.

В декабре по таможенной статистике в Россию ввезено 40 автомобилей и 7 мотоциклов.

События и факты 1901 г. в России и мире

Россия: ♦ В Санкт-Петербурге и в других городах России проходят первомайские стачки, одна из которых 7 мая получила в истории название – «Обуховская оборона».

Ирландия: ♦ В г. Дублине образован национальный автомобильный клуб «Royal Irish Automobile Club».

Италия: ♦ Итальянец Г. Маркони посылает по радио сообщение через Атлантику из Англии в Америку.

США: ♦ Открылся первый сервисный центр по ремонту и транспортировке автомобилей (вначале «Даймлер»).

Франция: ♦ Прошли две крупные международные автогонки между городами: Париж – Бордо на дистанцию 555 км (средняя скорость 90,0 км/час) и Париж – Берлин на дистанцию 1193 км (69,97 км/час). ♦ А. Ситроен основал фирму по производству шестерен (в частности шевронных), характерный вид которых стал впоследствии эмблемой его автомобилей «Ситроен».

Швейцария: ♦ Фирма «Дюфо» стала выпускать «мотосакош» – съёмный моторный агрегат для механического привода заднего колеса велосипеда.

Мир: ♦ Автомотогонки продолжают привлекать участников соревнований, причем наметился переход от 3-колёсных машин к 4-колёсным. ♦ Возникла тенденция к объединению спортсменов, так как всё труднее стало участвовать в гонках из-за больших расходов и риска.

1902 год

29 января Торговый дом «Победа» в Санкт-Петербурге (Мойка, 61) стал представителем бельгийской фирмы «ФН» и начал собирать из поставляемых узлов и агрегатов мотоциклы мощностью 2-3 л.с., продавая их под маркой «Победа». До этого Торговый дом уже являлся представителем французской фирмы «Ришар» и занимался сборкой и продажей велосипедов, трициклов и автомобилей в своих слесарно-механических мастерских на улице Дворянской, 26 (ныне Малая Посадская улица). Городская управа разрешила хозяину «Победы» Ф.И. Танскому сдавать в прокат автомобили.

21 февраля (7 марта) в Санкт-Петербурге вышел первый номер журнала «Автомобиль» – специализированное периодическое издание на автомобильную тематику (издавался до 1917 г.). Редактор-издатель А.П. Нагель, который вложил свои средства, полученные по завещанию от своего тестя – редактора-издателя знаменитых «Отечественных записок» и других изданий А.А. Краевского. Этот журнал впоследствии стал официальным органом «Российского автомобильного общества» и многих других автомобильных обществ и клубов России.

13 (26) марта в Михайловском манеже Санкт-Петербурга в программу проведения велосипедных гонок, где выступал знаменитый одессит С.И. Уточкин, включён «конкурс в ловкости управления автомобилями и премировка автомобилей за удобство и изящество», в котором участвовало 6 экипажей. Призеры: П.П. Бекель на «Гоброн-Брилье», госпожа Гильгендорф на паровом автомобиле отечественного производства «Дукс-Локомобиль» и А.А. Коровин на «Панар-Левассоре». Отмечалась также искусная езда Аэня (псевдоним Андрея Нагеля).

В мае под Санкт-Петербургом на Волхонском шоссе впервые в России состоялись рекордные заезды на дистанцию 1 верста со стартом с хода и с места. Лучший результат у Л. Мази на автомобиле «Де Дион-Бутон» – 1 мин 24,36 с (45,5 км/час). В дальнейшем «верстовые гонки» стали популярными среди российских спортсменов.

19 мая (1 июня) – 15 (28) июля в Михайловском манеже Санкт-Петербург состоялась «Первая Всероссийская выставка предметов спорта». Для автомобилей был выделен специальный отдел, где находились различные «моторы». На выставке демонстрировался автомобиль Э.Л. Лидтке «Ришар-Унион». Для доказательства, что этот автомобиль сделан в России, а не собран из заграничных частей, рядом с ним находились необработанные детали нового аналогичного автомобиля. Московскую фирму «Дукс», с ее паровым автомобилем отечественного производства «Дукс-Локомобиль», представлял управляющий петербургским отделением фирмы А.И. Гильгендорф.

17 (30) июня на велосипедной кольцевой трассе, устроенной на Марсовом поле Санкт-Петербурга, А.П. Нагель на бельгийском мотоцикле «Минерва» прошёл 1 версту при старте с хода со средней скоростью 44,3 км/час, а 10 вёрст – 45,7 км/час.

В Санкт-Петербурге фирма «Фрезе» построила **первый в России троллейбус и автобус**.

15 (28) августа на треке города Луганска А.П. Нагель установил новое достижение на одну версту с хода – 47,3 км/час.

25 августа (7 сентября) – В Ростове-на-Дону госпожа Вальтон установила первый русский женский рекорд скорости на мотоцикле, пройдя на французском «Вернере» по треку две версты со средней скоростью 40,6 км/час.

25 августа под Санкт-Петербургом проходила мотогонка по маршруту Стрельна – Красное Село – Стрельна, где призером стал П.М. Пузанов на усовершенствованном им французском трикаре Леона Боле. Трикар был записан на соревнования от фирмы «Болле-Пузанов». Инженер Путиловского завода П.М. Пузанов 24 ноября этого года стал членом-учредителем Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба (СПАК).

1 (14) сентября А.П. Нагель на велодроме Марсова поля Санкт-Петербурга улучшил свой прежний рекорд, пройдя на бельгийском мотоцикле «Минерва» одну версту со средней скоростью 49,0 км/час.

В октябре из-за финансовых проблем распалось «Общество автомобильной и велосипедной езды» Санкт-Петербурга – организатор первой «гонки моторов» в России. Однако люди и деятельность этой общественной организации дали импульс к созданию новых автоклубов и обществ.

24 ноября (7 декабря) на учредительном собрании из 14 энтузиастов автомобилизма и автоспорта основан «Санкт-Петербургский Автомобиль-Клуб» (СПАК). Большую организационную работу по созданию клуба провёл А.П. Нагель, который подготовил для обсуждения и зачитал проект устава создаваемого клуба. На втором собрании клуба в гостинице «Англетер» был утверждён проект значка клуба. Укрепилась идея и началась подготовка к созданию центрального Российского автомобильного общества (РАО).

В декабре за год ввезено 37 автомобилей на сумму 84 000 руб. Всего в России зарегистрировано 148 автомобилей разнообразных иностранных марок, которые находились в основном в Санкт-Петербурге и Москве.

События и факты 1902 г. в России и мире

Россия: ♦ В основном построена Великая Транссибирская железнодорожная магистраль (строилась с 1891 г.); путь от Москвы до Владивостока занимал 15 суток. ♦ Возможность строительства в Москве метро исследует американский инженер Гоф. Предложение о строительстве отклонено Государственной думой; одна из причин – религиозные соображения. (К 1902 г. в странах Европы и Северной Америки действовали уже 9 метрополитенов).

Англия: ♦ Симмс спроектировал и построил на базе грузовика с ДВС броневедомо-мобиль, где на открытом сверху стальном корпусе располагались два пулемета, а также перископ для безопасного ведения боя. ♦ Братья Спайкер создали первый автомобиль с приводом на все колёса, который имел 6-цилиндровый двигатель с рабочим объёмом 8,817 л. Проводились автомобильные соревнования, которые назывались «Reliability Trials».

Германия: ♦ Фирма «Даймлер Моторен Гесельшафт» (ДМГ) официально зарегистрировала название «Мерседес» в качестве торговой марки своих автомобилей.

Ирландия: ♦ В г. Дублине мотоциклисты объединились в союз «Motor Cycle Union of Ireiand Andrew Campbell» (MCUI).

Франция: ♦ Прошли очередные автогонки между городами Париж – Вена на дистанцию 1360 км (средняя скорость 51,59 км/час). ♦ 13 апреля установлен новый абсолютный мировой рекорд скорости автомобиля – 120,80 км/час, который в последний раз достигнут на автомобиле с паровым двигателем Л. Серполле.

Мир: ♦ В странах Европы и в Америке стали переходить от больших интернациональных гонок между городами по дорогам общего пользования к закрытым трассам, более безопасным и наглядным для зрителей. ♦ Во всем мире к 1902 г. основано 112 автомобильных клубов; большинство из них в Америке – 36, затем: Франция – 27, Германия – 15, Англия – 10, Бельгия – 8, Италия – 7, Австрия – 4, Россия – 2, по одному клубу в Швейцарии, Испании и Голландии.

1.2. Организационный период развития 1903–1906 гг.

1903 год

26 января на общем собрании членов «Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба» в количестве 26 человек был избран временный комитет, в который вошли В.А. Рейс (председатель), В.А. Лебедев, Е.М. Кузьмин и другие члены-учредители. Был принят устав и эмблема клуба, которые были официально зарегистрированы только на следующий год. В начале года

журнал «Автомобиль» писал: «Как всякий из нас знает, клубы и общества, в том числе и спортивные, могут быть двух родов: действующие и бездействующие. Санкт-Петербургский Автомобиль-Клуб принадлежит к первой категории. У него есть помещение (Невский, 61) и гараж на 30 автомобилей».



27 апреля (10 мая) состоялись очередные «верстовые гонки» на Волхонском шоссе, организованные Санкт-Петербургским автомобильным клубом (СПАК). Лучший результат при старте с хода на 1 версту был у А.А. Коровина на «Панар-Левассор» 24 л.с. – 1;0,8 с (63,2 км/ч), при старте с места – 1;19,4 с (48,4 км/ч).

15 (28) мая в Санкт-Петербурге основано «Российское автомобильное общество» (РАО), благодаря инициативе энтузиастов автомобилизации России: П.П. Бекеля, П.Н. Беляева, А.П. Нагеля и др. Ровно через год, 15 мая 1904 г., РАО получило официальное признание, а 19 декабря 1909 г. получило статус «Императорский» (ИРАО).

Машиностроительный завод в Орле дворянина М.М. Хрущова, выпускника Петербургского института путей сообщения, начал изготавливать стационарные 2-тактные двигатели внутреннего сгорания с маркой «Орёл». В этом же году на заводе был построен сани-автомобиль (снегоход) со спиральными полозьями местного изобретателя К.К. Кульса.

26 июня (9 июля) состоялись комплексные соревнования СПАК: верстовая гонка на Волхонке и «подъём на холм» на 1,5 версты у Красного Села под Санкт-Петербургом. Отличился Б.В. Фарих (МАК) на «Ришаре» 12 л.с., который при старте с места показал результат

1;23,6 (45,9 км/ч), при старте с хода – 1;10,0 (54,9 км/ч), а при «подъеме на холм» – 3;1,0 (31,8 км/ч).

В июле состоялись первые шоссейные мотогонки в России, в которых приняло участие два мотоцикла рижской фирмы «Лейтнер» с мощностью двигателей 1,5 и 1,75 л.с.

События и факты 1903 г. в России и мире

Россия: ♦ Назревала Русско-японская война и Первая русская революция (поэтому очередные гонки между столицами все время откладывались. ♦ Вышел главный труд К.Э. Циолковского «Исследование мировых пространств реактивными приборами».

Англия: ♦ Мотоциклисты страны учредили свою организацию (союз) «Auto-Cycle Union» (ACU).

Германия: ♦ 24 мая создан объединённый автомобильный клуб «Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.» (ADAC), находящийся в г. Мюнхене.

Испания: ♦ В Мадриде создан национальный автомобильный клуб «Real Automovil Club de Espana».

Португалия: ♦ В г. Лиссабоне основан национальный автомобильный клуб «Automovel Club de Portugal».

США: ♦ Создана автомобильная фирма «Бьюик Мотор Компании». ♦ Абсолютный мировой рекорд скорости автомобиля, достигнутый 5 ноября американцем Л. Дюре, составил 136,36 км/ч. ♦ Американцы братья У. и О. Райт 17 декабря совершили первый управляемый полёт на самолёте «Флайер I» с двигателем внутреннего сгорания. ♦ В. Эйнтховен изобрёл электрокардиограф – прибор для изучения и записи работы сердца.

Франция: ♦ В Париже состоялись одни из первых соревнований по экономичному вождению автомобилей; лучший результат 3,42 л/100 км. ♦ В мае прошла последняя автогонка между городами Париж – Мадрид (552 км), которая финишировала в Бордо из-за большого числа несчастных случаев, так как средняя скорость возросла до 105,0 км/ч; далее автомотогонки стали проводиться только по кольцевым трассам, закрытым во время соревнований от постороннего движения транспорта и пешеходов.

Швеция: ♦ В Стокгольме были созданы общественные организации автомобилистов: «Kungl Automobil Klubben Automobile Club Royal de Suede» (Kungl Automobil Klubben (КАК). The Royal Automobil Club of Sweden).

1904 год

26 февраля (10 марта) официальный статус получил «Санкт-Петербургский автомобильный клуб» (СПАК), образованный ещё 24.11.1902 г. По этому поводу 14 марта состоялось собрание членов-учредителей, а 21 марта – общее собрание членов клуба, которых насчитывалось к тому времени 94 человека. Председателем клуба с 1902 г. оставался В.А. Рейс. В дальнейшем этот автоклуб стал одним из влиятельных в России.

15 (28) мая в Санкт-Петербурге официально зарегистрировано «Российское автомобильное общество» («РАО») – центральная организация по развитию автомобилизма и спорта в России. Основано «РАО» было еще в прошлом году по инициативе нескольких энтузиастов автомобилизации России, понимавших значение и перспективность нового транспортного средства: П.Н. Беляева, А.П. Нагеля, и особенно П.П. Бекеля, ведущего всю организационную работу. Первым председателем комитета «РАО» был генерал-майор В.М. Безобразов, секретарём П.П. Бекель. Согласно уставу в общество могли вступать «лица обоего пола, как русские, так и иностранцы, без различия звания», имеющие рекомендации двух членов РАО и уплатившие 50 руб. вступительных взносов и 100 руб. ежегодных членских взносов. Количе-

ственный состав «РАО» постоянно пополнялся, создавались комитеты и комиссии по направлениям деятельности. Штаб-квартира «РАО» располагалась вначале в доме № 30 на Галерной улице Санкт-Петербурга, а с 1905 г., вместе с уже обширным гаражом и образцовой мастерской, находилась в доме принца Ольденбургского на Шпалерной ул., дом № 15.



Весной русский инженер Д.М. Балаховский изобрёл автомобиль с электрической передачей, у которой электромоторы помещаются в колёсах автомобиля, о чем сообщалось в журнале «Всемирное техническое обозрение» (№ 2 и № 6, 1904 г.). Такая система «мотор-колесо» реализована в наши дни на карьерных самосвалах БелАЗ грузоподъёмностью 180 тонн и на первых отечественных луноходах.

9 (22) июня в СПАК по предложению П.Н. Беляева, в память выигранной им первой в России «гонки моторов» 11 октября (23 октября н.ст.) 1898 г., учрежден «Кубок Беляева» и разработаны правила его проведения.

18 (31) июля на Волхонском шоссе под Санкт-Петербургом А.В. Солдатенков на гоночном «Ришар-Бразье», 50 л.с. прошел одну версту при старте с хода за 36,2 с, впервые в России перешагнув 100-км рубеж (106,1 км/ч). Рекорд на мотоцикле установил Донье на «Саролеа» 4,5 л.с. – 50,4 с (76,2 км/час) и впервые в России установлен «дамский рекорд» госпожой Вальтон, которая на «Ришаре» 10 л.с. прошла версту за 1 мин 58 с (32,5 км/ч).

15 (28) августа проходили автотогонки на 120 верст: Луга – Гатчина – Красное Село – Стрельна, заменившие ранее проводимые гонки по маршруту Луга – Санкт-Петербург. Лучшее

время – 2 часа 50 мин (45,2 км/час), показал экипаж Ф. Донье – Е.М. Кузьмин на «Гоброн-Брилье» 25 л.с. Из мотоциклистов преодолел дистанцию один господин Пископ на «FN».

В октябре в «Российском автомобильном обществе» возникла и обсуждалась идея проведения большого автопробега Санкт-Петербург – Москва – Киев, но затея не удалась из-за больших организационных трудностей и напряженной международной обстановки.

В декабре в Санкт-Петербурге зарегистрировано 700 «моторов».

События и факты 1904 г. в России и мире

Россия: ♦ 26 января началась Русско-японская война (продолжалась до 23 августа 1905 г.). Героический бой и гибель крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец». С 17 июля началась осада и бои в Порт-Артуре, который сдан японцам 20 декабря. ♦ И.П. Павлов получил Нобелевскую премию в области физиологии и медицины. ♦ Начинает выходить «Курс русской истории» В.О. Ключевского.

Англия: ♦ Д. Флеминг изобретает лампу-диод, давший новый импульс к развитию радиотехники и связи.

Аргентина: ♦ В столице страны г. Буенос-Айресе 11 июля основан национальный автомобильный клуб «Automovil Club Argentino» (ACA).

Голландия: ♦ Помимо старейшего в мире автоклуба этой страны, мотоциклисты объединились в свою общественную организацию «Koninklijke Nederlands Motorrijders Vereniging» (KNMV).

Словакия: ♦ Основан автомобильный клуб «Narodny Automotoklub Slovenskej Republiky» (NAMK SR).

США: ♦ 22 января У.К. Вандербильт установил абсолютный мировой рекорд скорости автомобиля 148,55 км/час, который 13 ноября В. Эмери (Франция) довёл до 168,19 км/час.

Франция: ♦ На Парижской автомобильной выставке демонстрировался первый французский мотоцикл. ♦ Представители мотоциклетных клубов 8 июля объединились в национальную федерацию «Federation Francaise de Motocyclisme» (FFM).

Чехословакия: ♦ В г. Прага был основан национальный автотоклуб «Ustredni Automotoklub CSSR».

Мир: ♦ В г. Сент-Луис (США) состоялись третьи Олимпийские игры. ♦ На встрече представителей национальных автоклубов (в том числе и России), состоявшейся 20 июня в Париже, сразу же после финиша предпоследней автогонки «Кубок Гордон-Беннетта», впервые создан главный международный орган по автомобилизму и спорту – «Международная ассоциация признанных автомобильных клубов» (АИАКР) («Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus» – AIACR) со штаб-квартирой в Париже. ♦ Представители мотоциклетных клубов 8 июля также учредили свою международную организацию «Federation Francaise de Motocyclisme – FFM (будущую ФИМ – FIM).

1905 год

В январе во время Русско-японской войны при штабе главнокомандующего русских войск в Маньчжурии А.Н. Куропаткина использовалось 11 легковых автомобилей. Один из них, «Старлей-Бертран» 6,5 л.с., участвующий в гонке Москва – Санкт-Петербург (1901 г.), в прошлом году был отправлен на театр военных действий.

Основан «Киевский клуб автомобилистов», почетным председателем которого был приглашен генерал-губернатор киевский, волынский и подольский В.А. Сухомлинов (до этого года, командующий войсками Киевского военного округа, а в 1909-1915 гг. – военный министр). В состав клуба входили влиятельные люди Киева: И.Н. Дьяков (председатель), граф

С.А. Тышкевич – товарищ председателя (заместитель, он же казначей), Б.А. Значко-Яворский – секретарь, граф А.Р. Красицкий, М.С. Кульженко и другие. Клуб находился на центральной улице Крещатик в доме № 22; при помещении клуба имелся гараж. Все члены клуба получали столичный журнал «Автомобиль» за счет членских взносов, которые составляли 50 руб. в год (25 руб. вступительный взнос).

В апреле Акционерное общество «Г.А. Лесснер» в Санкт-Петербурге выпустило первый, пробный автомобиль по заказу почтового ведомства для городского главпочтамта – автомобиль конструкции Б.Г. Луцкого с двигателем «Луцкой-Даймлер» мощностью 8 л.с.

Летом инженер-механик Ф.С. Материкин в Санкт-Петербурге (Владимирская площадь, 1-3) основал мастерскую «Материкин», где изготовлялись съёмные моторные агрегаты «Самокат» для возможной установки их на конные экипажи, превращая их в механические экипажи (типа «Мотосакош» на велосипеды). В эти времена такой принцип передвижения стал уже устаревшим и не мог конкурировать с появившимися быстроходными автомобилями, поэтому впоследствии в мастерской ремонтировались автомобили.

10 (23) июля состоялись мотогонки на приз имени Б.С. Постникова на 10 вёрст по Волхонскому шоссе под Санкт-Петербургом с поворотом на 5-й вёрсте. Победил А. Сихвинин на бельгийской «мотоциклетке» «FN».

17 (30) июля проведены три гонки СПАК на Волхонском шоссе: мотогонки на 20 вёрст с поворотом через каждые 5 вёрст, победил Ф. Донье (60 км/ч); автогонки на 10 верст (кубок К.И. Капустина), победил А. Сихвинин (16,8 км/ч); гонки на 1 версту, лучший среди мотоциклистов Ф. Донье (87,3 км/ч), среди автомобилистов – П.Н. Беляев (56,6 км/ч).

7 (20) августа в верстовых гонках со стартом схода на Волхонском шоссе установлены два новых российских рекорда: К.С. Капустин на автомобиле «Ришар-Бразье» 12 л.с. – 57,7 км/ч, С.Н. Корибут-Кубитович на мотоцикле «Минерва» 3 л.с. – 69,8 км/ч.

20 и 29 августа (2 и 11 сентября) Киевский клуб автомобилистов организовал на «Печёрском беговом кругу» (ипподроме) благотворительные автомобильные состязания в скорости фигурной езды на автомобилях и мотоциклах со стартовыми взносами 10 рублей «в пользу семейств наших воинов» в связи с завершением Русско-японской войны (26.01-23.08.1905 г.).

Осенью Фирма «Дукс» Ю.А. Меллера в Москве наладила производство бензиновых автомобилей с различными типами кузовов (фаэтон, лимузин, купе и т.д.), а также мотоциклов «Вернер», «Дукс», «Олл Райт», велосипедов с моторами «Пайпер». Обычно автомобили строились по индивидуальным заказам, всего около 13 экземпляров в год. Стоимость их в зависимости от мощности двигателя составляла: 6 л.с. – 1800 руб., 9 л.с. – 3000 руб., 12 л.с. – 4500 руб. и 24 л.с. – 6000 руб. По типу американского автомобиля «Олдсмобиль» фирма строила «Дуксмобиль»; в этом году построено 30 таких автомобилей (всего около 100).

15 декабря Предприятие «Лесснер» в Санкт-Петербурге завершила исполнение заказа Почтового ведомства на изготовление 14 автомобилей-фургонов для почты на 140 кг груза. Кроме того, в кооперации с немецкой фирмой «Мариенфельде» были изготовлены два грузовых автомобиля грузоподъемностью 1,5 т для «Русско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник» в Санкт-Петербурге (производитель первоклассных в то время автомобильных шин). Исполнялись также другие заказы на постройку автомобилей «Лесснер».

В декабре в Россию завезено 195 автомобилей на общую сумму 1 104 400 руб.

События и факты 1905 г. в России и мире

Россия: ♦ Первая революция в России, началом которой послужило «кровавое воскресенье» 9 января – расстрел в Санкт-Петербурге рабочих, вышедших демонстрацией с петицией к царю. ♦ 25 февраля поражение русской армии под Мукденом. ♦ 14-15 мая «Цусима» – уни-

чтожение Японией 2-й Тихоокеанской эскадры. ♦ 23 августа – Россия и Япония заключают в Потсдуме (США) мирный договор. ♦ В мае-июне всеобщая стачка в Иваново-Воскресенске; образование первого Совета Рабочих депутатов. ♦ 14-24 июня – восстание на броненосце «Потёмкин» в Черном море. ♦ 7 октября – начало Всероссийской политической стачки. ♦ 17 октября – манифест Николая II, дающий основные гражданские свободы. ♦ 9-19 декабря – Московское вооружённое восстание. ♦ В России выпускаются около 1500 газет и журналов.

Англия: ♦ На острове Мэн прошли первые мотоциклетные гонки с самой большой в мире кольцевой трассой – 61 км. ♦ Основана автомобильная ассоциация «The Automobile Assciation Limited» (AA).

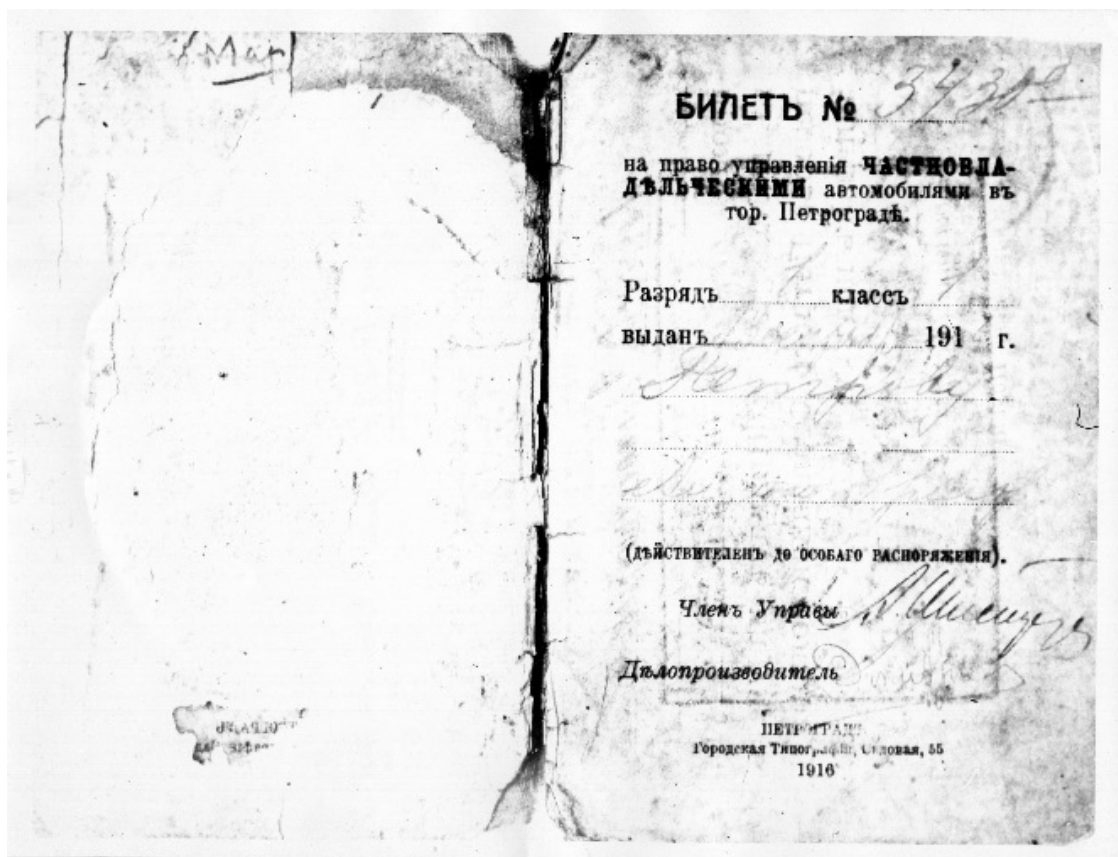
США: ♦ В США фирма «Олдсмобиль» заняла лидирующее положение по выпуску автомобилей: в 1904 г. – 5508, в 1905 г. – 6500 машин. Автомобили этой фирмы стали первыми в США крупносерийными автомобилями и первыми бензиновыми, поступившими на европейский рынок. ♦ В штате Сент-Луис появилась первая в мире автозаправочная станция.

Мир: ♦ Окончилась эра машин, относящихся к категории «Антик», т.е. когда шел поиск наиболее рациональных компоновочных схем и конструктивных решений нового механического способа передвижения, где лидирующее положение занял двигатель внутреннего сгорания с использованием бензина.

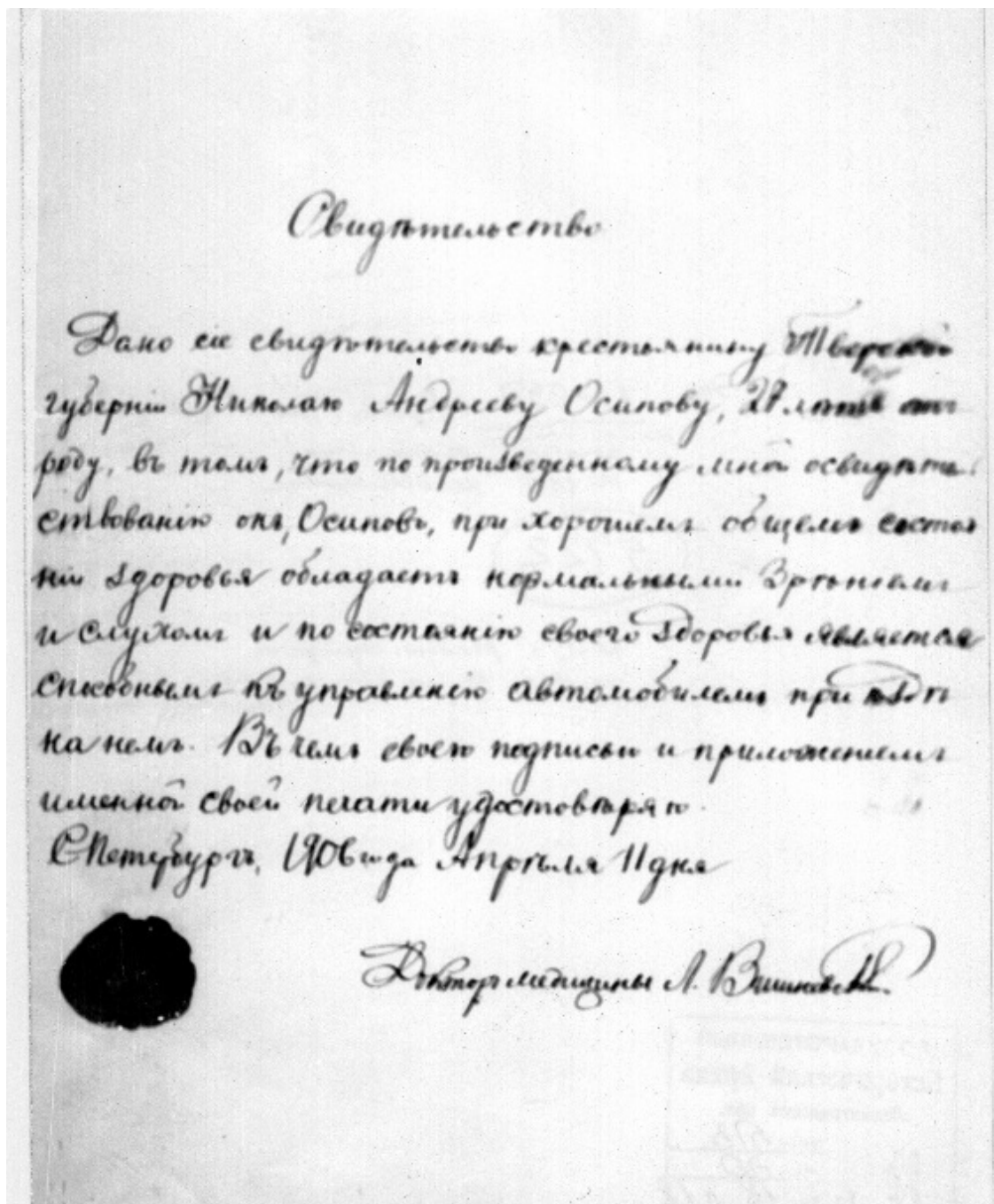
1906 год

В Санкт-Петербурге предприятие «Крюммель» **стало изготавливать кузова легковых автомобилей** (до 1918 г.).

В марте Городская дума Санкт-Петербурга разрешила предпринимателю Гедеману открыть автомобиль-омнибусное движение по 13 маршрутам, но выдвинула такие условия, которые заставили его отказаться от своего прошения. Городская управа, в соответствии с просьбой владельцев автомобилей и представленными документами (свидетельством о здоровье шофера и др.), выдает разрешительные документы на право управления автомобилем.



Билет на право управления автомобилем



Свидетельство о здоровье

Хозяин частной мастерской Н. Решетников в г. Алатырь Симбирской губернии (в Чувашии, в 195 км к югу от Чебоксар), после безуспешной попытки заказать фирме «Лейтнер» мотоцикл или приобрести у него патент, **сам построил мотоцикл**, затратив на это 1,5 года. На мотоцикле **впервые в России был установлен** (с доработками) **2-тактный двигатель** мощностью 1,5 л.с. фирмы «Комет Фаррад – Веерке» (возможно филиал английской фирмы «Комет» в Германии), работающий на керосине.

В столице России Санкт-Петербурге появились **первые автомобили такси**.

2 (15) июля состоялись 100-верстные гонки на призы журнала «Автомобиль» под Санкт-Петербургом по маршруту: Царское Село – Гатчина – село Рождественское и обратно. Участ-

вовали: мотоциклы до 2,75 л.с. и от 3 л.с. и выше; автомобили с 1-цилиндровыми двигателями американского и французского типов и с 2-цилиндровыми двигателями до 20 л.с. и более. Впервые был организован конкурс на лучшую фотографию. Победил Б.В. Фарих – 1:36;26,0 (66,4 км/ч).

13 (26) июля проведены мотогонки на приз И.А. Голубова по Волхонскому шоссе под Санкт-Петербургом на 18 вёрст с двумя поворотами на 6-й версте от старта. Зрители и судьи могли наблюдать процесс гонки. Лучший результат у А. Сихвонина – 18;37,0 (61,9 км/ч).

6 (19) августа в мотогонках на Кубок К.И. Капустина на дистанцию 15 вёрст по Волхонскому шоссе победил А.П. Нагель на мотоцикле «FN» 2 л.с. – 16;55,0 (56,7 км/ч).

15 (28) августа продолжились мотогонки на Волхонском шоссе на 15 вёрст. Победил Ф. Донье на «Саролеа» 5 л.с. – 14;16,0 (67,3 км/ч). На 1 версту с хода результат Ф. Донье 40,0 с (96 км/ч), у А.П. Нагеля 1;01,0 (63 км/ч) – новый рекорд для «2-х сильных мотоциклеток».

Осенью в Москве на базе «Клуба авто-мотоциклистов – туристов» основаны две общественные организации: «Московское общество мотоциклистов» – «МОМ» и «Московское автомобильное общество» – «МАО» (ул. Моховая, дом 7). В «МАО», благодаря энергичной деятельности известных в то время автоспортсменов: Я.И. Стейнера, Г. Бергнера, И. Теферсфельда и других, входили известные в то время промышленники (среди них знаменитый меценат С.Т. Морозов), общественные деятели и спортсмены. Позднее официальным печатным органом «МАО» стал журнал «Автомобилист» (с № 20 1909 г.).



Эмблема «МОМ»



Эмблема «МАО»

События и факты 1906 г. в России и мире

Россия: ♦ В Санкт-Петербурге сформировано подпольное правление Союза рабочих экипажного производства, которое руководило забастовкой крупнейших автоэкипажных фабрик. ♦ 27 апреля началась работа Первой Государственной думы, которую 8 июля 1906 г. распустили, так как она выдвинула ряд политических и социальных реформ. ♦ 9 ноября – начало аграрной реформы П.А. Столыпина, который возглавил Совет Министров (правительство).

Англия: ♦ Сын миллионера Ч.С. Стюарт Роллс и автомеханик Ф.Г. Ройс основали компанию «Роллс-Ройс» по выпуску автомобилей высочайшего качества материалов и сборки; «Роллс-Ройс 40/50», именуемый за изысканность и цвет «Серебряный призрак».

Италия: ♦ На острове Сицилия начались традиционные международные автогонки «Тарга-Флорио». ♦ В г. Турине В. Лянча вместе с К. Фоголини образовали «Фабрику автомобилей «Сочьета Лянча».

Испания: ♦ В Каталонии создан автомобильный клуб этой автономной области страны «Reial Automobil Club de Catalunya» (РАСС).

США: ♦ 26 января впервые преодолен 200-км рубеж скорости автомобиля, который достиг американец Ф. Марриотт на паровом автомобиле «Стэнли», показав абсолютный мировой рекорд – 205,38 миля/ч. ♦ Американский изобретатель Ч. Найтон получил патент на «бесклапанный» (называли также «бесшумный») двигатель, у которого газораспределение осуществлялось при помощи двух скользящих гильз-золотников, расположенных концентрично между поршнем и стенками цилиндра. ♦ К ноябрю 1906 г. фирма «Форд» выпустила 8729 автомобилей и вышла на первое место в США по их производству, оставаясь лидером до 1926 г. (далее – попеременно с фирмой «Шевроле»). ♦ В США появилась первая модель мотоцикла «Харлей-Давидсон».

Франция: ♦ 26-27 июля на трассе «Ле-Ман» состоялись первые международные автогонки Большого Приза (Gran Prix) по замкнутому маршруту, организованные Автомобильным клубом Франции (АКФ). На этих гонках команды «Рено» и «Фиат» впервые применили шины на съемных ободах, которые при помощи хомутов крепились к колесу. В гонках участвовал русский спортсмен А.В. Солдатенков на «Рено».

Хорватия: ♦ В г. Загребе основан автоклуб и федерация – «Hrvatski Autoklub» (НАК) (Auto-Club de Croatie), «Croatian Auto & Moto Sports Federation».

1.3. Первые международные выставки и автогонки 1907–1909 гг.

1907 год

16 (29) мая члены «Санкт-Петербургского автоклуба» (СПАК) А.И. Ефрон, и Е.М. Кузьмин совершили автопробег на автомобиле «Вернер» (4-цил., 18 л.с., 40 пудов, 80 км/ч) из Парижа в Санкт-Петербург, пройдя около 3000 вёрст (3200 км) за 73 часа (43,8 км/ч). Экипаж финишировал 19 мая во время открытия первой в России автомобильной выставки.

12 мая (25 мая) – 4 (17) июня состоялась первая в России международная выставка автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта, которая прошла в Михайловском манеже Санкт-Петербурга. Организатор – «Российское автомобильное общество» (РАО) по инициативе и при участии газеты «L'Auto» (Париж) и редакции журнала «Автомобиль». В программу проведения выставки входили автомотогонки Москва – Санкт-Петербург.

25-26 мая (13–14 июня) – первая в России международная автомотогонка по маршруту Москва – Санкт-Петербург на 645,5 вёрст (688 км), в которых участвовали экипажи на 16 автомобилях и 10 мотоциклах. Победителем в 1-й категории автомобилей стал экипаж француза А. Дюре с механиком на «Дитрих» 60 л.с., прошедший дистанцию за 9 часов 22 минуты (73,7 км/ч); за ним Шампуазо (56,8 км/ч) и Ландон (47,7 км/ч). Во 2-й категории победил русский экипаж А.М. Фокина – Слубского на «Фиате» 16 л.с. – 13:54;03 (49,5 км/ч); за ним Менов (45,4 км/ч) и В.В. Шварц (45,1 км/ч).

4 июня по итогам первой международной автомобильной выставки в Санкт-Петербурге фирма «Лесснер» за свои автомобили и узлы к ним полностью собственного изготовления была удостоена высшей награды – Большой золотой медали Государя Императора «За установление автомобильного производства в России». Всего фирма «Лесснер» выпустила около четырёх десятков автомобилей и к 1910 г. прекратила их выпуск. Возможно, здесь сыграло роль неудачное выступление автомобиля «Лесснер ТВ4» со спортивным кузовом в Рижском автопробеге 1909 г.

17 (30) июля в Москве, а через три дня в Санкт-Петербурге (20 июля), автомобильная общественность торжественно встречала экипаж итальянского князя С. Бергозе (Э. Гуидзарди – механик, Л. Барзини – журналист) на автомобиле «Итала 35/45» – участников марафонского пробега, которые стартовали в столице Китая г. Пекине 10 июня (по новому стилю) и прошли самый трудный путь. После встречи, экипаж «Итала» успешно финишировал 10 августа в Париже, преодолев ровно за 60 суток (44 суток пути) 13 858 км.

Фабрика пневматических шин «Зельтен» в Санкт-Петербурге (улица Казанская, 17) **занималась продажей и ремонтом шин**, причем в рекламе утверждалось, что хозяин фабрики А. Зельтен – «первый изобретатель пневматических шин» (предприятие основано в 1860 г.). С этого года фабрика стала собирать из импортных деталей велосипеда и устанавливать на них моторные агрегаты швейцарской фирмы «Мотосакош» мощностью 2 л.с.

Летом в Латвии под Ригой проходили **автомобильные соревнования**, в которых **участвовал автомобиль** под маркой «Фейтельберг» **мощностью 8 л.с.** владельца торгового дома Е.М. Фейтельберга из Риги, (ул. Георгиевская, 2), занимавшегося продажей импортных автомобилей и различных принадлежностей к ним. От имени В. Фейтельберга в гонке Санкт-Петербург – Москва 20 мая 1908 г. выступали водители Шустер на автомобиле «Гумбер» и Примавезе на автомобиле «Д. Клеман».

22 октября (4 ноября) в Санкт-Петербург прибыли автотуристы-спортсмены из Италии П. Верчелли и Л. Пьетрелло на автомобиле «Флоренция» 18-24 л.с., проехавшие около 23 000 вёрст. Предполагают проехать ещё около 10 000 вёрст через Варшаву и Берлин и финишировать в Париже на автомобильной выставке.

21 декабря (3 января 1908 г.) член «Киевского клуба автомобилистов» С.И. Закржевский на «Лорен-Дитрих» 24 л.с. стартовал по маршруту: Киев – Варшава – Берлин – Кельн – Брюссель – Париж и обратно, через Вену в Киев. Весь маршрут успешно завершён, несмотря на 27-градусный мороз, пургу и снежные заносы в начале пути.

События и факты 1907 г. в России и мире

Россия: ♦ Общественно-политическая жизнь России стабилизировалась. В период с 20 февраля до 2 июня работала Вторая Государственная дума, а 3 июня избрана Третья Государственная дума, которая нашла плодотворный контакт с правительством П.А. Столыпина (работала до 9 июля 1912 г.). ♦ 27 февраля в Санкт-Петербурге вышел первый и последний номер журнала профсоюза рабочих экипажного производства «Экипажник»; почти весь тираж был арестован полицией. ♦ В Санкт-Петербурге 16 сентября началось регулярное трамвайное движение.

Англия: ♦ На острове Мэн начались первые ежегодные мотогонки «Турист Трофи» (для автомобилей уже третьи).

Бразилии: ♦ В г. Рио-де-Жанейро 27 сентября создан национальный автоклуб «Automovel Club do Brasil».

Германия: ♦ 13-14 июня на трассе в Гамбурге с успехом прошли автогонки на Приз Германского императора, на которой полную победу одержали итальянцы; «самый скорый круг» прошёл гонщик Ланфиа за 1 час 21 мин 52 с. со средней скоростью 87,215 км/ч. ♦ Получен дюралюминий – основной металл для зарождающейся авиации в будущем.

Италия: ♦ В апреле на острове Сицилия с успехом прошли ежегодные автогонки «Тарга Флорио» («Щит Флорио»); этим знаменательным отныне автогонкам предшествовали испытания на 300 км (основная дистанция – 450 км).

Норвегия: ♦ В столице страны г. Осло 4 января основан национальный автоклуб «Royal Norwegian Automobile Club» («Kongelig Norsk Automobilklub»).

США: ♦ Американец Г. Картисс, установив на велосипеде 8-цилиндровый авиадвигатель, развил скорость 136 миль/ч.

Франция: ♦ Изобретатели Брегс и Рите создали вертолёт, П. Корню впервые отрывается от земли на двухвинтовом вертолете.

1908 год

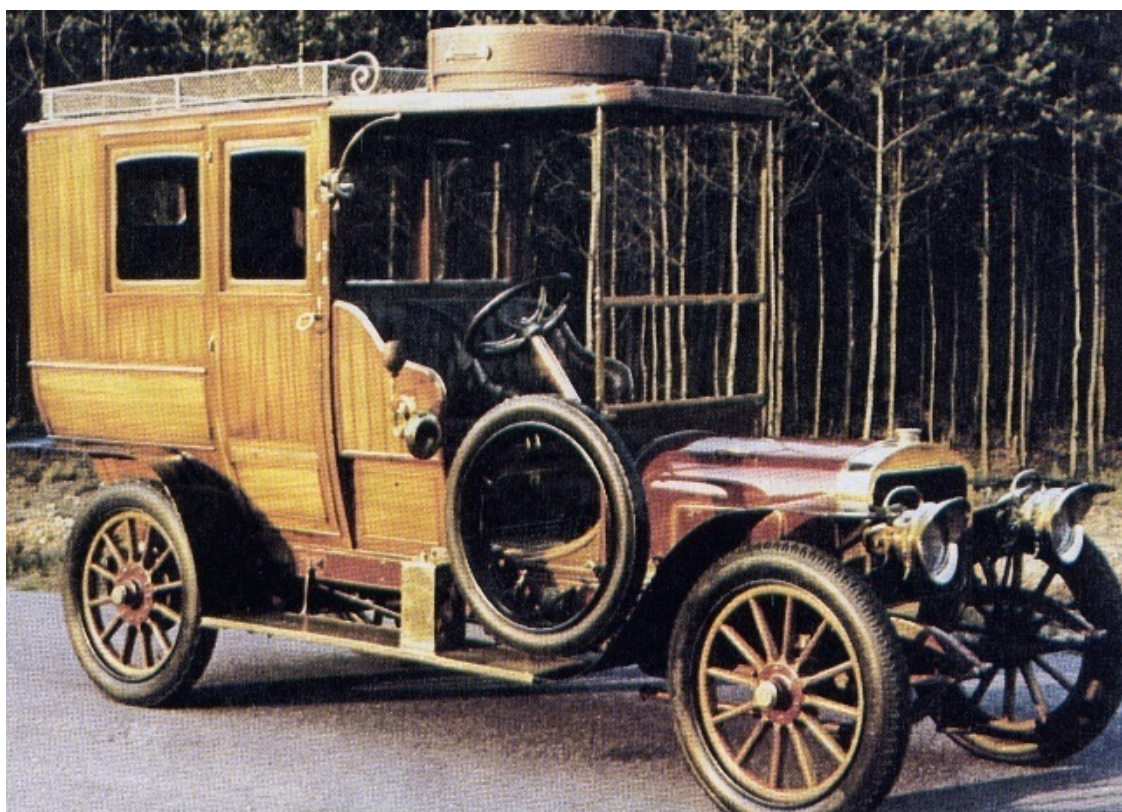
В январе в Москве появился новый журнал «Автомобилист», в рубрике которого отмечалось, что он «посвящён вопросам автомобилизма и развития техники передвижения в России». За период издания редакторами-издателями были: В.А. Алексеев (с № 1 1908 г.), И.М. Тимонин (с № 5 1913 г.), В.Г. Соколов (с № 5 1915 г.). Являлся печатным органом «Московского автомобильного общества» (с № 20 1909 г.).

Весной на базе «Московского автомобильного клуба» («МАК»), с целью представления интересов столичного (Санкт-Петербургского) «Российского автомобильного общества» («РАО») в Москве, образовано «Московское отделение Российского автомобильного общества» («МО РАО»). В соответствии с этим эмблема этой общественной организации содержала элементы «РАО» и «МАК».



18 апреля в Санкт-Петербурге городская дума разрешила И. Буковскому учредить «Петербургское общество эксплуатации автомобиль-омнибусов в России».

Весной на «Русско-Балтийском вагонном заводе» («РБВЗ») в Риге (ул. Вольмерская, 2), основанным еще в 1874 г., по предложению председателя правления «РБВЗ» М.В. Шидловского был основан автомобильный отдел, руководителем которого приглашен с бельгийского завода «Фондю» швейцарский инженер Ж. Поттера. Заведующим производственным отделом стал русский инженер М.В. Пиолунковский, впоследствии внёсший большой вклад в организацию отечественной автомобильной промышленности. Привлечены были грамотные инженеры: И.А. Фрязиновский, С.О. Макаровский, А.П. Клейн и др. Первоначально на организацию автоотдела завода было затрачено 1 млн 300 тыс. руб., затем в течение ближайших трех лет еще по 300-400 тыс. руб. Прототипом для российского автомобиля «Руссо-Балта» решили использовать малоизвестные автомобили «Фондю», однако отмеченные успехами в автогонках.



Автомобиль «Фондю», Бельгия, 1906

Весной активизация автомобильной деятельности на «РБВЗ» способствовала созданию «Рижского автомобильного клуба (Театральный бульвар, дом № 4) под председательством Гуго-Герман-Мейера и вице председателя А.А. Лейтнера.



Весной в Москве предприятие «Братья Крыловы» стало изготавливать кузова легковых автомобилей (до 1917 г.). В автогонке Санкт-Петербург – Москва 20 мая от их имени выступал А. Шлихт на автомобиле «Лорелей».

3 (16) мая – 20 мая (1 июня) в Московском манеже успешно прошла вторая международная выставка автомобилей, на которой отмечалось, что «Россия окончательно причислена к сонму великих автомобильных держав». В рамках выставки проводился пробег грузовиков и международная автогонка между столицами России – Санкт-Петербургом и Москвой.

11 (24) мая первый в России пробег грузовых автомобилей, который организовало «МО РАО» во время проведения выставки, проходил на 100 вёрст по Петербургскому шоссе (до Подсолнечной и обратно). Автомобили подразделялись на 3 категории по грузоподъемности: более 300 пудов (около 5 тонн), от 150 до 300 пудов и менее 150 пудов (до 2,5 тонны). Основным критерием был «расход на пудо-версту»; у победителя на немецком грузовике «Бюссинг» он составлял 0,01623 копейки, а у занявшего 2-е место грузовике «Заурер» швейцарского производства – 0,019 коп.

20 мая (2 июня) в рамках проведения выставки состоялись вторые международные автогонки между столицами России; на этот раз от Санкт-Петербурга до Москвы. Организаторы: «Российское автомобильное общество» (РАО), «Санкт-Петербургский Автомобиль-Клуб» (СПАК) и «Московское отделение РАО» (МО). Наиболее авторитетные представители этих организаций создали «соединённую гоночную комиссию». В 1-й категории автомобилей француз В. Эмери на «Бенце» прошел 643,5 вёрсты (686,5 км) за 8 часов 33

минуты 48 секунд (80,2 км/ч), что является приличным показателем и для современных автомобилистов. Во 2-й категории выиграл Вагнер на «Бразье» за 9 час 49 мин 48 с (69,8 км/ч), в 3-й – русский экипаж А.М. Фокин – Слубский на «Фиате» 12 час 36 мин (54,5 км/ч).

29 июня (12 июля) на 23-й версте Волхонского шоссе под Санкт-Петербургом состоялись очередные «верстовые гонки». Среди мотоциклистов победителями стали: Патаракин на «Марсе» 5 л.с. – 49 с (78,4 км/ч) и Фриман на «FN» 2,75 л.с. – 1 мин 2,8 с (46,4 км/ч). Среди автомобилистов первым был Ф. Донье на «Мерседесе» 40 л.с. – 43,8 с (87,7 км/ч); далее: А.П. Нагель на «Бразье» 24-30 л.с. – 1 мин 1,8 с (62,1 км/ч), А.И. Ефрон на «Вернере» 14-20 л.с. – 58,0 с (66,2 км/ч) и А.А. Дерингер на «Рено» 10 л.с. – 1 мин 26,8 с (44,2 км/ч).

Летом в Одессе с июня стал выходить журнал «Спорт и наука» редактора-издателя К.Л. Маковецкого, посвящённого всем видам спорта, включая автотоспорт (до 1910 г.), а в Москве в августе вышел журнал «Спорт» редактора-издателя А.П. Волкова, который на следующий год слился с журналом «Автомобильная жизнь и спорт».

Летом владелец предприятия П.П. Ильин учредил «Московское акционерное общество экипажно-автомобильной фабрики «П. Ильин», которое стала производить запчасти для автомобилей и кузова, устанавливаемые преимущественно на легковые, почтовые и санитарные автомобили французской фирмы «Ля Бюир». При фабрике был многоэтажный гараж на 150 автомобилей. В следующем году этой фирмой был построен специальный туристский автомобиль со спальными местами, умывальником и другими удобствами для дальних путешествий. Построен также санитарный автомобиль при консультации доктора В.П. Поморцева.

6 (19) и 10(23) июля в Санкт-Петербурге 6 июля тепло встречали и проводили участников автопробега «Нью-Йорк – Париж» немецкий экипаж (Г. Кеппен, Р. Фукс и К. Нойбергер) на автомобиле «Протос», а 10 июля – американский экипаж (Д. Шустер, Д. Миллер, Х. Ганзен и Д. Мак-Адамс), которые прошли уже около 25 000 км за 4 месяца 23 дня (старт 12 февраля, финиш 26 июля 1908 г.).

15 (28) июля из Санкт-Петербурга стартовал до Ялты на автомобиле «Рено» 14-20 л.с. К.И. Капустин вместе с Е.М. Кузьминым, Н.Н. Вахтиным и господином А.И.Ч.(?). Финишировали в Ялте 1 августа, на 16 день пути. Об этом пробеге Е.М. Кузьмин писал: «Последовательно перед нами развернулись пейзажи северной, средней России, красивого Приднепровья, роскошной Малороссии, дикой степи и несравнимых Крымских гор».

15 (28) августа – традиционный Кубок П.Н. Беляева на 40 вёрст по маршруту Александровская – Стрельна – Александровская под Санкт-Петербургом. Победил Ф.И. Танской на «Бьянки» 40 л.с. – 37 мин 47,12 с (67,7 км/ч).

24 августа (6 сентября) из Санкт-Петербурга стартовал экипаж А.П. Нагеля с сотрудниками журнала «Автомобиль» А.И. Ефроном и В.А. Лебедевым на «Бразье» 24-30 л.с., чтобы «совершить маленькое путешествие по Европе». Пройдя около 10 000 вёрст по маршруту: Санкт-Петербург – Рига – Кенигсберг – Берлин – Франкфурт-на-Майне – Кельн – Аахен – Льеж – Брюссель – Реймс – Париж – Неаполь – Генуя – Милан – Венеция – Инсбрук – Мюнхен – Лейпциг – Берлин – Рига – Санкт-Петербург. Во время автопробега побывали на автогонках малых автомобилей («Coupe des Voiturettes») в г. Компьене и на полётах У. Райта на аэроплане в г. Мане. Приезд и встречу экипажа 7 октября, как отмечалось в прессе, было снято «кинематографом первого в России фотографа-биографа А. Дранкова и представляла собой первую кинематографическую ленту с русскими автомобилистами».

1 (14) октября под Москвой состоялись «верстовые гонки» на призы журнала «Автомобилист». Призерами стали автомобилисты И.Д. Чудов на «Сизер и Ноден» (59,1 км/ч) и А.А. Гасс на «Гагенау» (53,8 км/ч). Призеры среди мотоциклистов: А. Докучаев на «Некарсульм» (70,5 км/ч), Л.А. Лащилин на «Лаурин и Клеман» и Д.К. Карельских на «Энфильд» (по 59,1 км/ч).

Осенью 2200 вёрст (около 2350 км) прошли Ф. Кавский и А. Докучаев на автомобиле «НСУ» («NSU») 12 л.с. по маршруту: Москва – Харьков – Екатеринослав – Перекоп – Симферополь – Севастополь – Ялта – Алушта – Мелитополь, причём половина пути были просёлочные дороги (точнее – бездорожье).

События и факты 1908 г. в России и мире

Россия: ♦ В Российской империи 3 мая введен закон об обязательном начальном обучении. ♦ Нобелевская премия по медицине присуждена И.И. Мечникову. ♦ Вышел первый русский фильм «Стенька Разин» режиссера В. Ромашкова. ♦ 20 декабря скончался святой праведный Иоанн Кронштадтский (канонизирован в 1990 г.).

Англия: ♦ В стране прошёл первый мотокросс. ♦ Э. Резерфорд совместно с немецким физиком Х. Гейгером изобрел прибор для обнаружения и замеров радиации (счётчик Гейгера).

Индонезия: ♦ В столице страны г. Джакарте 27 марта создана национальная организация, объединяющая автомобилистов и мотоциклистов – «Katan Motor Indonesia (IMI)».

Италия: ♦ Появился первый автомобиль марки «Лянча» – «Лянча-Альфа».

США: ♦ На заводе Г. Форда в г. Детройте начали выпускаться первые массовые, сравнительно дешёвые и популярные в дальнейшем автомобили «Форд-Т» (прозван «Tin Lizzie»), который сам Г. Форд охарактеризовал: «Домашний, как мул, и полезный, как пара ботинок». ♦ Фирма «Чадвик» изготовила первый ДВС с нагнетателем. ♦ У.К. Дюрант, владелец автомобильного завода «Бьюик», основал самый крупный сейчас автомобильный концерн «Дженерал Моторс компании», которая купила тогда фирму «Олдсмобиль», а впоследствии приобрела и другие фирмы.

Мир: ♦ В столице Великобритании г. Лондоне состоялись IV Олимпийские игры, в программу которых, наряду с фигурным катанием на коньках, включены гонки на мотоциклах. Дистанция марафона устанавливается 42 км 195 м, которая с тех пор не изменяется.

1909 год

В январе в Риге основан «Балтийский клуб автомобилистов», в почетные члены которого были приглашены: ливонский губернатор Н.А. Звегинцов, эстляндский губернатор И.В. Коростовец, рижский городской голова фон Б.Р. Бульмеринк, вице-президент «РАО» В.В. Свечин. Председателем клуба был избран В. Керковиус, а членами комитета стали влиятельные люди города. Штаб-квартира клуба располагалась вначале в гостинице «Рим» города Риги, а затем на Николаевской улице в доме № 23. Вступительный взнос составлял 10 руб., членский – 50 руб. в год. Заседание комитета клуба проходило обычно по средам в 19-20 часов, после которого проводился клубный вечер.



18 марта Петербургское общество страхования выдало **первый страховой полис владельцу автомобиля**; отныне введено страхование владельцев автомобилей, шоферов и находящихся с ними в автомашине лиц от несчастных случаев.

Апрель – июнь: в Михайловском манеже Санкт-Петербурга (ныне Зимний стадион) проходила «Выставка новейших открытий и изобретений», на которой экспонировались автомобили и мотоциклы.

В мае автомобильный отдел «РБВЗ» выпустил **первый автомобиль марки «Русско-Балтийский» («Руссо-Балт»)** С24/30 1-й серии с 4-цилиндровым двигателем 30 л.с., карданной передачей и кузовом дубль-фаэтон. Этот «Руссо-Балт» достойно выдержал первые испытания в августе этого года в автопробеге от Санкт-Петербурга и обратно, а затем неоднократно и с успехом выступал на различных автомобильных гонках и длительных пробегах. С учетом этого «РБВЗ» приступил к мелкосерийному производству, наращивая количество и разнообразие выпускаемых автомобилей. На следующий год было изготовлено 24 автомобиля (продано на рынке 10), а через год – 46 автомобилей (продано 33).

В Санкт-Петербурге **начало действовать** акционерное общество «**Петербургский таксомотор**» («Голубые таксомоторы»).

24 мая (6 июня) проведены автомотогонки на призы журнала «Автомобиль» на Волхонском шоссе. А.А. Мордвинов на «Опеле» 120 л.с. установил **новый рекорд России – 123,3 вёрст/ч (131,5 км/ч)**. На гонках присутствовали: великий князь Михаил Александрович, великая княгиня Ольга Александровна и принц П.Г. Ольденбургский, оказавшие в дальнейшем большую поддержку развитию отечественного автоспорта.

На машиностроительном заводе М.М. Хрущева в г. Орле **начата постройка автомобилей и 4-цилиндровых двигателей** для них мощностью 14-16 л.с. Всего было построено 3-5 автомобилей. Один из них под маркой «Орёл» значился в списках автомобилей Военного ведомства.

1 июня И.П. Пузырев, занявшись автомобильным делом, открыл в Санкт-Петербурге на ул. Гоголя (дом № 4) собственный склад «Автомобильный материал», а в августе в Головинском переулке (дом № 3) стала работать его мастерская по изготовлению автомобильных частей, которая стала основой будущего автозавода.

4 (17) июля из Павловска стартовал экипаж А.И. Ефрона с Е.М. Кузьминым на автомобиле «Вернер» 10-14 л.с., которые совершили автопробег до Парижа и обратно.

Летом Фирма «Дукс» Ю.А. Меллера в Москве наладила производство мотоциклов «Мото-Рев-Дукс», за основу которых были приняты мотоциклы швейцарской фирмы «Мото-Рев» (Moto-Rêve – «мото-мечта») с 2-цилиндровым двигателем мощностью 2-3 л.с. (до 1915 г. было выпущено около 500 мотоциклов). Кроме того, с этого года, фирма приступила к постройке аэропланов, став в годы Первой мировой войны крупнейшим авиационным заводом России.

14 (27) – 18 (31) августа состоялись первые в России международные состязания на «выносливость и регулярность хода» автомобилей («Reliability Trials» на 1104 вёрст (1177 км) от Санкт-Петербург до Риги и обратно, так называемый «Рижский автопробег» (**фактически первые ралли**). Стартовало 23 экипажа, финишировало – 15. Лучшее «ходовое время» 13:01 (90,5 км/ч) у Ф. Донье на «Мерседесе». В верстовой гонке под Ригой 16 августа Ф. Эрли на «Бенце» 150 л.с. установил новый всероссийский рекорд – 153,6 км/ч.

Осенью в Москве вышел сигнальный номер журнала «Русский спорт» редактора-издателя К.Л. Ковзана. На следующий год с июня по декабрь вышло 27 иллюстрированных номеров, а в последующие годы журнал стал еженедельным, широко освещая все виды спорта, в том числе и автоспорт.



1 (14) октября состоялись очередные верстовые гонки на 18-й версте Петербургского шоссе под Москвой. Н.А. Карабанов на мотовелосипеде «Фортуна» установил рекорд скорости – 59 км/ч, а Р-Р.Г. Лунберг на автомобиле «Фиат» прошел версту за 31 с и показал среднюю скорость 123,9 км/ч.

В механической мастерской инженера В.Н. Стасюлевича в Одессе на Гаванской улице, дом 1 на базе зарубежного грузовика **построен омнибус** (автобус).

19 декабря (1 января 1910 по н.ст.) «Российскому автомобильному обществу» («РАО») с учетом больших заслуг пожаловано право именоваться «**Императорским**», что значительно повысило статус и престиж этой организации (новый устав «ИРАО» царь Николай II утвердил 10.05.1910). Президентом ИРАО стал генерал-адъютант граф В.Б. Фре-

дерикс – министр внутренних дел, почетным президентом – член императорской фамилии великий князь Михаил Александрович, а вице-президентами князь А.Д. Оболенский и флигель-адъютант В.В. Свечин, который особенно деятельно принимал участие в текущих делах и был «душой общества». Многие влиятельные люди империи, уважаемые автомобилисты и спортсмены входили в состав комитетов и комиссий. (Официальным органом ИРАО, как и для РАО, оставался журнал «Автомобиль» редактора-издателя А.П. Нагеля. Штаб-квартира «ИРАО» имела адрес: Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, дом 10. «ИРАО» было центральным органом в период 1910-1917 гг. по организации и проведению крупных международных автотогонок, выставок и других мероприятий, связанных с автомобилем. При содействии ИРАО в городах России продолжались создаваться местные автомобильные общества и клубы, которые составляли Союз (картель) автомобильных клубов России во главе с «ИРАО».

События и факты 1909 г. в России и мире

Россия: ♦ Страна занимает первое место в мире по производству зерна и экспортирует 30% урожая. ♦ В Санкт-Петербурге стал выходить журнал «Спортивное обозрение» и газета «Спортивное слово». ♦ Положено начало отечественному самолетостроению под руководством авиаконструкторов Я.М. Гаккеля, Д.П. Григоровича, И.И. Сикорского (до 1914 г.).

Австро-Венгрия: ♦ Пражским автомобильным заводом в Чехословакии стали выпускаться автомобили «Прага».

Англия: ♦ На мотоциклетных соревнованиях впервые стали начисляться очки за следующие показатели: надёжность мотоцикла – 30 очков; успешный подъём в гору и хорошая работа двигателя – по 20 очков; бесшумность при езде – 10 очков; удобство пуска двигателя и торможения мотоцикла, оригинальность конструкции и удобство доступа ко всем частям мотоцикла – по 5 очков (максимально – 100 очков).

Германия: ♦ А. Хорьх, покинувший в июне автомобильную фирму «Хорьх», основал в г. Цвиккау новую – «Ауди» (латинский перевод имени Хорьха). ♦ Фирменной эмблемой автомобилей «Мерседес» стала трёхлучевая звезда, на которую в 1911 г. получен патент, а в 1926 г. звезду поместили в кольцо (до настоящего времени вид эмблемы изменялся 5 раз).

США: ♦ Фирма «Дженерал моторс» приобрела «Понтиак» и «Кадиллак».

Франция: ♦ В Париже состоялась авиационная выставка. ♦ Ш. Блерио впервые осуществил перелет через Ла-Манш. ♦ Э. Бугатти создал свою автомобильную фирму.

1.4. «Серебряный век» российского автотоспорта 1910–1913 гг.

1910 год

К началу года в столице России было 14 автобусов, которые принадлежали «Петербуржскому обществу эксплуатации автомобиль-омнибусов в России».

19 февраля (4 марта) на общем собрании членов старейшего в России «Московского клуба автомобилистов» (МАК) было принято решение о принятии нового устава, согласно которому сфера деятельности распространяется не на всю Россию (как было ранее), а только до губерний Московского военного округа. Принято также решение о переименовании клуба.

1 (14) марта в журнале «Автомобиль» (№ 5, 1910 г.) впервые опубликовано Союзное соглашение (договор) между «Императорским российским автомобильным обществом» (ИРАО) со всеми русскими автомобильными клубами и обществами с целью «объединения деятельности и взаимного содействия».

21 марта (3 апреля) в Московском манеже проходил «Конкурс красоты и изящества автомобилей». Первый приз за открытый экипаж получил «шоффер» (так тогда называли водителей) на автомобиле «Жермень».

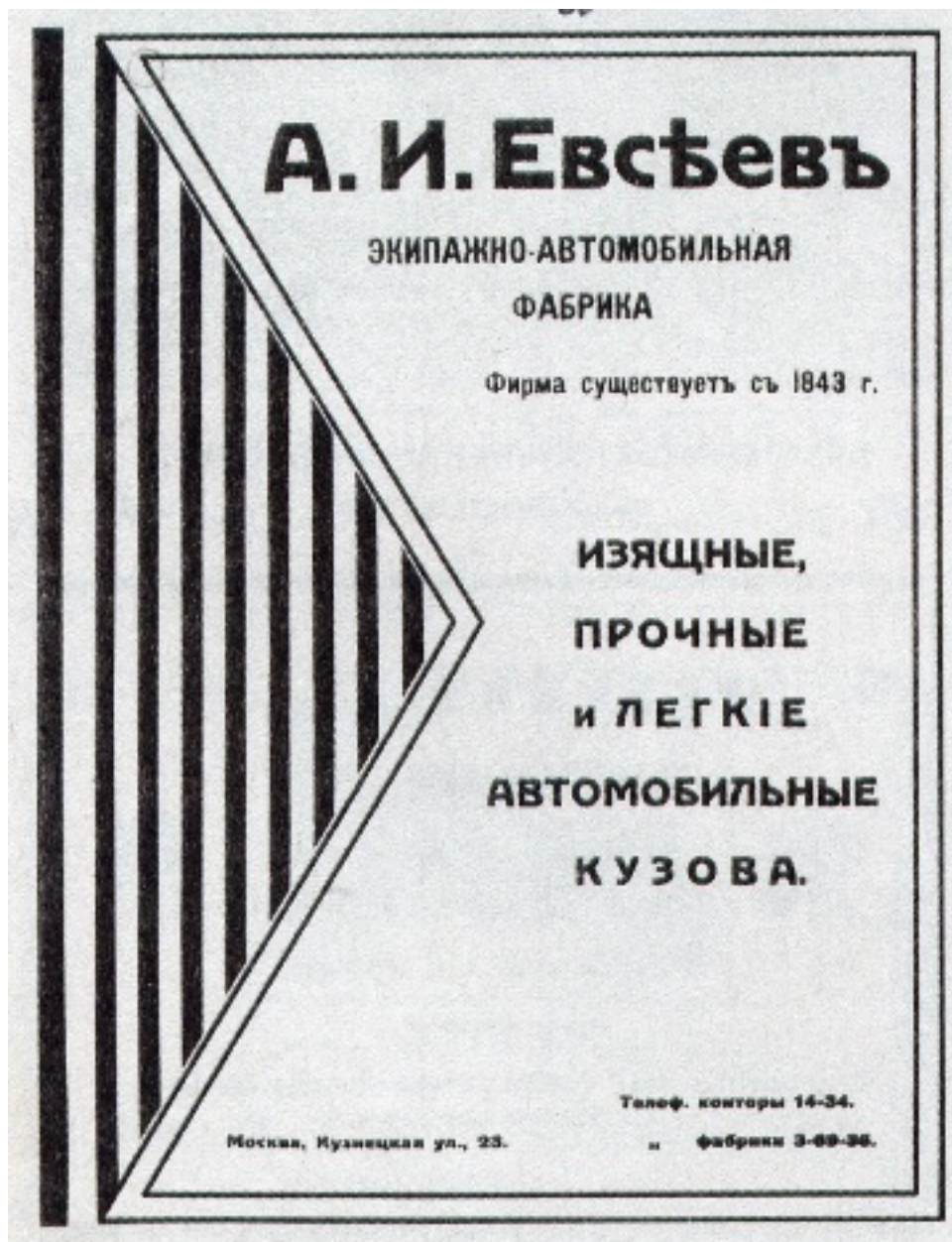
1 (14) мая состоялся автопробег Москва – Тула – Орёл на дистанцию 331 версту (353 км), организованный «Московским автомобильным обществом» (МАО), во время которого у Ясной Поляны под Тулой состоялась встреча автомобилистов с великим русским писателем Л.Н. Толстым. На следующий день в Орле состоялась гонка на 1 версту.

5 – 19 мая (18 мая – 1 июня) в Санкт-Петербурге с успехом прошла III Международная автомобильная выставка (автомобильный салон). Автомобилям Русско-Балтийского завода была присуждена большая золотая медаль.

10 мая в Санкт-Петербурге официально учреждена «Первая учебная военная автомобильная рота» – первое в России специализированное военное подразделение, сформированное Военным ведомством из разрозненных мелких автомобильных подразделений железнодорожных войск. Основной задачей деятельности подразделения являлась подготовка высококвалифицированных специалистов автомобильного дела и осуществление отбора автомобилей зарубежных фирм для нужд армии, пригодных для эксплуатации в условиях России. Командир роты капитан П.И. Секретов (впоследствии – генерал) для эффективного решения поставленных задач использовал жесткие условия испытательных пробегов – прообразы современных ралли и кроссов. В состав роты набирались технически грамотные офицеры и инженеры, которые сами учились и учили автомобильному делу нижние чины. Это подразделение положило начало созданию автомобильных войск и военно-автомобильному образованию в России.

10 мая в Санкт-Петербурге начали работу таксомоторы «Российского таксомоторного акционерного общества» («белые таксомоторы»).

В Москве владелец экипажной фабрики А.И. Евсеев стал **изготавливать автомобильные кузова** (до 1918 г.).



Реклама экипажно-автомобильной фабрики

16–29 июня (29 июня – 12 июля) состоялся международный Киевский автопробег на 3200 км типа ралли, имеющий впервые официальный статус – «Императорский приз» («La Coupe du Tsar»). Маршрут: Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Могилев – Киев – Гомель – Москва – Санкт-Петербург. Дополнительно в Киеве участники провели гонку на 1 версту, а в Москве – на 3 версты. Стартовало 46 экипажей, финишировало – 32. Главный приз завоевал немецкий экипаж В. Пеге на «Мерседесе» 16 л.с.

6 (19) августа прошли автогонки Москва – Нижний Новгород на 420 вёрст (448 км), организованные «Московским автомобильным обществом» (МАО). Дистанция пройдена за 14 часов (9 часов пути и 5 часов остановки) в дождливую погоду при размокшей дороге. 8 августа под Нижним Новгородом на Арзамаском тракте участники соревновались в «верстовых гонках»; лучший результат у Ф. Донье – 145 км/ч.

10–13 (23–26) августа близ Красного Села под Санкт-Петербургом на маневрах Военного ведомства впервые добровольно участвовали на своих автомобилях русские автоспортсмены: доктор В.П. Всеволожский, А.П. Бекель, граф А.А. Мордвинов, В.В. Егоров, генерал в отставке И.П. Пузырев, А.А. Дерингер и др.

22 августа (3 сентября) под Москвой состоялась юбилейная 100-вёрстная автогонка. Два первых приза в двух категориях занял экипаж на автомобиле «Жермень».

Инженерное ведомство столицы России **провело** на шоссе Санкт-Петербург – Москва **испытание** 16 автомобилей и 2 тракторов.

5 (18) октября из поездки «большого туризма» по Западной Европе (Рим, Неаполь, Венеция и др.) вернулся в Санкт-Петербург экипаж на «Руссо-Балт» (№ 14, 1-й серии): А.П. Нагель, Е.М. Кузьмин, Н.Н. Галл, В.А. Зенченко и В.К. Булла, пройдя за 53 дня около 12 000 вёрст. В.К. Булла – сын знаменитого фотографа К.К. Буллы, и сам, будучи прекрасным фотографом, еще в прошлом году основал товарищество «Апполон» для производства хроникальных и видовых кинофильмов, поэтому по материалам автопробега он вместе с братом Александром и оператором Ф. Вериго-Даровским сделал кинофильм на эту тему.

Осенью в Санкт-Петербурге И.П. Пузырев основал первое специализированное предприятие в России по производству автомобилей – «Русский автомобильный завод И.П. Пузырев» с основным капиталом в 1 млн руб. и штатом 80 человек, среди них 20 инженеров. Завод находился на месте его мастерской в Головинском переулке (дома №1-5, ныне Красногвардейский пер., Каменный остров, Новая Деревня, Набережная реки Большая Невка, 4б). На следующий год на заводе «Пузырев» было построено два первых автомобиля с 4-цилиндровым двигателем с рабочим объёмом 5,1 и 5,71 л мощностью 35-40 л.с. при частоте вращения вала 1200 об/мин. Еще через год построено 4 автомобиля, два из них – большие штабные автомобили мощностью 40 л.с., изготовленные по заказу Военного ведомства (цена по 7150 руб.; для сравнения, «Руссо-Балт» стоил 7500 руб.).

В частной мастерской Г.Л. Свердлова в Санкт-Петербурге на Галерной улице (дом № 25) **собран автомобиль с 2-цилиндровым двигателем** (2,095 л, 5 л.с.) с кузовом фаэтон.

В частной мастерской З.А.Тихонова в Санкт-Петербурге на Саратовской улице (дом № 37) **построен автомобиль с 4-цилиндровым двигателем** (2,095 л, 8 л.с.) с кузовом фаэтон.

Основан «Балтийский автомобиль и аэроклуб», президентом которого пригласили быть князя Н.Д. Кропоткина, а почетным президентом – великого князя Кирилла Владимировича. Членами комитета стали: барон фон А.Ш. Ашерраден, фон Э. Грюневальд, Г. Шак-Штеффенгаген, В.М. Фейтельберг (председатель технической комиссии). Клуб находился в Риге на Елизаветинской улице (дом № 14), а с 1914 г. на улице Школьной (дом № 3).



12 (25) декабря зимний автопробег организован «Московским клубом автомобилистов» на дистанцию 140 вёрст (около 150 км) между сёлами Всехсвятским и Спасским. В пробеге участвовали экипажи на автомобилях: «Лаурин-Клемент», «Фиат», «Бюир», «Мерседес», «Даймлер», «Бразье», «Бенц». Командор пробега С.П. Рябушинский, который и учредил призы.

События и факты 1910 г. в России и мире

Россия: ♦ Усилилась роль финансовых монополий, контролирующих целые отрасли экономики. ♦ Химиком С.В. Лебедевым впервые в мире получен синтетический каучук (промышленный способ получения осуществлен в 1932 г.).

Англия: ♦ В Шотландии (административно-политическая часть Великобритании, как и собственно Англия) на заводе «Аргилл» впервые применяют тормоза на передних колесах с размещенной сверху тормозной колодкой. ♦ Созданы первые серийные автомобили с тормозами на всех колёсах.

США: ♦ На трассе «Дантон Бич» 16 марта гонщик Б. Ольдфильд на автомобиле «Блицен-Бенц» установил новый абсолютный мировой рекорд скорости – 211,93 миля/час. ♦ 12 ноября в Саванне (штат Джоргия) состоялись автогонки на Большой Приз Америки.

Франция: ♦ Фирма «Де Дион-Бутон» впервые в мире выпустила автомобиль с 8-цилиндровым V-образным двигателем (V8).

1911 год

6 (19) февраля впервые состоялся «конкурс автомобильных саней» или «моторных саней» под Санкт-Петербургом близ Царского Села. Аэросани «Дукс» 40 л.с. Ю.А. Меллера прошли 2 версты за 5 мин 28 с (23,4 км/ч), автомобиль А.А. Кегресса для зимней езды (передние колёса на лыжах, задние – цепи) прошёл по глубокому снегу 24 версты за 43 мин 15 с (35,5 км/ч).

2 марта «Московский клуб автомобилистов» (МАК), в соответствии с решением его членов, официально стал называться «Первый русский автомобильный клуб в Москве» (ПРАК). Адрес клуба: Москва, Кузнецкий мост, дом 15. В состав клуба входили многие видные автогонщики и общественные деятели того времени. Вступительный взнос в клуб составлял 10 руб., членский – 40 руб. Печатный орган клуба – журнал «Автомобиль и воздухоплавание».



19 марта император Николай II повелел присвоить воинскую форму железнодорожных войск с особой эмблемой солдатам и офицерам «Первой учебной автомобильной роты».



Фирма «Братья Нобеле» начала **организацию первых бензиновых станций** для заправки автомобилей (автоколонок), развернув в дальнейшем ее сеть на основных дорогах европейской части Российской империи.

На Украине в г. Харькове **образован Южно-Русский автомобильный клуб**. Председатель – П.П. Кулжинский, товарищ председателя (заместитель) – С.Н. Литарев, председатель спортивно-технической комиссии – А.П. Акименко, казначей – Р.Х. Гутьяр, секретарь – Г.П. Карасик. В состав клуба вошли: Ф.Л. Гольде, М.А. Гельферих, Б.О. Манц, А.Л. Монне, А.И. Пок, Г.И. Пок, П.Л. Яффе и другие автомобилисты. Членский взнос для действительных членов клуба в первый год участия в деятельности клуба – 100 руб., в последующие годы – 50 руб. Взносы для участия в соревнованиях в первый год установлены в 25 руб., в последующие – 15 руб. Правление клуба находилось в 1913 г. на Скобелевской ул., дом 29, в 1914 г. – на Дворянской ул., дом 15, а сам клуб располагался на ул. Гоголя, дом 4. Все члены клуба получали журнал «Автомобиль» за счет членских взносов.



8 (21) мая состоялись «верстовые гонки», организованные «Первым русским автоклубом» (ПРАК) на 14 версте Петербургского шоссе. Участвовало 15 автомобилей всевозможных типов. Лучшее время, 33 с, у И.Н. Филиппова на «Фиате» (116,4 км/ч). Кубок Н.М. Миронова выиграл Р.Р. Винклер на «Лаурин-Клеман» – 93,7 км/ч.

22 мая (3 июня) «Верстовые гонки» Санкт-Петербургского автоклуба (СПАК) на Волхонском шоссе. Впервые автомобили участников подразделялись на «дорожные» и «любительские», распределенные на 8 категорий по рабочему объёму двигателя. Лучшее время у Ф. Донье на «Мерседесе» (1,1-1,5 л) – 29,8 с (128,8 км/ч).

В мае первого крупного успеха на международных соревнованиях добился российский спортсмен А.В. Солдатенков на автогонках «Тарга Флорио» на острове Сицилия в Италии на «Мерседесе», где занял призовое третье место и получил «изящную массивную золотую медаль».

В Санкт-Петербурге **открылась** первая в России **школа шоферов**.

7 июня в Риге на верстовых гонках один из первых российских автомобилей «Руссо-Балт» под управлением его конструктора Ж. Поттера показал скорость 105 км/ч, что позволило выиграть почетный приз, учрежденный Московским автомобильным обществом (МАО).

12 (25) июня прошли мотогонки на 10 вёрст с поворотом, организованные «Санкт-Петербургским автоклубом» (СПАК). Все мотоциклы были разделены на 2 категории: 1 – до

2 л.с. (3 участника), 2 – свыше 2 л.с. (8 участников). Победитель – Беллинг (76,1 км/ч). Возможно, на этих соревнованиях выступал создатель мотоцикла собственной конструкции Щербан (?) с двухцилиндровым V-образным двигателем от американского мотоцикла «Индиан» с рабочим объёмом 0,998 л и мощностью 7 л.с. Возглавляли судейскую бригаду С.А. Степанов и Р.М. Дидерихс.

13 (26) июня «Московское автомобильное общество» (МАО) организовало автопробег Москва – Ярославль с целью «наименьшего расходования бензина». Приз Понизовкиных за лучший результат получил Бабанин на «Дитрих» с шинами «Проводник».

19 июня (2 июля) под Москвой «ПРАК» провел автогонки на 100 км со стартом у села Безбородова на границе Тверской и Московской губерний и финишем у села Никольского в 14 верстах от Москвы. Автомобили 23 гонщиков были разбиты на восемь категорий, в зависимости от «силы мотора». Главный приз журнала «Автомобиль и воздухоплавание» и переходящий кубок, завоевал А.Н. Коншин на «Опеле» с результатом 54 мин 5 мин 12 с (110,9 км/ч). Спустя две с небольшим недели (8 июля) А.Н. Коншин установил рекорд, пройдя 1 км с ходу за 24 с (150 км/ч).

26 июня (9 июля) «Одесское автомобильное общество» (ОАО) провело свой первый автопробег по маршруту Одесса – Николаев.

В июле немецкий журнал «Моторваген» № 7 сообщает, что инженер П. Унрау из Москвы разработал схему комбинированного двигателя, сочетающего в себе принцип 2-тактного поршневого ДВС и газовой турбины, названный им своим именем «Унрау». Далее журнал пишет, что создатель ставил своей целью «не начать производство таких двигателей, а лишь желает сделать свою идею известной и послужить тем самым делу автомобильной и авиационной техники».

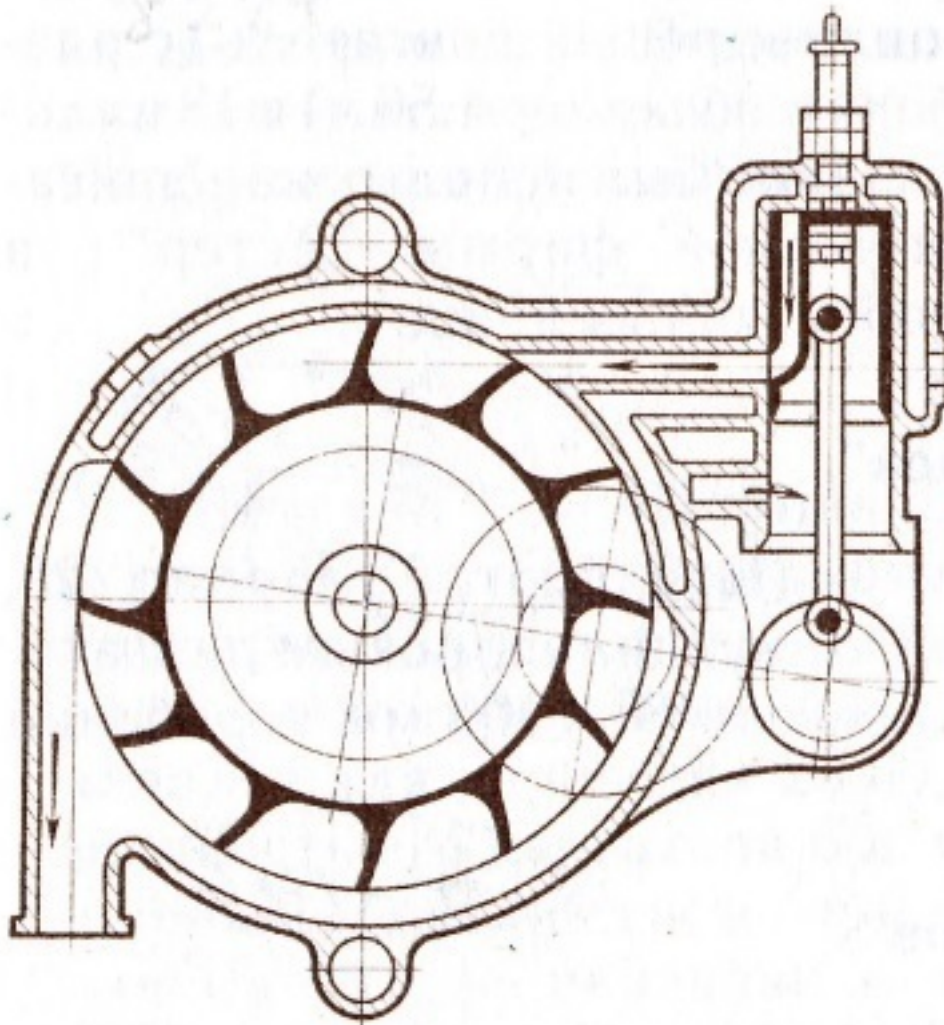


Схема двигателя П. Урала

4 (17) – 28 июля (10 августа) – первые в России испытательные пробеги грузовиков и санитарных автомобилей различных фирм «на прочность, выносливость и экономичность», организованные Военным ведомством с помощью «Учебной автомобильной роты», возглавляемой П.И. Секретовым. Пробеги прошли поочередно по двум маршрутам от Санкт-Петербурга: до Москвы и обратно (4-21 июля) и до Нарвы (25-26 июля). 28 июля состоялся Высочайший смотр участников пробега и автомобилей императором России Николаем II.

4 (17) июля по поручению ИРАО из Санкт-Петербурга в Севастополь выехал на «Руссо-Балте» А.П. Нагель с Ф.А. Бобошко, В.Н. Ивановым и В.И. Вельяшевым для рекогносцировки трассы будущего автопробега.

10 (23) июля в Санкт-Петербурге проведено «испытание автомобилей» на призовые кубки: Л.В. Валенского, В.И. Шишкина, Кревинга и А.М. Пашкевича.

21-23 июля (3–5 августа) «Московское автомобильное общество» (МАО) организовало автопробег Москва – Рига через города: Юхнов, Рославль, Смоленск, Витебск, Псков. Из 13 стартовавших 10 экипажей прошли всю дистанцию 1116 вёрст (почти 1200 км) без поломок.

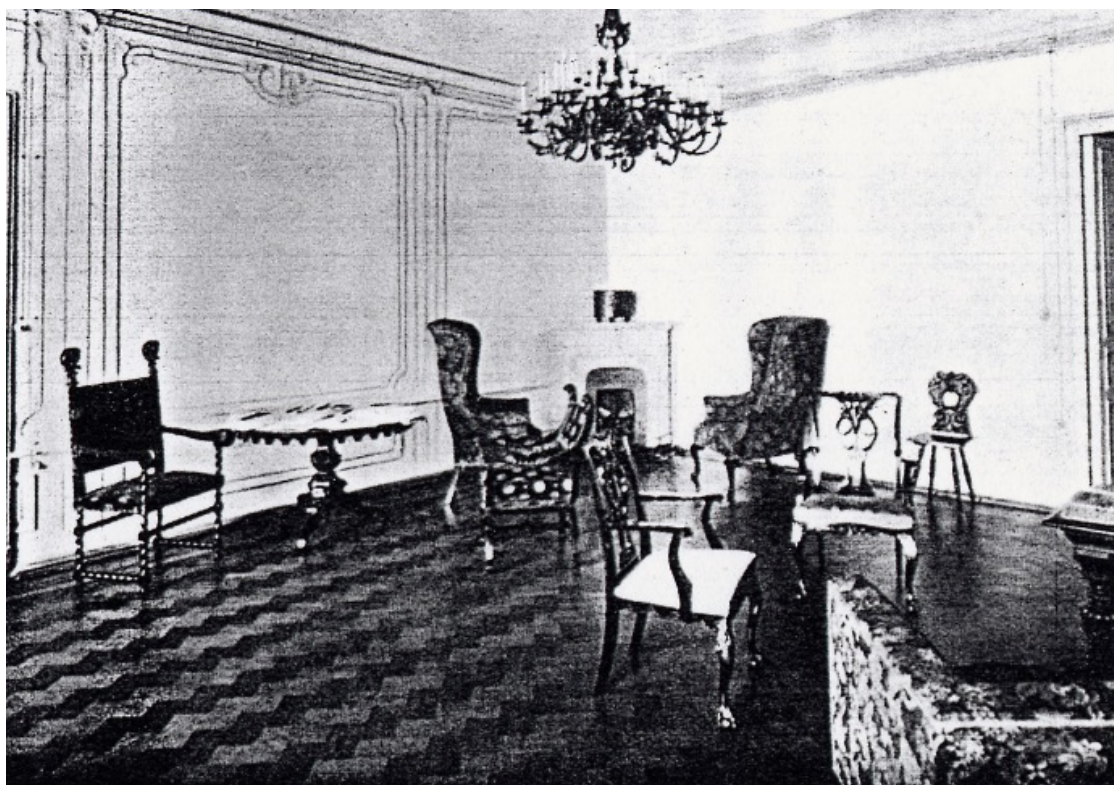
15 (28) августа состоялись традиционные автогонки на Волхонском шоссе под Санкт-Петербургом на кубок П.Н. Беляева.

4 (17) сентября – автопробег по грунтовым дорогам под Санкт-Петербургом на дистанцию 100 км, который был первым автокроссом в России. После пробега, 6 сентября, в Манеже была выставка автомобилей, участвующих в соревновании.

7–16 (20–29) сентября – международный автопробег типа ралли на Императорский приз от Санкт-Петербурга до Севастополя («Севастопольский автопробег») на 2086 вёрст (2225 км), из них около 800 вёрст по бездорожью. Стартовало 57 экипажей, финишировало 45 (21% схода), из них 25 без штрафных очков. На Севастопольском автопробеге впервые проводился командный зачёт для клубов. Победила московская команда «Первого русского автоклуба» (ПРАК) в составе: И.Н. Филиппов, Н.М. Миронов, П.П. Ильин и Г.О. Фольман.

21–22 сентября (4–5 октября) – первое соревнование типа ралли на Кавказе («Кавказский автопробег») по маршруту Новороссийск – Гагры на 450 вёрст (480 км). Стартовало 29 экипажей, финишировало 26. В 25 верстах от Гагры прошли дополнительные состязания – «верстовые гонки». Первый приз в общем зачёте завоевал австриец граф Коловрат на «Лаурин-Клемент».

20 ноября «Императорское Российское автомобильное общество» («ИРАО») разместилось в престижном месте по новому адресу на Дворцовой набережной в доме № 10, в котором было несколько просторных помещений: кабинет президента, комитетская, зал заседаний, гостиная, бильярдная. Из окон открывался прекрасный вид на Неву и Петропавловскую крепость.



Зал заседаний

Осенью в Москве «Первый русский автоклуб» (ПРАК) начал расстановку первых дорожных знаков, вначале по Петербургскому шоссе до деревни Безбородково, а потом по другим шоссе́йным дорогам Московской губернии.

8 (21) декабря учреждено Одесское автомобильное общество 2 членами-учредителями и 52 автоспортсменами (ул. Гаванная, 3). Президентом избран А.В. Вассаль, вице-президентом – И.Н. Яловигов (затем полковник Н.Н. Николич), казначеем – Н.К. Ксида (затем Э.М. Ваккер), секретарём – Я.И. Левенштейн (затем Ю. Окша-Оржеховский). В структуре общества имелись комиссии: экскурсионная (гонки, пробеги, совместные поездки и пр.), техническая и ревизионная. В состав комитета и комиссий общества вошли известные автомобилисты города: В.А. Анатра, В.А. Вассаль, А.А. Цорн, В.К. Фаатц и другие. Членские взносы устанавливались в 50 руб. в год, вступительные – 25 руб. Все члены общества получали журнал «Автомобиль» за счет членских взносов.



16 декабря в Санкт-Петербурге состоялось торжественное открытие помещения и гаража «Первой Учебной автомобильной роты», которые специально построены в Подъездном переулке около Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (у Витебского вокзала),

по соседству с печально известным «Семёновским плацем» – бывшем местом казни государственных преступников.

31 декабря (13 января 1912 г. по н.ст.) в Санкт-Петербурге в 8 часов утра у Московской заставы стартовал единственный российский экипаж А.П. Нагеля и В.А. Михайлова на специально подготовленном «Руссо-Балте С-24/30» (заводской номер 9), участвующий в международном Монакском ралли («Rallye – Automobile Monaco»).

События и факты 1911 г. в России и мире

Россия: ♦ С 14 марта стали вводиться земства в западных областях России. ♦ Гибель П.А.Столыпина – реформатора царской России. ♦ Вдова полковника Оренбургского казачьего войска А.Г. Кудашева завершила за 1,5 года уникальный конный переход от г. Харбина в Санкт-Петербург; ее лошадь «Монголик» была взята ею из табуна диких лошадей «чистых монгольских кровей».

Англия: ♦ Фирма «Скотт» построила первый в мире мотоцикл с 2-тактным 2-цилиндровым двигателем водяного охлаждения, который сейчас демонстрируется в Политехническом музее Москвы.

Германия: ♦ 4 июля дан старт автогонке на Приз Генриха Прусского по маршруту Гамбург – Лондон (через Ла-Манш на пароход), в котором участвовали многие важные персоны. Впервые отмечено, что все автомобили были раскрашены (как сейчас в автоспорте), а на крыше автомобиля известного английского романиста А. Конан-Дойля (автор романов о Шерлоке Холмсе) был глиняный петух, который тем громче «пел», чем быстрее шел автомобиль (повидимому, от набегающего потока воздуха).

Италия: ♦ В Риме образована мотоциклетная федерация «Federazione Motociclistica Italiana» (FMI).

США: ♦ 30 ноября с успехом прошли очередные международные автогонки на Кубок Вандербильта (начались с 1904 г.), имеющие статус – «Большой Приз Америки»; на дистанции 411 миль показан рекорд – 74,5 миль/ч (в прошлом году – 70,5 миль/ч). ♦ Американский гонщик Р. Бэрмен на автомобиле «Блитцен-Бенц» 23 апреля установил новый абсолютный мировой рекорд скорости автомобиля – 228,04 миль/час. ♦ Абсолютный рекорд скорости мотоцикла установленный Дж. де Розье на «Индиан» (994 см³) составил 140,59 км/ч, а затем Ч.Р. Коллиер на «Матчлесс-ЯР» (998 см³) довел его до 147,01 км/ч.

Франция: ♦ В Париже состоялся конкурс «исторических» автомобилей, первый приз на котором завоевал «Панар-Левассор» находящийся в постоянной эксплуатации с 4 декабря 1891 г. ♦ Инженер Лисен построил аэросани, а Фабр – гидроплан.

Мир: ♦ Человек впервые побывал на обоих полюсах Земли. Экспедиция американца Р.Э. Пири достигла Северного полюса в конце марта, а экспедиция норвежца Р. Амундсена покорила Южный полюс 14 декабря.

1912 год

1 января по итогам прошедшего года в Россию ввезено 3851 автомобилей и мотоциклов на общую сумму 10 825 400 руб.

7 (21) января экипаж А.П. Нагеля и В.А. Михайлова на «Руссо-Балте» первыми финишировали в г. Монте-Карло среди 87 стартовавших экипажей соперников из 8 стран, участвующих в Монакском ралли (всего финишировало 59 экипажей). Дистанция 3257 км успешно преодолена ими за 195 часов 23 мин, несмотря на сложные дорожные и метеорологические условия маршрута (19-градусный мороз, снежные заносы, гололёд и ухабы российских дорог, туман и дождь). Русскому экипажу был присуждён 1-й приз маршрутов, 1-й приз выносливо-

сти и 9-й приз общей классификации. Император Николай II наградил А.П. Нагеля орденом Святой Анны III степени.

15 (28) марта в связи с организацией испытательного автопробега грузовиков «Первой учебной автомобильной роты» в Санкт-Петербурге состоялось совещание представителей различных автозаводов и фирм России и зарубежных стран.

16 марта разрешено создание акционерного общества «Автомобиль» (называлось также «Самоход» или «Самокат») для организации грузовых перевозок в Санкт-Петербурге.

11 (24) апреля в Санкт-Петербурге состоялось учредительное собрание Всероссийского союза (общества) мотоциклистов – ВСМ (ВОМ).

15 (28) – 29 апреля в Одессе впервые проходила автомобильная выставка – «Одесский автосалон», организованная «Одесским автомобильным обществом» (ОАО) при содействии «Императорского Российского автомобильного общества» (ИРАО).

1–2 (14–15) мая прошел автопробег Москва – Новгород – Санкт-Петербург, организованный «Московским автомобильным обществом» (МАО). Общее время движения (исключая ночлег в Новгороде и остановки) составило около 18 часов (40 км/час).

4 мая Городская дума Санкт-Петербурга рассмотрела вопрос об эксплуатации стоянок «дышловых» и «троечных» экипажей, ломовых телег и автомобилей. Постановление (вошло в силу 18 мая) гласило: «Предоставить таксомоторам право движения и остановки наравне с извозчиками». Решено также взимать плату за пользование стоянками.

6 (19) мая состоялась традиционная «верстовая гонка» на Волхонском шоссе, организованная «Санкт-Петербургским автоклубом» (СПАК). Финиш в 1,5 версты (1,6 км) от станции Александровская, поэтому подвоз зрителей осуществлялся таксомоторами. Судьи на старте: В.А. Лебедев, В.А. Михайлов, В.В. Навроцкий; на финише: В.П. Всеволожский, Н.И. Котович, С.А. Степанов, А.П. Нагель, Р.М. Дидерихс, Н.Г. Кузнецов, В.А. Зенченко и др. Победил К.А. Меллер на «Опеле», пройдя версту за 28,8 с (133,4 км/ч).

24 мая – 11 (6–24) июня состоялся очередной автопробег «Учебной автомобильной роты» во главе с П.И. Секретовым на 19 автомобилях (в том числе два «Руссо-Балта»), вместе с 21 легковыми автомобилями зарубежных фирм из 9 стран по маршруту: Санкт-Петербург – Псков – Гродно – Минск – Смоленск – Вязьма – Москва – Тверь – Новгород – Санкт-Петербург, на 2725 вёрст (2907 км), из них 1028 вёрст (1096 км) по грунтовым дорогам. Хорошо зарекомендовали себя все 8 автомобилей «Руссо-Балт» С24/30 производства «РБВЗ», которые поступили на испытания в учебную роту еще 2 мая 1911 г., где они были признаны пригодными для военной службы и стали поставляться для русской армии.

27 мая (9 июня) Симферопольское гимнастическое общество организовало автотогонки по кругу. На гоночном автомобиле «Бугатти» спортсмен Терещенко прошел 2 версты за 1 мин 47 с (71,8 км/ч), мотоциклист Абрам Гилис на «Некарсульме» 2,5 л.с. прошел 4 версты за 4 мин 14,5 с (60,4 км/ч), а Тиссен на «Некарсульме» 6 л.с. прошел 8 верст за 6 мин 26 с (79,6 км/ч).

В июне открылось автомобиль-омнибусное движение от Санкт-Петербурга до Сергиевской пустыни в Стрельне.

Русский инженер Д.М. Балаховский **организовал** вместе с компаньонами во Франции фирму «Балаховский-Кэр» для постройки грузовых автомобилей. Эти автомобили с колёсной формулой 4x2 и 4x4 имели электрическую трансмиссию и поставлялись французской армии.

17 (30) июня состоялись «верстовые гонки» СПАК совместно с дополнительными состязаниями участников Варшавского автопробега (раздельный зачёт). Лучший результат у А.В. Солдатенкова на «Рено» – 137,4 км/ч; среди участников Варшавского автопробега лучшим был немецкий экипаж Кендаля на «Остине» – 128,5 км/ч.

17 (30) июня – 3 (16) июля состоялся международный «**Варшавский автопробег**» на Императорский приз на 3200 км по маршруту: Санкт-Петербург – Ревель (Рига) – Варшава – Киев – Москва, причем 700 вёрст проходило по грунтовым дорогам. Кроме России были участники из Германии, Англии, Франции, Италии, Австрии, Америки, Бельгии и Испании. Стартовало 19, финишировало 12 участников (сход 37%). Главный приз за лучший комплексный результат неожиданно для всех получил рядовой московский автолюбитель П.Ф. Шорыгин.

2 (15) июля проведены «Верстовые гонки» под Москвой на Ярославском шоссе для участников Варшавского автопробега и московских спортсменов. В группе туристических автомобилей победил А.Н. Раппопорт на «Фиате» – 112 км/ч. А.В. Солдатенков на гоночном «Рено» 105 л.с. показал среднюю скорость 140,7 км/ч., а А.Н. Коншин на «Опеле» – 160 км/ч, что является очередным всероссийским рекордом.

Летом в Эстонии прошли **первые автогонки** по маршруту Таллинн – Мярьямаа – Таллинн, победителем которых стал Ю. Йохансон.

27 августа (9 сентября) стартовали ралли «Сан-Себастьян» (Испания) из Москвы через Санкт-Петербург экипажей А.П. Нагеля и А.И. Ефрона на «Руссо-Балтах» на дистанцию 4402 км. Через два дня в Санкт-Петербург стартовали экипажи С.С. Овсянникова на «Воксхолле» и Г.Т. Ашофа на «Металлуржике» (3684 км). Экипаж А.П. Нагеля завоевал 1-й приз «Кубок выносливости» и 2-й приз за занятое место; у А.И. Ефрона – 3-й приз; Г.Т. Ашоф получил 1-й приз на конкурсе «красоты и изящества автомобилей, прибывших издалека» (всего стартовало 104 экипажа).

5-11 (18–24) сентября «Одесское автомобильное общество» (ОАО) при содействии ИРАО провело Крымский автопробег по маршруту: Одесса – Николаев – Херсон – Симферополь – Севастополь и обратно на 1160 вёрст (1238 км), из них около 1000 вёрст по грунтовым и просёлочным дорогам. Первый приз ИРАО – у М.П. Дмитриева на «Лорен-Дитрих».

6-9 (19–22) сентября – русско-германский автопробег по маршруту Кенигсберг – Рига, организованный «Балтийским аэроавтомобильным клубом» на дистанцию около 1030 км. Впервые старт русских автогонок дан за границей, откуда, миновав прусскую границу, автомобилисты прошли через Ковно (Каунас), Псков и финишируют в Риге. Участвовали 16 русских и 8 немецких автомобилистов. Приз великой княгини Виктории Федоровны присужден барону Менгдену на «Бенце», приз города Риги – немцу Рейхштейну на «Бреннабор».

9 (22) сентября ОАО организовало второй автопробег по маршруту: Одесса – Николаев – Херсон – Каховка – Симферополь – Севастополь и обратно.

9 (22) сентября «Первый русский автоклуб» (ПРАК) организовал очередные 100 километровые автогонки под Москвой. На этот раз дистанция была свернута вдвое; старт-финиш у деревни Еленино на 31 версте Петербургского шоссе, поворот – в предместьях г. Клин. Победил Р.Р. Винклер на «Лаурин-Клемент». Во время гонок на 41 версте Петербургского шоссе среди села Дурыкино погиб лидер гонок А.К. Коншин: на крутом повороте на мост его автомобиль врезался в телеграфный столб.

17–21 сентября (30 сентября – 4 октября) состоялся второй в этом году испытательный пробег «Учебной автомобильной роты» на грузовых и дополнительно 23 служебных легковых автомобилях на дистанцию 2491 км по маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Владимир и обратно. На всех этих автопробегах протоколировались результаты испытаний (техническое состояние, расход горючего и т.п.), которые затем изучались и использовались для принятия решений.

19 сентября – 12 (2-25) октября прошли третьи конкурсные испытательные пробеги грузовых автомобилей (52 автомобиля из 6 стран и 21 фирмы) Военного ведомства под руководством П.И. Секретова по маршруту: Санкт-Петербург – Новгород – Валдай – Тверь – Москва – Малый Ярославец – Юхнов – Рославль. Старт дан в торжественной обстановке на Марсовом поле Санкт-Петербурга, куда после финиша вновь прибыли грузовики. После про-

бегов первое автомобильное подразделение в русской армии «Учебная автомобильная рота» была переименована в «Военно-автомобильную роту».

1 октября «ИРАО» совместно с Торговым домом «Победа» впервые организовали автокросс на 2 версты за Нарвской заставой по заранее неизвестному маршруту с препятствиями: три раза пройти вброд речку и подняться на крутой глинистый берег. Норма времени 30 мин, межстартовый интервал 10 мин, порядок стартов по жребию. Среди 14 участников 1-е место занял С. Тефферсфильд на «Форде» 18 л.с. пройдя трассу за 4 мин 39 с (27,5 км/ч). Многие участники также благополучно прошли дистанцию, в том числе полностью преодолела все трудности «авиатриса» Е.П. Самсонова (одна из первых летчиц) на «Упмобиле», затратив 8 мин 13 с (15,6 км/ч).

К концу года «Русско-Балтийский вагонный завод» («РБВЗ») в Риге изготовил 95 автомобилей «Руссо-Балт», из которых в свободную продажу поступило 78 автомобилей, а остальные шли по заказу Военного ведомства в русскую армию (с 1914 г. – только в армию). Главным конструктором автомобильного отдела «РБВЗ» в этом году вместо швейцарского инженера Ж. Поттера стал немецкий инженер Э. Фалентин.

В Россию ввезено 2236 автомобилей на общую сумму 7 411 100 руб.

События и факты 1912 г. в России и мире

Россия: ♦ В России прошла волна стачек, одной из причин которых был расстрел рабочих 4 апреля на Ленских золотых приисках. В Санкт-Петербурге рабочие «Г.А. Лесснер» 18 апреля, в знак протеста против Ленского расстрела, объявили забастовку; 800 рабочих отметили «вечную память» во дворе завода, а затем разошлись по домам. ♦ 15 ноября открылась IV Государственная дума (ропуск 25.2.1917), которая утвердила новый проект строительства Московского метрополитена из трёх линий: от Смоленского рынка до Каланчёвской площади, от Виндавского (Рижского) вокзала до Серпуховской площади и от Тверской заставы до Покровской заставы. ♦ Вышел классический труд Н.Е. Жуковского «Теоретические основы воздухоплавания». ♦ Формирование первых авиационных частей в русской армии. ♦ Экспедиция Г.Я. Седова на судне «Святой Фока» к Северному полюсу. ♦ Юный штаб-трубач 7-го Тамбовского запасного кавалерийского полка В. Агапкин, написал «Прощание славянки», посвящённую, как он сам отмечал, «всем славянским женщинам в связи с событиями на Балканах» (освободительная война против 500-летнего оттоманского ига Турции), и ставшую музыкальным символом России XX века.

Бельгия: ♦ Создана национальная мотоциклетная федерация «Federation Motocycliste de Belgique» (ФМВ).

Голландия: ♦ По инициативе известного автомобильного деятеля Штейнбуха в Гааге основывается музей автомобилизма на базе автомобильного техникума, который «представил свою залу».

Италия: ♦ Д. Агнелли развернул серийный выпуск автомобилей «Фиат».

Западная Европа: ♦ С 16 по 23 июня проходил «Альпийский пробег» на 2400 км для туристских автомобилей.

США: ♦ В г. Детройт штата Мичиган фирма «Шевроле» собрала свой первый автомобиль. ♦ Кеттерниг изобрел электростартер для запуска двигателей, который стал внедряться на автомобилях (не исключая пусковую рукоятку), а также тормоза на каждое колесо. Первым в мире автомобилем, оснащённым электростартером стал «Кадиллак» 30-й модели. ♦ Статистика несчастных случаев в Нью-Йорке за 11 месяцев: от автомобиля убит 201 человек, от трамвая – 121, от конных экипажей – 164; ранено 1260 человек (трамваем – 667, лошадью – 297).

Франция: ♦ В Большом Дворце Парижа 17 декабря открылся XIII автомобильный салон.

Мир: ♦ В столице Швеции Стокгольме успешно прошли V Олимпийские игры, в программу которых впервые включены соревнования по современному пятиборью. ♦ Мир был потрясен самой большой техногенной катастрофой – гибелью «непотопляемого» лайнера «Титаник».

1913 год

13 (26) января и 20 января (2 февраля) в Санкт-Петербурге, на замёрзшей Невке у речного яхт-клуба, состоялось соревнование аэросаней (впервые в 1911 г.) и автомобиля-снегохода Кегресса. Лучшие результаты: автомобиль Кегресса – 62,3 км/час; аэросани графа Лессепса с двигателем 50-60 л.с. – 60,0 км/ч; аэросани РБВЗ – 52,9 км/ч.

10 (26) февраля впервые в истории отечественного автоспорта прошли автогонки по льду Финского залива от Санкт-Петербурга до Кронштадта и обратно на дистанцию 50 верст (53,3 км), организованные СПАК. Многочисленные зрители приветствовали призёров: Вигеля на «Воксхолле» – 38,7 км/ч, Данилко на «Упмобиле» – 36,7 км/ч (участвовало 11 экипажей).

30 марта – 11 (12-24) апреля «Одесское автомобильное общество» провело вторую автомобильную выставку, большинство экспонатов которой были автомобили и мотоциклы их владельцев.

Весной «Московское автомобильное общество», под председательством князя Н.С. Щербатова, выпустило карты шоссейных дорог от Москвы до Санкт-Петербурга, Риги (в том числе через Новгород), Рязани, Смоленска, Нижнего Новгорода, Воронежа (через Харьков), а также карты отдельных участков автопробега Москва – Берлин – Париж.

15 (28) апреля «Южно-Русский автомобильный клуб» организовал «верстовые гонки» по Белгородскому шоссе близ Харькова при старте с места. Лучший результат показал П.Л. Яффе – 53,5 с (71,8 км/ч). Дамский приз за искусство управлением автомобилем получила госпожа А.И. Коваленко.

1-9 (14-22) мая «Первый русский автоклуб» в Москве впервые организовал Всероссийский звёздный пробег автомобилей и мотоциклов («Звёздный автотосъезд») по 11 маршрутам с финишем в Москве из городов: Рига через Смоленск, Рига через Новгород, Варшава, Киев, Кишинёв, Ялта, Ставрополь и др. Из 56 участников, стартовавших в разных городах России, финишировали 39. Победил Ф. Суручан из Кишинева на «Бенц-14-35», который завоевал главный приз ИРАО. С 13 мая участники «Звёздного московского автопробега» были почетными гостями IV выставки.

5 (18) – 19 мая (1 июня) с успехом прошла IV международная автомобильная выставка, которая располагалась в специально оборудованном Михайловском манеже Санкт-Петербурга. Были представлены почти 250 легковых автомобилей, около 40 грузовиков и омнибусов, порядка 30 автомобилей специального назначения (санитарные машины, полевые кухни, проекторные установки, радиотелеграфные станции, цистерны и т.д.). Большинство из них – производства зарубежных фирм. «Русский автомобильный завод И.П. Пузырев» представил три автомобиля марки «Пузырев»: два с кузовом «торпедо» военного типа и один с закрытым кузовом «лимузин» гоночного типа.

14 (27) мая рекордные заезды на Волхонском шоссе организованы «Санкт-Петербургским автоклубом» (СПАК). На этих соревнованиях показан высший результат в скорости автомобиля на территории Российской империи – 202,1 км/ч, принятый как всероссийский рекорд, которой достиг немец Ф. Хернер на гоночном автомобиле «Бенц-82-200» 200 л.с. На «Руссо-Балте» И.И. Иванов установил «рекорд скорости для русской машины» – 129,7 км/ч. «Русский рекорд скорости для дам» установила госпожа А.Д. Римская-Корсакова на «Воксхолле» – 111,0

км/ч. Здесь впервые применялась автоматическая засечка времени на аппарате Б.С. Постникова.

19 мая (1 июня) в Санкт-Петербурге на Волхонском шоссе СПАК провел верстовые мотогонки со стартом схода. Спортсмен Лампе на «Индиане» 7 л.с. впервые в России преодолел 100-километровый рубеж скорости мотоцикла и установил новый всероссийский рекорд 100,5 км/ч, который ранее принадлежал Ф. Донье еще с 18 июля 1904 года. Московский спортсмен Б.М. Кремлев на мотоцикле «Рудж» (500 см³) также установил новый всероссийский рекорд, пройдя 1 версту с хода за 37,4 с со скоростью 104,63 км/ч. Судили соревнования: Р.М. Дидерихс, А.П. Нагель, Н.П. Нагель, И.А. Фрязиневский, П.Н. Азанчевско-Азанчев и Ф.Д. Бобошко.

26 мая (8 июня) – первая в России международная кольцевая автогонка по типу «Гранпри», проведенная СПАК по примыкающим дорогам: Волхонское шоссе, Пулковое – Гатчина, Царское Село – Красное Село, Красное Село – Лигово. Длина круга 28,6 вёрст (30,5 км), дистанция – 7 кругов, т.е. 200,2 версты (213,4 км). Экипаж – 2 человека (управляющий и механик). Победил Г.М. Суворин на «Бенце» – 2:23;5. Наивысшую среднюю скорость круга – 126,2 км/ч показал И.И. Иванов на «Руссо-Балте».

В мае впервые русский мотогонщик, москвич Б.М. Кремлев, выступал за рубежом. Старта среди 106 участников в Англии на острове Мэн в гонке «Турист-Трофи», он шёл девятым в своём классе 500 см³ на «Рудеж-Мульти» и неуклонно приближался к лидерам, однако в конце гонки потерпел аварию и выбыл из борьбы.

12 (25) – 17 (30) июня автомотопробег Москва – Париж на дистанцию 3087 вёрст (3293 км), организован «Московским автомобильным обществом (МАО)». В день старта из Санкт-Петербурга приехал вице-президент ИРАО В.В. Свечин. Из 20 стартовавших участников, 16 финишировало, пройдя все 13 этапов по маршруту: Москва – Тверь – Новгород – Псков – Рига – Тильзит – Данциг – Кельберг – Берлин – Лейпциг – Франкфурт – Страсбург – Нанси – Париж.

25 июня – 2 (8 – 15) июля автопробег «Victoria Fahrt» по Швеции организован «Балтийским Автомобиль и Аэроклубом» совместно с «Королевским Шведским автомобильным клубом». Из 60 участников, 48 было русских автомобилистов, в том числе великий князь Кирилл Владимирович и великая княгиня Виктория Фёдоровна. Маршрут: Стокгольм – Упсала – Сала – Крильбю – Фалун – Ретвик – Лудвика – Эребро – Эриксберг – Нычепинг – Маргефред. Спортивная сторона автопробега заключалась в «гонках на подъём» (подъём на холм) и «соревнования в шинах и камерах» (демонтаж и монтаж колеса).

29 июня (11 июля) в Киеве открылась Всероссийская выставка, в организации автомобильного отдела которой деятельное участие принимал «Киевский клуб автомобилистов». На эту выставку 50 автомобилей от 15 фирм были доставлены с IV автомобильной выставки Санкт-Петербурга.

4 июля утвержден устав «Санкт-Петербургского общества деятелей автомобильной промышленности и торговли» (прошение министру торговли и промышленности было подано 28.02.1912 г.).

11 (24) июля – начало большого путешествия по России А.П. Нагеля на «Руссо-Балте» («дедушке русских автомобилей») по маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Симбирск – Самара – Саратов – Воронеж – Харьков – Севастополь – Одесса – Киев – Рига – Санкт-Петербург. Вместе с А.П. Нагелем в поездке были полковник В.В. Гейман, который подробно описал эту поездку в своей книге.

На Дальнем Востоке в г. Благовещенске на пароходостроительном заводе «И.П. Чепурин» (улица Казачья, 59) **начали изготовление легковых автомобилей**. Один из таких автомобилей был построен к 1915 г. для сына и наследника владельца К.И. Чепурина.

1–5 (14–18) августа мотопробег по маршруту Саратов – Самара совершил А.Д. Халкипов на мотоцикле «NSU» 6 л.с. по поручению ИРАО для выбора маршрута очередного авто-

пробега на Императорский приз 1914 г. Весь путь пройден в 4 этапа: Саратов – Вольск, 140 вёрст; Вольск – Хвалынский, 100 вёрст; Хвалынский – Сызрань, 90 вёрст; Сызрань – село Рождественное, 160 вёрст. Дороги оказались в большинстве труднопроходимыми.

20 августа автопробег по маршруту Ораниенбаум – Псков – Двинск – Рига и обратно совершили В. Лашкевич и Б. Стуккей на автомобиле «Опель» 8-12 л.с.

30 августа в Казани дан старт автопробегу до Екатеринбурга, в котором использовались только автомобили марки «Мерседес».

14–15 сентября автопробег Москва – Ярославль – Москва на дистанцию 496 вёрст (530 км), организован «Московским автомобильным обществом».

9 ноября – старт А.П. Нагеля с Б.Н. Никифоровым на «дедушке русских автомобилей «Руссо-Балт» (заводской № 14 выпуска 1909 г.) с шинами «Проводник» в 11 утра от Санкт-Петербургского отделения РБВЗ в Эртелевом переулке (ныне ул. Чехова). Маршрут – Западная Европа и Северная Африка. Эта выдающаяся автотуристская поездка продолжалась до первой половины января 1914 г. и прошла через: Берлин, Париж, Ниццу, Барселону, Картахену, Оран, Алжир, оазис Бискра, Тунис и Неаполь. В поездке А.П. Нагель избран почётным членом Монакского автомобильного клуба. Это путешествие подробно описал Е.М. Кузьмин (позднее присоединился к экипажу) в своей книге «По Африке на автомобиле. Кругом Средиземного моря», вышедшей в свет на следующий год в Петрограде.

В этом году Россия ввезла 5350 автомобилей на общую сумму 17 128 470 руб., т.е. по средней стоимости 3201,6 руб. за один автомобиль.

События и факты 1913 г. в России и мире

Россия: ♦ Население Российской империи составляет 170 млн человек. ♦ По многим отраслям промышленности Россия занимает главенствующее положение среди мировых великих держав, но лидерство основательно подтачивается социальными неурядицами. ♦ Начались торжества по случаю 300-летия царствования династии Романовых. ♦ Русский велосипедист А. Панкратов награждён бриллиантовой звездой – высшей наградой Международного союза велосипедистов (УСИ) – за кругосветное путешествие на велосипеде, которое он совершил в 1911-1913 гг. ♦ Конструктор И.И. Сикорский построил первый многомоторный самолёт-биплан.

Англия: ♦ Прошли первые международные мотоциклетные соревнования – эндуро.

Канада: ♦ Образована Автомобильная ассоциация «Canadian Automobile Association», находящаяся в столице г. Оттава.

США: ♦ Г. Форд ввел на своем заводе в г. Детройте сборочный конвейер, вначале для производства магнето, а позднее для сборки всего автомобиля.

Тунис: Основан национальный автомобильный клуб «National Automobile Club de Tunisie».

1.5. Первая мировая война и революция в России 1914–1917 гг.

1914 год

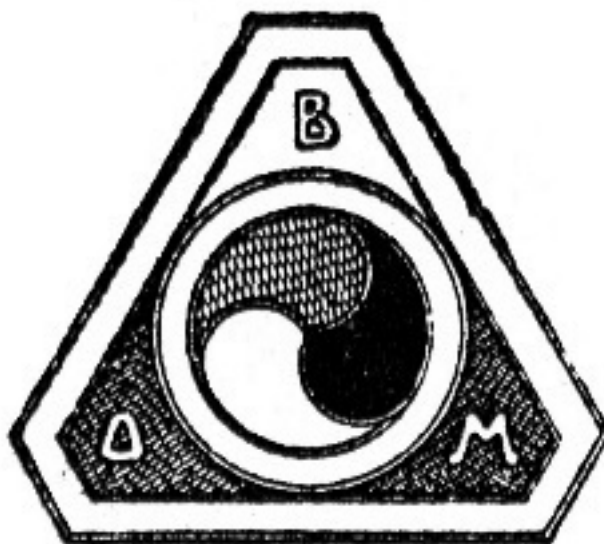
2 января в Казани прошёл автопробег на 80 вёрст (85,3 км) по заснеженному Оренбургскому тракту до села Шуран. Норма времени 3 часа 20 мин. для автомобилей до 30-40 л.с. и 2 часа 45 мин. для «более сильных машин». Из 8 экипажей победил В.К. Иванов на «Кейсе», пройдя дистанцию за 1:30;30 (56,6 км/ч). Участвовал граф М.А. Соллогуб на «Гупмобиле», показавший среднюю скорость 33,7 км/ч, что значительно превышает скорость передвижения, описанный его родственником.

«Автомобильный клуб Франции», являющийся «законодателем мод» в международном автоспорте, официально признал ИРАО как **единственную спортивную организацию**, призванную регламентировать автомобильный спорт на территории России, и отметил, что «под страхом дисквалификации никто не может принимать участие в испытаниях, которые не организованы Императорским обществом, или не устроены под покровительством, или по полномочию этого общества».

Акционерное общество «Русский Рено», являющееся филиалом французской автомобильной фирмы «Рено», построило в Санкт-Петербурге завод для выпуска автомобилей, но планы изменились в пользу **строительства специализированного автомобильного завода** в г. Рыбинске.

15 февраля «Санкт-Петербургский автоклуб» (СПАК) провел 2-ю автогонку по льду Финского залива до Кронштадта и обратно (16 участников). Лучший абсолютный результат показал Н. Верн на «Упмобиле», прошедший дистанцию 49 вёрст (52,3 км) со средней скоростью 60,8 км/ч. Госпожа Суворина на «Опеле» завоевала специальный приз (46,5 км/ч). Гонку снимали «кинематографы» и многочисленные фотографы.

В марте в Санкт-Петербурге основано «Всероссийское общества мотоциклистов» (ВОМ), штаб-квартира которого находилась в редакции журнала «Автомобиль» на Литейном проспекте, 36, квартира 3 (квартира А.П. Нагеля). Должность председателя оставалась вакантной, а всю текущую работу вел вице-председатель штабс-капитан П.Н. Азанчевский-Азанчеев (затем А.П. Нагель). В комитет общества входили военные и гражданские лица: полковники фон Витт и Крузе, штабс-капитан Кучевский, Чешер, Галле, Лампе, Малевинский, поручик Халютин, Э. Беллинг (секретарь), Н.П. Нагель (казначей) и др. Членские взносы составляли 5 руб. в год, вступительные – 3 руб.



Весной основано Воронежское общество автомобилистов (г. Воронеж – центр губернии). В начале 1915 г. руководство Общества обратилось в Императорское Российское автомобильное общество (ИРАО) о приёме его члены Союза ИРАО. Однако, как отмечал журнал Автомобиль (№ 3, 1915 г.): «...ввиду текущих событий не созывать в 1915 г. союзного комитета...», решение о приёме приняло неопределённый характер. Первая мировая война и после-

дующие революционные события в России не позволили развернуть деятельность этого общества.

4–8 мая Бессарабский автопробег по «ухабам и рытвинам» грунтовых дорог организован Одесским автомобильным обществом по маршруту: Одесса – Тирасполь – Бендеры – Кишинёв – Ананьев – Елисаветград – Одесса на дистанцию 850 вёрст (907 км). Автомобили распределялись по категориям в зависимости от мощности двигателя. Стартовало 14 экипажей. Несмотря на сложные дорожные условия «пробег по грязи» закончился благополучно.

14–15 мая в автопробеге Екатеринославского автомобильного клуба на 500 вёрст по грунтовым дорогам через Бузулук, Херсон, Николаев до Одессы по принципам ралли (опоздание на контрольные пункты пенализировались) участвовал 21 экипаж. Так как все участники финишировали без штрафных очков, то для всех был утверждён «диплом на почётный приз ИРАО и бронзовая роскошная доска на автомобиль работы Парижского монетного двора».

18 мая состоялась вторая международная кольцевая гонка «Большой Приз Санкт-Петербурга» на 7 кругов с дистанцией 210 верст (224 км). Трасса почти та же, что и в гонке 1913 г., образованная четырехугольником примыкающих шоссе: Волхонка, Пулково – Гатчина, Царское Село – Красное Село, Красное Село – Лигово. Участвовало 15 гонщиков из России и Германии. Победил В. Шоль, пройдя 7 кругов за 1:48;32,2 со средней скоростью 123,8 км/ч., причем на одном из кругов он достиг средней скорости 138,14 км/ч.

29 мая – 1 июня (10–13 июня) «Московское общество мотоциклистов» впервые организовало мотоциклетную гонку по маршруту Москва – Санкт-Петербург – Москва на дистанцию 1287 вёрст (1373 км). Из 37 стартовавших 16 участников финишировали в установленную норму времени (84 часа), 15 участников сошли с трассы, 3 исключены за нарушения правил и 3 нарушили норму времени. От Москвы до Санкт-Петербурга быстрее всех прошёл Курчевский на «Рудж» 3,5 л.с. за время 15 часов 40 мин 34 с, что при дистанции 643,5 вёрст (686,5 км) составляет среднюю скорость 43,8 км/ч. Лучший результат на всей дистанции у Б. Кремлева на «Индиан» 7,0 л.с. – 38 час 50 мин (35,4 км/ч), опередившего ближайшего соперника ровно на 1 час. По особо разработанной шкале пенализации оценивалось состояние мотоциклов после скоростного пробега. Из всех участников только 4 не имели штрафных очков.

В частной мастерской Д.Н. Петунина из г. Верхняя Тура на Урале **построен автомобиль с одноцилиндровым двигателем воздушного охлаждения** мощностью 6 л.с., способный перевозить 20 пудов груза (320 кг) со скоростью 10 км/ч. Этот автомобиль экспонируется сейчас в Екатеринбургском областном краеведческом музее.

1 июня официально открыл свою деятельность на Украине Полтавский клуб автомобилистов (г. Полтава, ул. Каменная, дом 3), а менее чем через два месяца началась Первая мировая война. В начале 1915 г. руководство клуба обратилось в Императорское Российское автомобильное общество (ИРАО) о приёме его члены Союза ИРАО. Однако этот вопрос остался неопределённым и последующие события в России не позволили развернуть деятельность этого клуба.



1 июня состоялась «верстовая гонка» на 36-38 версте Владимирского шоссе, организованная ПРАК. Места для публики огорожены металлической сеткой. Хронометраж вёлся аппаратом «Телехрон» Б.С. Постникова. Стартовали с хода 18 участников в 10 категорий автомобилей (в зависимости от «размеров двигателя» – диаметра цилиндра и хода поршня). Разрешалось выступать в нескольких категориях на разных автомобилях. Лучший результат 164,1 км/ч на «Бенце» вновь показал в этом году немец В. Шолль. Эта была одна из последних гонок на рекордные заезды в дореволюционной России.

В Рязани на ипподроме неоднократно устраивались одновременные **мото- и велогонки**, на которые прибывали гонщики из Москвы и Коломны: Струнников, Колмогоров, Приказчиков и др., выступающие на мотоциклах иностранных фирм (марок).

24 июня Московское общество мотоциклистов провело рекордные заезды на 1 версту со стартом с места. Лучшие результаты по категориям мотоциклов: Босса на «Рудж» 3,5 л.с. – 71,1 км/ч; Евдокимов на «Индиан» 7,0 л.с. – 71,7 км/ч.

Поездка А.П. Нагеля на «Руссо-Балте» в г. Лион на Большой Приз (Grand Prix) Франции. Маршрут во многом пролегал по знакомым дорогам и городам: Петроград – Псков – Рига – Кенигсберг – Мариенбург – Бреслау – Вена – Венеция – Генуя – Ницца – Лион – Париж – Франкфурт-на-Майне – Берлин – Кенигсберг – Рига – Псков – Петроград. Автомобиль «Руссо-Балт С24/30» А.П. Нагеля с шинами «Проводник», который именовали «дедушкой русских

автомобилей» с июля 1910 г. совершил пробег 80 000 км без капитального ремонта. Эта была одна из последних поездок русских автомобилистов в Западную Европу, где назревала война.

6 июля прошли мотогонки на 1 версту и 50 вёрст с поворотом, организованные «Московским обществом мотоциклистов». Лучший результат на 1 версту при старте схода – у Б. Кремлева на «Индиан» 7 л.с. – 103,2 км/ч. Лучший результат на 50 вёрст – у Девойда на «Индиан» 6 л.с. – 81,0 км/ч. Рекорд для дорожных мотоциклов установил Л.И. Владимиров, который 50 вёрст на «Джемс» 3,5 л.с. прошёл за 66,4 км/ч. Владимиров также установил рекорд скорости на мотоцикле 1914 года – 1 верста за 0,36,6 (104,9 км/ч).

15 июля на заседании комитета ИРАО было принято единогласное решение «ввиду международных осложнений» отменить большой международный автопробег на Императорский приз по Закавказью и Крыму со стартом 12 августа в Москве и финишем в Одессе. Свернута была большая подготовительная работа, которая включала три рекогносцировочные поездки для выбора маршрута. Предполагалось, что вся дистанция составит около 4000 км, из которых около половины приходилась на грунтовые дороги, и включала 17 этапов, две верстовые гонки и один «подъем на холм». На 21 июня уже записалось 46 участников, среди которых была госпожа А.Д. Римская-Корсакова на «Аквила-Италиана».

На этом же заседании комитета ИРАО был **отменен большой международный звёздный автопробег** из городов России и Западной Европы с финишем 6 августа в Москве. Планировалось, что с 27 по 31 июля из Германии автомобилисты выедут по 5 маршрутам со стартом в Берлине, Франкфурт-на-Майне, Кельне, Гамбурге и Мюнхене. Из Франции старт намечался с 22 по 26 июля по 4 маршрутам: Париж, Бордо, Марсель, Лион (от Парижа); из Австрии 28-29 июля по 3 маршрутам: Вена, Будапешт, Прага; по 2 маршрута из Италии (Рим, Турин) и Швейцарии (Базель, Женева). По одному маршруту автомобилисты должны были направиться в Москву из Англии (Лондон), Дании (Копенгаген), Голландии (Гаага), Бельгии (Брюссель) и Швеции (Стокгольм). Многие участники рассчитывали затем стартовать 12 августа в автопробеге на Императорский приз.

20 июля на экстренном собрании членов «Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба», в связи с изменением названия столицы Российской империи, вызванные патриотическими порывами в начавшейся войне с Германией, клуб переименован и стал называться «Петроградский автомобильный клуб». Утвержден состав комитета и комиссий: председатель клуба – В.П. Всеволожский, возглавляющий также техническую комиссию; Н.И. Котович – заместитель; Н.Г. Кузнецов – командор и председатель спортивной комиссии и др. Планируемая в этот день «гонка мотоциклеток» отменена.



С началом Первой мировой войны «Московское автомобильное общество», под председательством князя Н.С. Щербатова, создало **«летучий санитарный отряд имени Ее Величества Государыни Императрицы Марии Фёдоровны»**, который действовал в районе боевых действий русской армии.

В Петрограде (переименован 18 августа) И. Брейтигам **основал кузнечные мастерские «Брейтигам»**, которые стали изготавливать автомобильные кузова.

Акционерное общество (АО) «Аксай» в начале Первой мировой войны получила **заказ от Военного ведомства России** на постройку 1500 грузовиков типа американских «Паккард». Фирма предложила к производству собственные разработки грузовиков «Аксай» грузоподъёмностью 3,5 т с механизмом блокировки дифференциала для исключения пробуксовки колёс. Однако революционные события 1917 г. не позволили довести эти работы до серийного производства автомобилей.

По проекту начальника Офицерской стрелковой школы генерал-майора Филатова на Путиловском заводе Петрограда **начались работы по созданию тяжелого пушечно-пулеметного броневедомола.**

В период 1910-1914 гг. Министерство торговли и промышленности России приобрело 21 тыс. автомобилей, из которых реально к концу года насчитывалось около 13 тысяч машин более чем 180 марок. Доля военного ведомства в закупках составляла всего 259 легковых и 418 грузовых автомобилей. Этот парк был сведён в 5 авторот, 1 учебную автороту и 6 отдельных команд железнодорожных войск. Для нужд фронта было реквизировано 1632 мотоцикла; одновременно были мобилизованы мотоспортсмены и мотоциклисты-любители. 23 декабря

в Петрограде «Военно-автомобильная рота» (бывшая «учебная») переименована в «Военно-автомобильную школу».

События и факты 1914 г. в России и мире

Россия: ♦ Санкт-Петербург и Москву в июне-июле сотрясали массовые политические забастовки. ♦ Убийство в г. Сараево наследника престола Австро-Венгрии (Сараевское убийство) вызвало международный кризис и стало поводом к развязыванию Первой мировой войны. Германия 19 июля, а Австро-Венгрия 24 июля объявили войну России. 20 октября Россия объявила войну Турции. Всё больше стран вовлекались в войну. ♦ Численность русской армии к началу Первой мировой войны составляла 1 млн 420 тыс. человек, но она была недостаточно организована, не хватало оружия, снарядов и другого военного снаряжения. К декабрю численность русской армии достигает 6 млн 550 тыс. мобилизованных. ♦ На съезде в Москве 30 июля образован Всероссийский земский союз помощи больным и раненым под председательством князя Г.Е. Львова. ♦ Санкт-Петербург, имеющий «немецкое» название, 18 августа был переименован в Петроград, как более «патриотическое» название.

Германия: ♦ Под прямым давлением Германии Австро-Венгрия, используя в качестве предлога Сараевское убийство, объявило войну Сербии. Германия объявило войну: 19 июля (1 августа) России, 21 июля Франции, 22 июля Англии. ♦ Промышленность страны ускоренными темпами перестраивалась на выпуск военной продукции. ♦ Фирма «Опель» стала крупнейшим производителем автомобилей – 3519 машин в год.

Дания: ♦ Основано национальное мотоциклетное общество «Danmarks Motor Union (DMU). ♦ Прошла первая «дамская гонка» на мотоциклах; победительницей среди 18 участниц стала госпожа Вернер из Копенгагена, прошедшая дистанцию 155 км со средней скоростью 35 км/ч.

США: ♦ Сборку «Фордов» полностью перевели на конвейер. ♦ Из ворот фирмы «Додж» выехал первый серийный автомобиль этой марки. ♦ Началась история развития и бурной деятельности фирмы «Паккард». ♦ Образовавшаяся в Америке «Ассоциация фабрикантов суселсаг-об» выработала условия классификации маленьких автомобилей по рабочему объему двигателя и массе. ♦ В г. Кливленде (штат Огайо) установили первую электрическую дорожную систему сигнализации с красными и зелеными лампами.

Франция: ♦ Французский автомобильный клуб с 1 января ввел в действие «Правила спортивных состязаний и установления рекордов», составленные И. де-ля-Валетом и М.Э. Сюркуфом. ♦ В ночь на 8 сентября на 1200 автомобилей «Рено AGC» (в основном такси) в район Нантей, лежащий в 50-56 км от Парижа, за 10 часов было переброшено два пехотных полка, что остановило наступление немецких войск.

Швейцария: ♦ Мотоциклисты страны в Женеве учредили федерацию «Federacion Motocycliste Suisse» (FMS).

1915 год

12 января решением Военного Совета объявлено о временном штате и положении о «Военной автомобильной школе» и запасной роте при ней.

С разрешения Военного Совета **военное ведомство разместило заказы**

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.