

15 коп.

М. ИЛЬИН.

КАК АВТОМОБИЛЬ УЧИЛСЯ ХОДИТЬ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО 1930

М. ИЛЬИН

КАК АВТОМОБИЛЬ УЧИЛСЯ ХОДИТЬ

ОБЛОЖКА
Н. ЛАПШИНА



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД

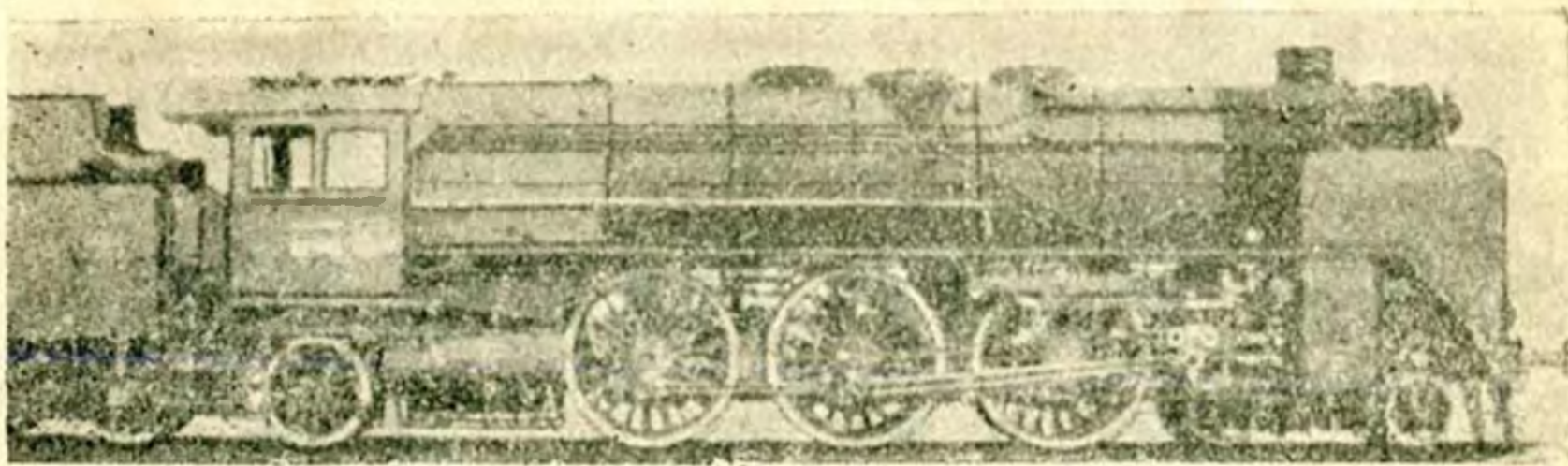


Рис. 1. Это самый новый паровсз



Рис. 2. Это самый новый автомобиль.



Рис. 3. А это их бабушка — тележка
Кюньо.

БАБУШКА

Автомобиль и паровоз — близкие родственники. У них одна и та же бабушка. Она жива и до сих пор, но давно уже не ходит, потому что очень стара. В 1929 году ей исполнилось сто шестьдесят лет.

Живет она в приюте для престарелых машин — в одном из парижских музеев.

На вид она очень смешная: длинная, на трех колесах. Посередине на ней стул, а спереди — паровой котел. Должно быть, забавно было смотреть на нее, когда она двигалась: катит на тебя огромный дымящий котел, — будто суп везут (рис. 3).

Но вы над ней не смейтесь. От нее произошли вот те два красавца, которые изображены на рис. 1 и 2.

Злые люди говорят, что бабушка никогда не ходила и не могла ходить. Но мы этим злым людям не верим. Мы сами видели в

парижской библиотеке старинную газету „Указатель“. Вот что в ней написано про „огненную“ тележку Кюньо:

„Столь велика была сила ее движения, что невозможно было управлять ею. Встретивши на своем пути каменную стену, она сокрушила ее с легкостью“.

НА НОГАХ И НА КОЛЕСАХ

А это что за чудовище? Сзади самоварная труба, спереди руль. Наверху сидят

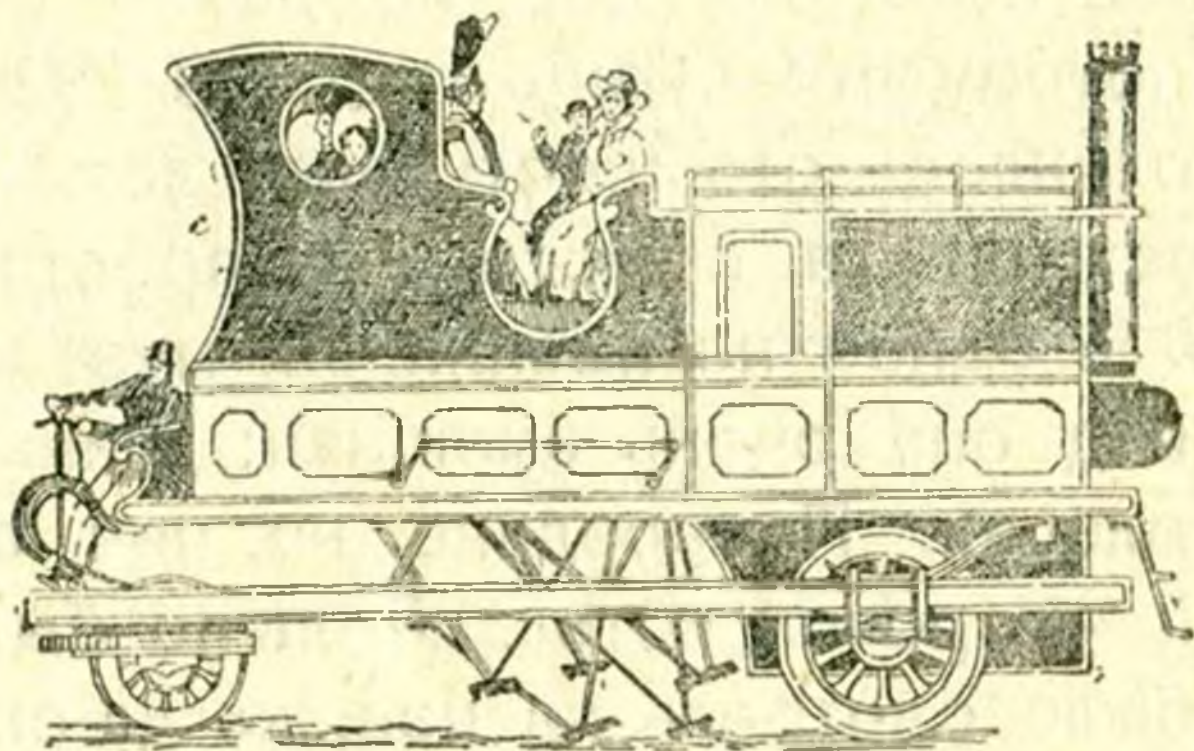


Рис. 4. Первый автобус ползет по дороге.

люди, взгромоздившись под самое небо. Громадина пытит и трясется, семенит ногами и ворочает колесами (рис. 4).

Это первый автобус ползет по дороге неподалеку от Лондона.

Бабушка давно уже запрятана в музей.

Ее строитель, инженер Кюньо, лежит в могиле на парижском кладбище. Но другие инженеры, англичане, продолжают работу Кюньо.

Словно новорожденные птенцы, вылетают из их мастерских неуклюжие паровые тележки.

У одной труба спереди, у другой — сзади. У одной три колеса, у другой — целых шесть.

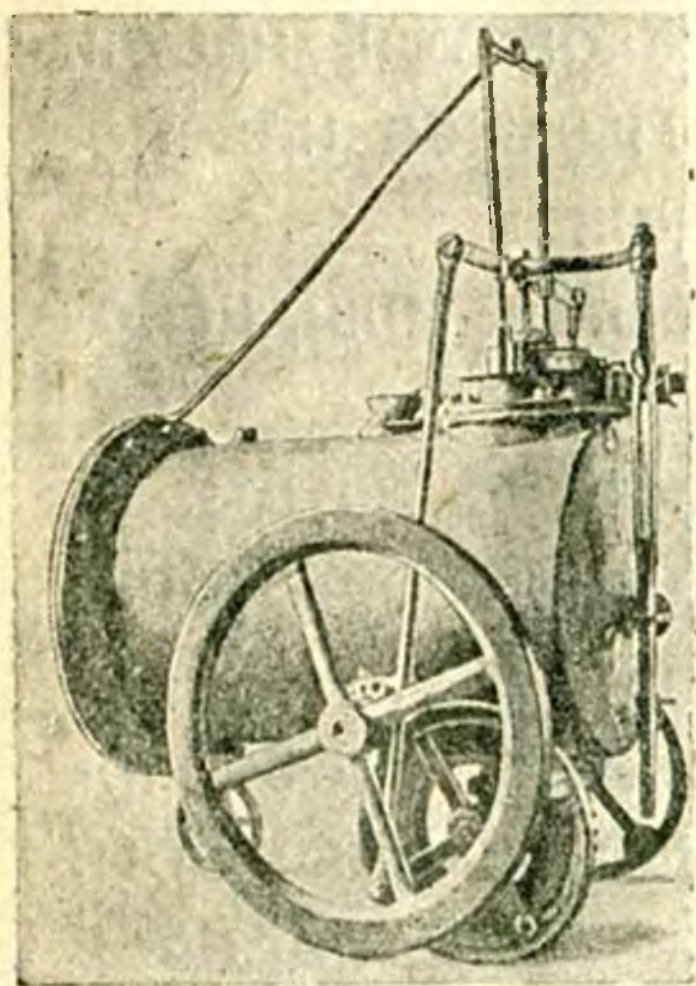


Рис. 6. Это не котел на колесах, а паровоз, его построил Тревитик, тоже англичанин.

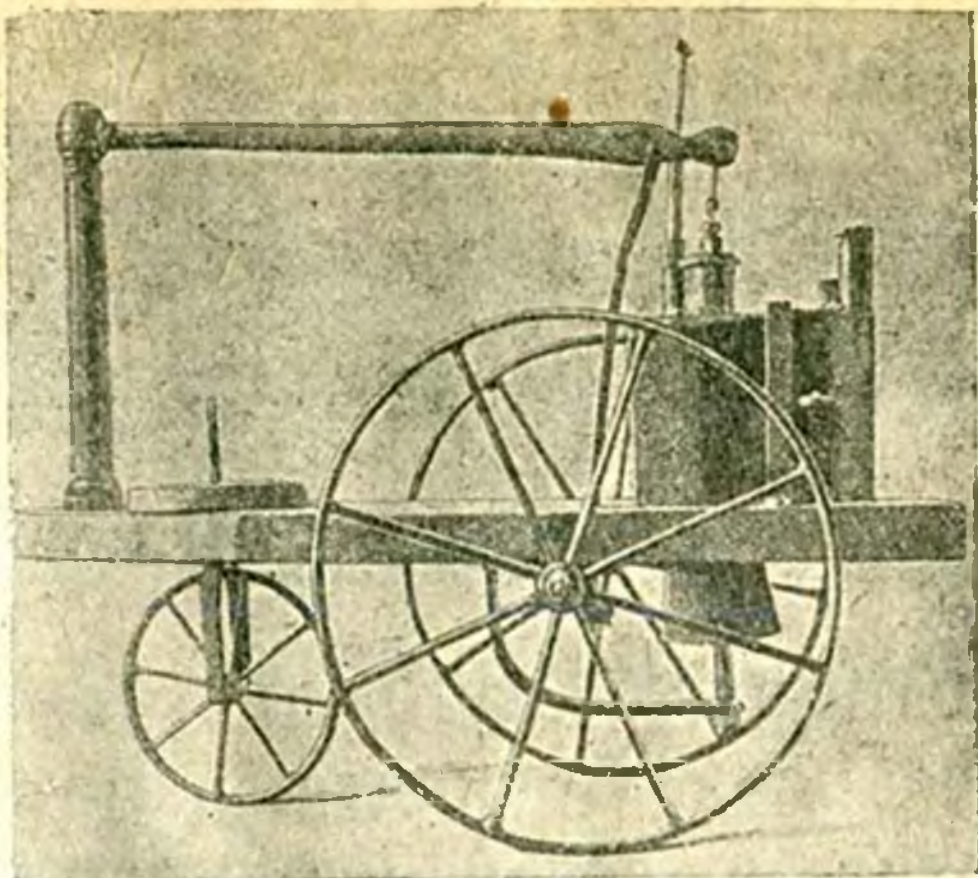


Рис. 5. Эту паровую тележку сделал англичанин Мердок.

Это — будущие паровозы. Они только учатся ходить. Есть среди них уже такие, которые пробегают по десять километров в час, обгоняют всех пешеходов. Люди смотрят и удивляются: вот ведь фокусники, поставили печку на колеса; да ведь разве на ней далеко уедешь?

А ездили в это время

Ее строитель, инженер Кюньо, лежит в могиле на парижском кладбище. Но другие инженеры, англичане, продолжают работу Кюньо.

Словно новорожденные птенцы, вылетают из их мастерских неуклюжие паровые тележки. У одной труба спереди, у другой —

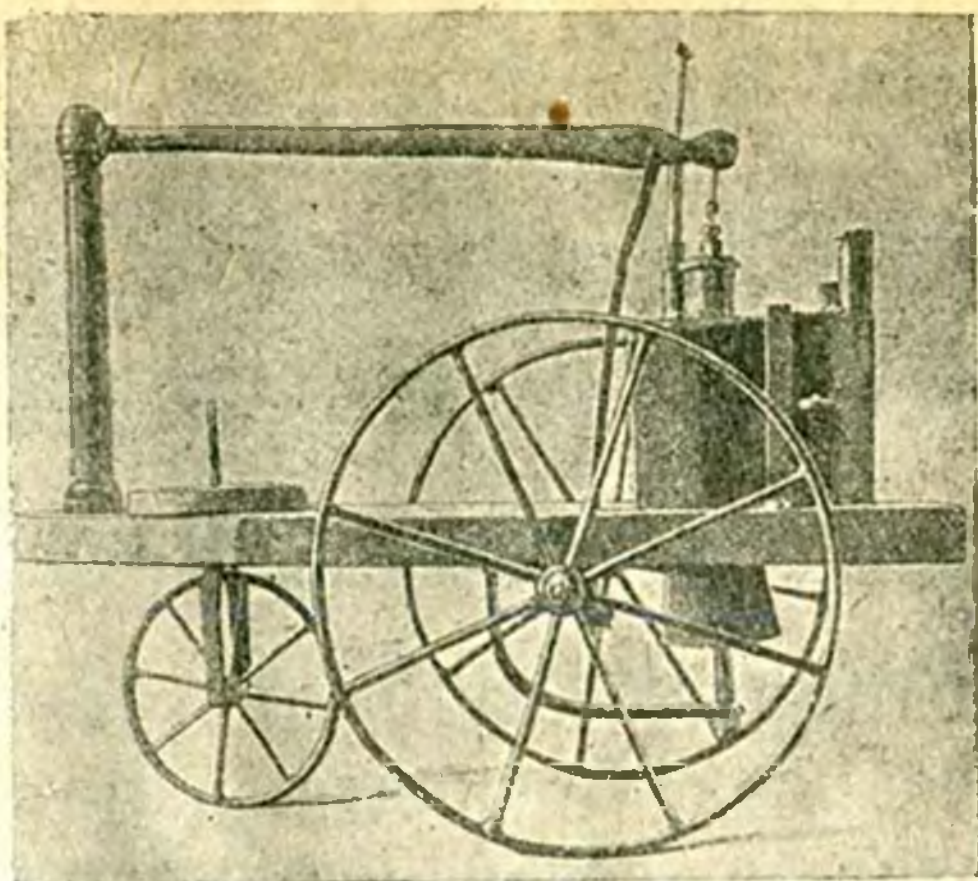


Рис. 5. Эту паровую тележку сделал англичанин Мердок.

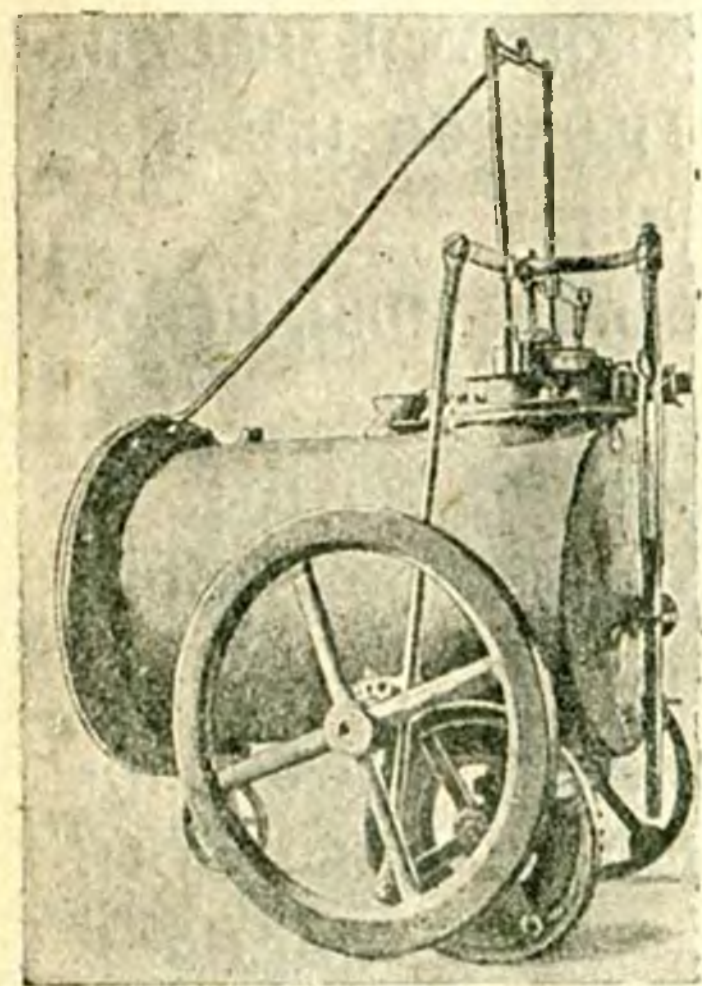


Рис. 6. Это не котел на колесах, а паровоз, его построил Тревитик, тоже англичанин.

сзади. У одной три колеса, у другой — целых шесть.

Это — будущие паровозы. Они только учатся ходить. Есть среди них уже такие, которые пробегают по десять километров в час, обгоняют всех пешеходов. Люди смотрят и удивляются: вот ведь фокусники, поставили печку на колеса; да ведь разве на ней далеко уедешь?

А ездили в это время

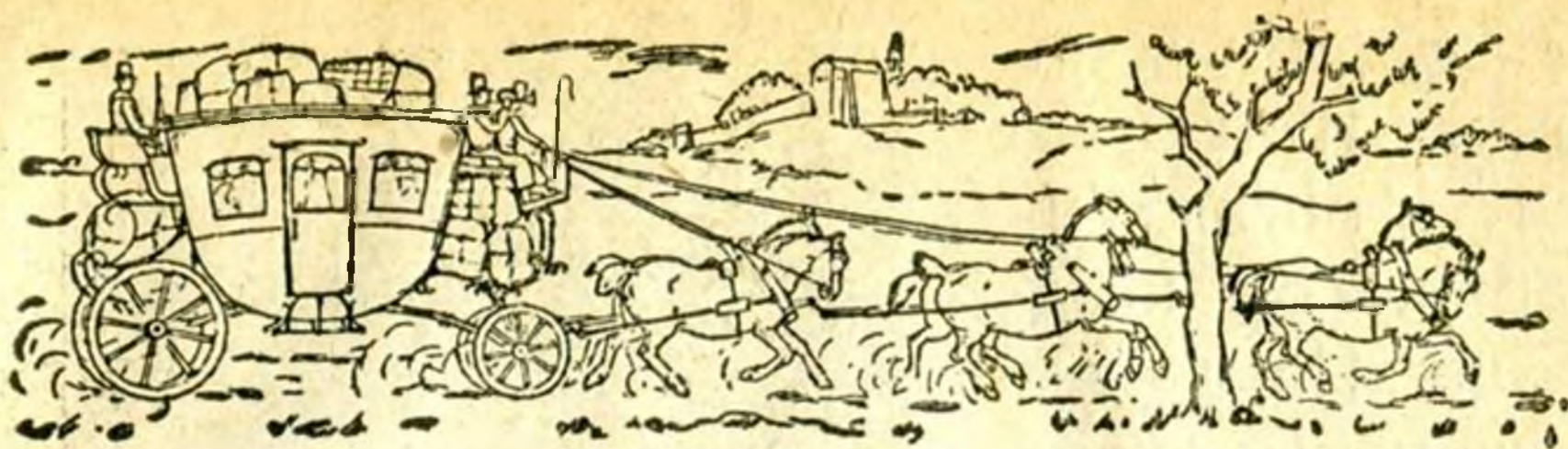


Рис. 7. Берегись! Дилижанс едет!

из города в город в огромных каретах — дилижансах. В каждую карету было набито десятка по два пассажиров. На крыше сидел кучер и хлестал длинным бичом шестерку лошадей. Рядом с ним сидел почтальон и трубил в рожок.

— Берегись! Курьерский дилижанс едет!

Тяжелая карета то и дело проваливается в рытвины, подпрыгивает, клонится набок. Того и гляди опрокинется! Пыль за ней несколько минут улечься не может.

И вот по этой же дороге покатали, наконец, паровые дилижансы.

Чудовище, которое нарисовано на стр. 4, это и есть первый паровой дилижанс. Строитель его, механик Гордон, рассуждал так. У лошади — ноги, а у телеги — колеса. Чтобы колеса покатались, нужно, чтобы сперва ноги пошли. Вот он и приделал к своей паровой тележке ноги. А они только путались между колесами и мешали.

А вот другой дилижанс — механика Гернея (рис. 8). Тут ног нет. Герней правильно рассудил, — паровой тележке ноги не нужны. Сделал он несколько дилижансов и стал возить публику из Лондона в пригородные деревушки.

Дилижансы Гернея были нарядные, лакированные, похожие на карету. Только сзади



Рис. 8. Паровой дилижанс на пути из Лондона в Бат.

торчали, как жерла пушек, целых четыре трубы. Колес было шесть: одна пара громадных, в рост человека; другая пара — поменьше, а третья пара — совсем маленькая. Маленькие колеса ехали далеко впереди, будто лошадь перед повозкой. Когда поворачивали руль вправо, передние колесики ехали вправо, а за ними поворачивала и вся колымага. Паровой котел уже не торчал на виду, как в тележке Кюньо, а запрятан был внутрь кузова.

Посмотрите-ка на рисунок 9-й.

Два больших паровых дилижанса подъезжают к деревенской гостинице. Над кры-



Рис. 9. Паровые дилижансы подъезжают к гостинице.

шами дилижансов торчит целый лес дымовых труб, высоких мужских шляп, султанов и перьев.

Прохожие остановились и смотрят, разинув рот. Они никогда еще не видели такого чуда.

ВОЙНА КОННЫХ С ПАРОВЫМИ

На рисунке 10-м — взрыв парового дилижанса. Во все стороны летят колеса, трубы, человеческие ноги и руки, рычаги и шляпы. Рулевой летит со своего сиденья, не выпуская из рук руля. На земле валяются оторванные головы.

Когда случилась эта катастрофа?

Известно, что около 1834 года в Шот-

ландии произошел взрыв парового котла на дилижансе, и пострадало пять человек.

А если верить этому рисунку, который был напечатан в тогдашних газетах, на воздух взлетело по крайней мере десятка полтора пассажиров.

Нарисовал эту картинку, повидимому, веселый художник. Посмотрите, на самом верху справа изображен человек во фраке. Он летит головой вниз или, вернее, вверх ногами, потому что головы у него нет. В руке у него тросточка, голову он потерял, а тросточку потерять не хочет.



Рис. 10. Во все стороны летят колеса, руки, головы.

Для чего в газете напечатали этот рисунок?

Для того, чтобы никто не ездил на паровых дилижансах.

Много врагов и ненавистников было у паровых дилижансов. Клеветой и насмешкой старались они погубить новое изобретение.

Главным врагом были владельцы конных дилижансов. В те времена конных дилижансов было во много раз больше, чем паровых. В каждом городе были почтовые конторы с большими конюшнями и просторными дворами. То и дело из ворот выезжали кареты, нагруженные людьми и почтой. Владельцы таких больших контор были люди очень богатые.

Бороться с ними было трудно. На своего противника они натравили и английское правительство и своих кучеров с почтальонами.

Английское правительство стало издавать очень строгие правила для паровых дилижансов.

ПЕРВОЕ ПРАВИЛО

Впереди каждого парового дилижанса, на расстоянии 55 метров, должен идти человек с красным флагом. При встрече с каретами или всадниками он должен предупреждать путников о том, что за ним следует паровик.

ВТОРОЕ ПРАВИЛО

Машинистам строго воспрещается пугать лошадей свистками. Выпускать пар из ма-

шин разрешается только в случае отсутствия на дороге лошадей.

ТРЕТЬЕ ПРАВИЛО

Скорость движения паровика не должна превышать в деревне шести километров в час, а в городе — трех километров.

Вот какие правила: не свисти, не дыши и ползи, как черепаха!

А вдобавок еще правительство душило владельцев паровиков тяжелыми налогами.

Кучера и почтальоны были не такие опасные враги.

Но они тоже сделали не мало гадостей инженерам и машинистам паровиков. По приказу хозяев они портили дороги, загораживали путь паровикам грудями камней, а подчас пускали в ход кулаки и палки.

БИТВА НА ЯРМАРКЕ

Была как-то в городке Мэлкшэме ярмарка. В город съехалось из соседних деревень множество фермеров с женами и детьми. Мычали коровы, визжали клоуны в балаганах.

Вдруг звонко заиграл рожок, и послышалось щелканье бича. Разгоняя толпу, по площади двигался запыленный дилижанс. Из лошадиных ртов летели на людей брызги пены.

Не успел народ успокоиться, как с другой стороны тоже раздались протяжные трели рожка. На встречу шел конному

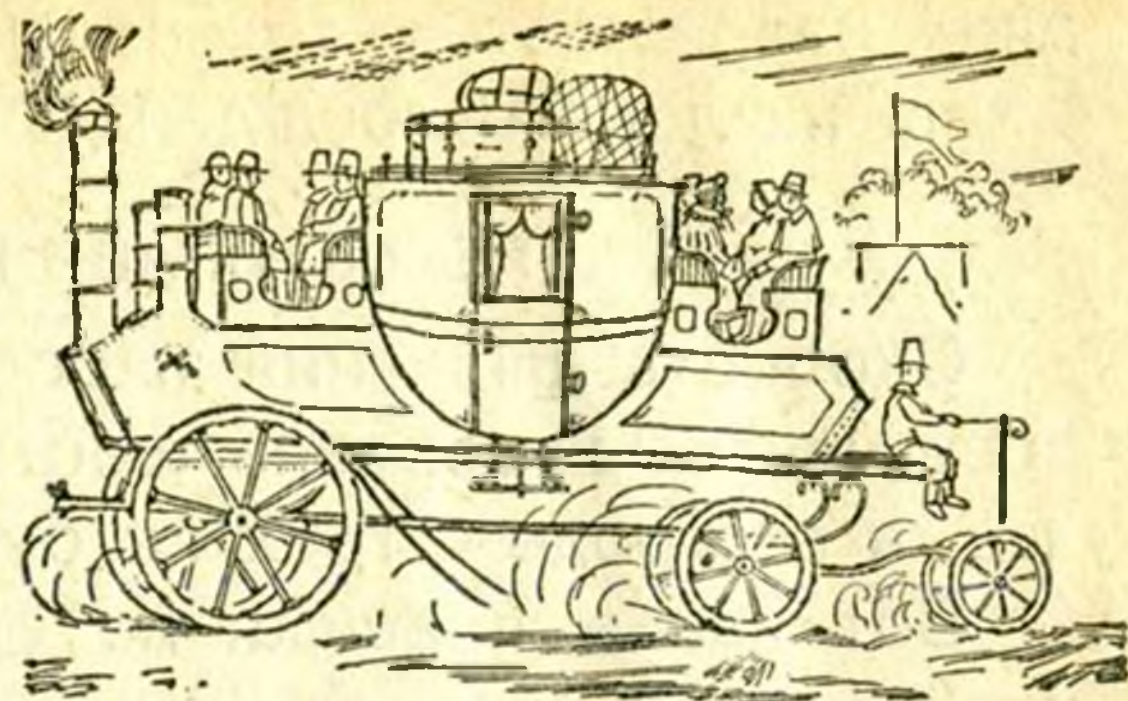


Рис. 11. Навстречу конному

шел паровой дилижанс. Шестерка лошадей разом встала на дыбы и шарахнула карету на толпу.

Тут-то и началось. Женщины и дети с визгом бросились врассыпную. Бородатые фермеры повисли на оглоблях и остановили метавшихся лошадей. А кучер, соскочив с козел, запустил в машиниста булыжником.

Почтальон шнырял в толпе и кричал:

— Вали набок дьявольскую машину! Народ давит! Искры рассыпает! Вчера в деревне Хэдли оwin подожгла. Бей поджигателей!

Паровик осыпали градом камней. Рулевому расшибли голову. Старик пассажиру угодили в грудь.

Толпа разнесла бы паровик вдребезги, если бы машинист не догадался во-время дать ход.

Машина повернула и двинулась сквозь



шел паровой дилижанс.

толпу в открытые настежь ворота пивоваренного завода. Рабочие завода захлопнули ворота и задвинули засов. Машинисты и рабочие — всегда товарищи.

Толпа стала ломиться во двор. Но в это время подоспели полицейские.

Переночевал паровик на заводе. А рано утром вышел из ворот и повез измученных пассажиров в Лондон. Рядом с машинистом на переднем сиденье паровика поместились трое полицейских с карабинами.

МЛАДШИЙ БРАТ ПРОТИВ СТАРШЕГО

Тридцать лет длилась война между паровыми и конными дилижансами. Победили конные. Еще бы! На их стороне было правительство.

Но был у конных дилижансов еще один могущественный союзник. Это младший брат парового дилижанса — поезд.

В 1825 году инженер Стефенсон построил первую железную дорогу — между Стоктоном и Дарлингтоном, — поставил паровик на рельсы. Это было правильно. Ведь шоссей-

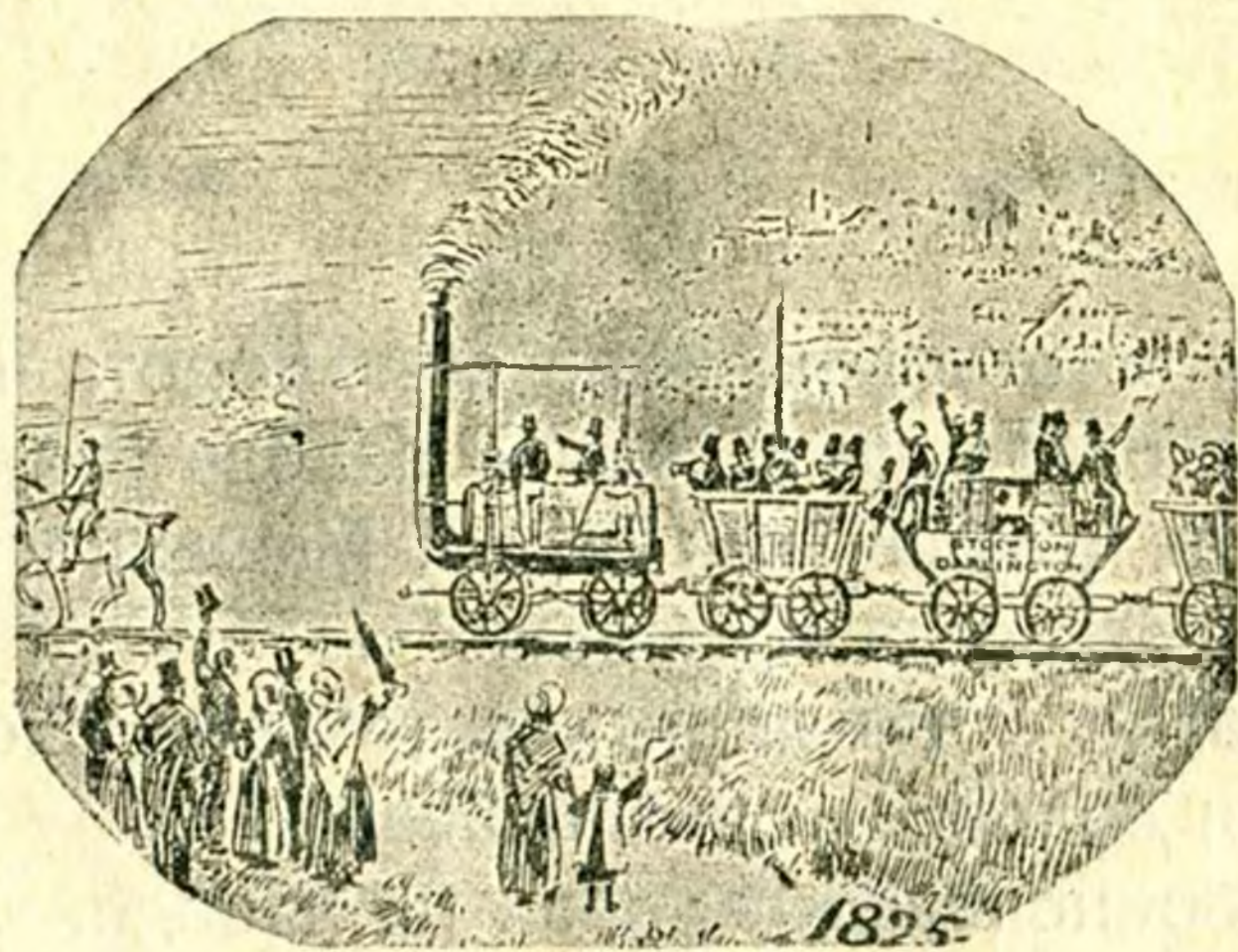


Рис. 12. Стефенсон построил первую железную дорогу.

ные дороги в те времена никуда не годились. Тяжелому паровику трудно было ходить по ухабам и по рытвинам. Машина тряслась и гремела, словно кухонная посуда на возу.

То и дело от толчков портился и разлаживался механизм. Старались его делать попрочнее да покрепче, а от этого он выходил еще тяжелее.

А сколько нужно было угля, чтобы тащить такую машину по плохой дороге!

Совсем другое дело — на рельсах. И машину можно сделать полегче, тут ведь такой прочности не требуется, толчков нет. И угля уходит меньше. Значит, и расходы не такие большие.

Вот это-то и зарезало паровой дилижанс.



Рис. 13. Сколько нужно было угля, чтобы тащить эту машину!

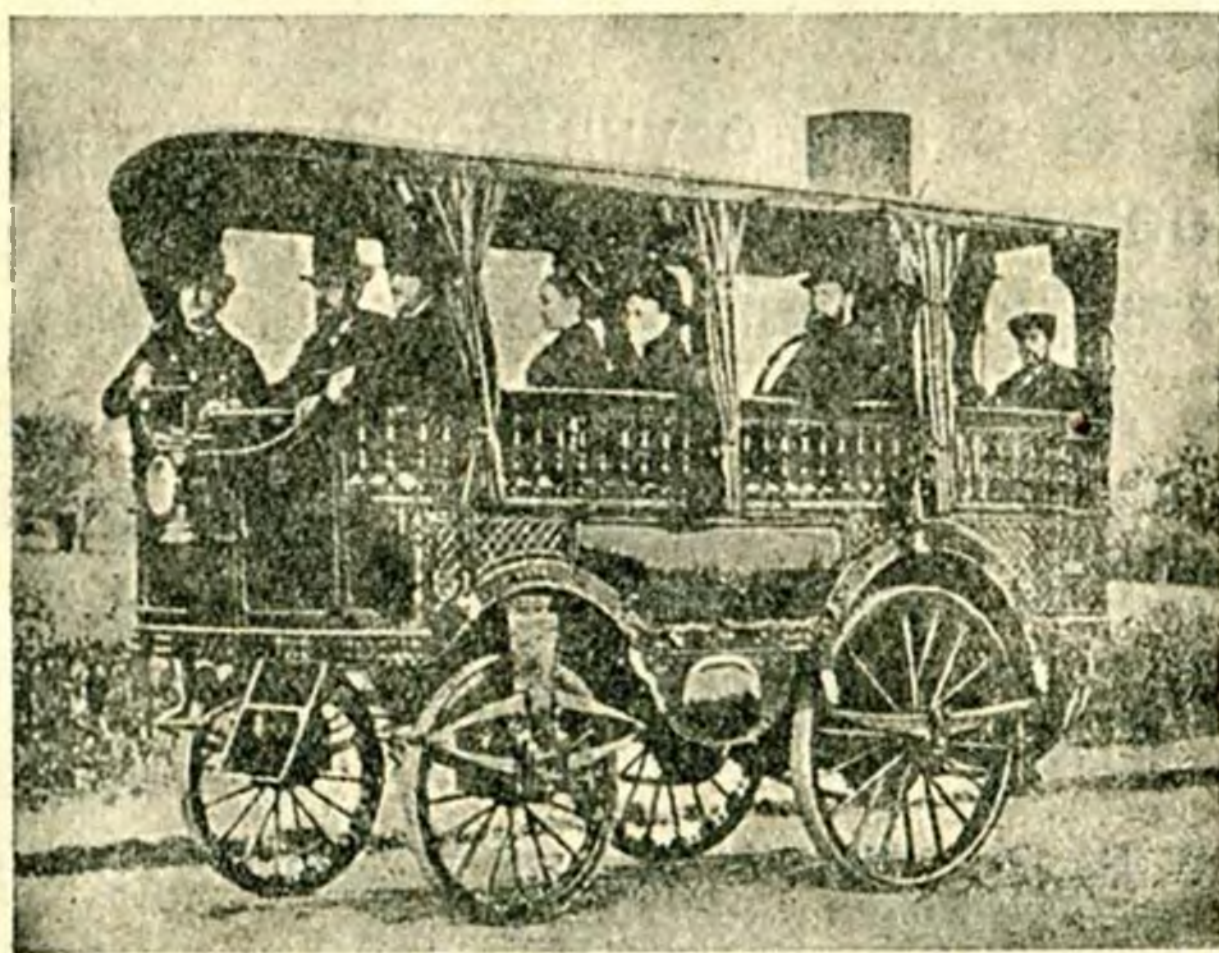


Рис. 14. Во Франции бродили еще кое-где „шоссейные локомотивы“.

Когда стали строить железные дороги одну за другой, — паровому дилижансу при-

шел конец. Куда ему было угнаться за поездом, который плавно катил по гладкой стальной дороге.

На родине паровых дилижансов — в Англии — их не стало. Во Франции бродили еще ксе-где, как последние мамонты, тяжелые „шоссейные локомотивы“. Но их было очень мало.

ПОБЕДА

И вдруг, „шоссейный локомотив“, старый паровой дилижанс, снова затрубил в свой рожок. Он псмчался по дорогам с несслыханной быстротой, оставляя далеко позади почтовых кляч.

Что же с ним случилось? Паровой дилижанс перестал быть паровым!

Механик Даймлер построил бензиновый мотор. Долой тяжелый паровой котел, не нужно больше топки и угольного ящика!

Посмотрите на рисунок 15-й. Какой легкой, простой и красивой стала „огненная тележка“.

Это — первый автомобиль Даймлера. Это уже не паровоз, а скорее извозчичья пролетка. Кажется, вот-вот в нее впрягут лошадей.

Машинист — чистенький, в белом воротничке. Ему не приходится пачкаться, нет ни сажи ни копоти.



Рис. 15. Это не паровоз, а скорее извозчичья пролетка.

Толстый пассажир развалился на мягком сиденьи и улыбается.

Одно только неудобно. Мотор торчит в ногах у пассажира, как большой бидон с молоком, — некуда ноги поставить. Мотор еще слабенький, только в полтора раза сильнее лошади.

А качает этот автомобиль на ходу, как старую дедовскую бричку.

Подождите, тронется автомобиль, — и пассажир перестанет улыбаться. Вытрясет, вымотает бричка всю душу.

В то время, как в одном немецком городке, Канштате, механик Даймлер строил

Сделали и то и другое.

С каждым годом дороги становятся все тверже и глаже. Теперь за границей дороги не хуже паркета. У нас хороших автомобильных дорог еще мало, — только начали строить.

А до резиновых подушек для колес люди додумались вскоре после изобретения автомобиля. Лет тридцать пять тому назад французский фабрикант Мишлен впервые надел на автомобильные колеса резиновые шины, надутые воздухом.

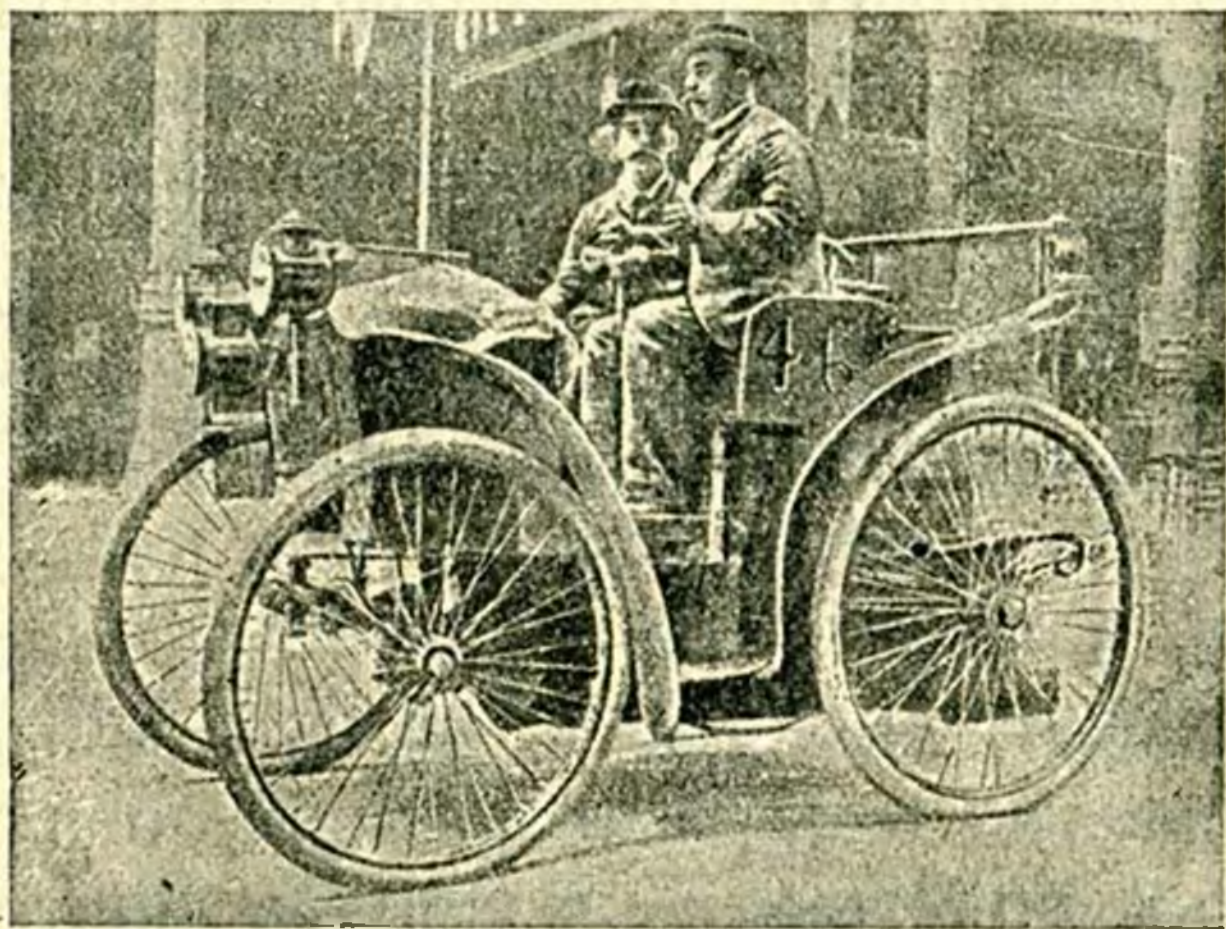


Рис. 17. Первый автомобиль на резиновых шинах.

Легко пошла машина по дороге, — пассажир как на мягком диване сидит.

Все бы теперь хорошо, да только мотор слаб и часто портится. Вон, на рисунке



Рис. 18. Рогатый двигатель.

волы тянут забастовавший автомобиль, а машинист поднял очки на шапку и сидит, понурив голову. Ему делать нечего, — рогатый мотор тащит автомобиль.

Но автомобиль с каждым годом становится все сильнее и надежнее. Во всех концах мира работают люди, стараются придумать самый лучший мотор. Мотор всюду нужен теперь — и в воздухе, и на воде, и в поле.

Автомобильный мотор Даймлера был сначала в $1\frac{1}{2}$ лошадиных силы, через пять лет — в 8 сил, а сейчас на автомобилях завода Даймлер-Бенц — моторы в 140 сил. А бывают автомобильные моторы и в тысячу сил!

Старых почтовых дилижансов никто теперь и не помнит. Автомобиль убрал с дороги своего злейшего врага. Заодно достается и ни в чем неповинным извозчикам. Их уже не так много осталось и в Москве и в Ленинграде. А в Нью-Йорке извозчицей клячи днем с фонарем не сыщешь. Там лошадей

осталось всего тридцать тысяч, они большей частью молоко развозят. Автомобилей же в Нью-Йорке — миллионы.

На некоторых дорогах в Америке строят теперь нарочно мосты с дырками, чтобы на лошадях не ездили, не мешали автомобилям. Автомобильное колесо по такому решету

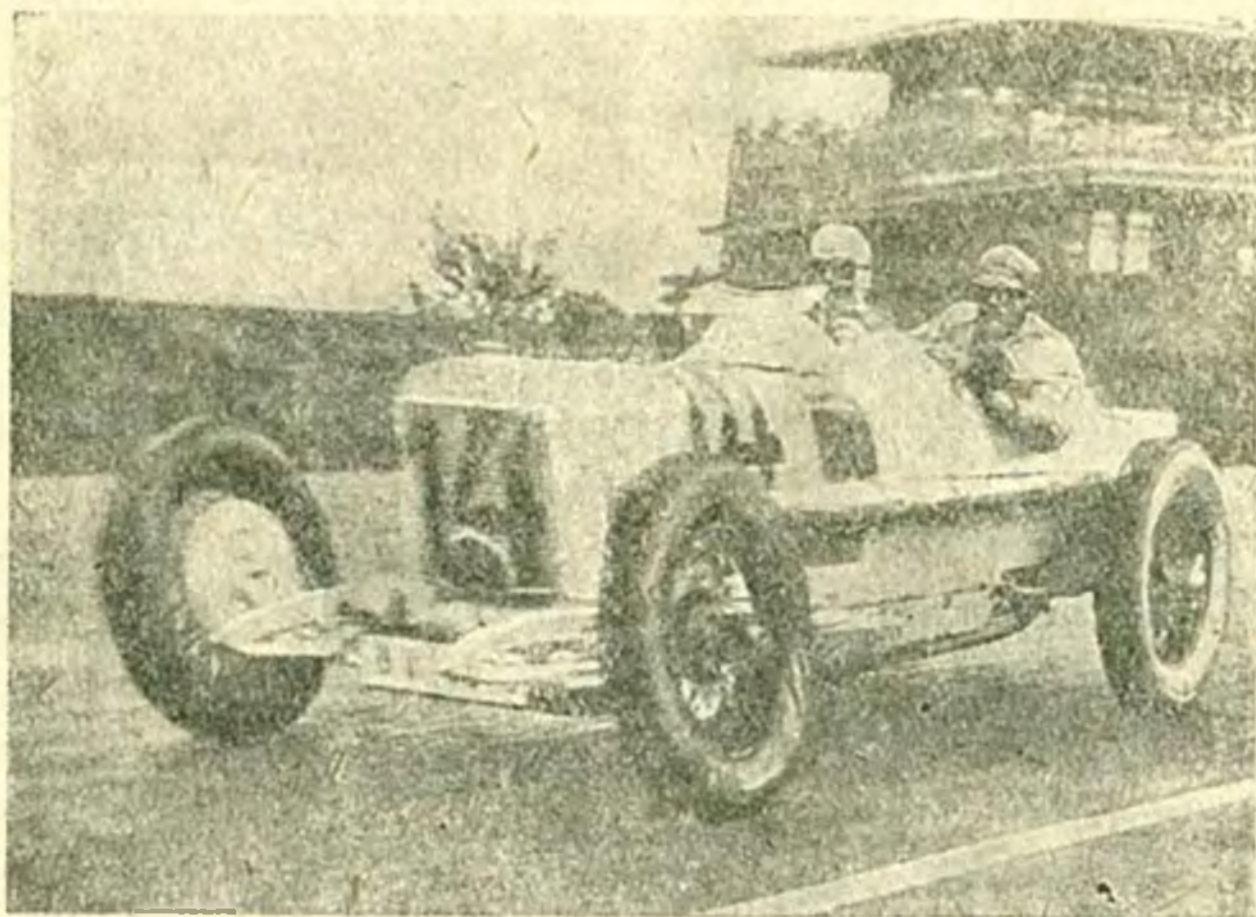


Рис. 19. Это гоночный автомобиль.

проедет, а лошадь завязнет, ног не вытащит.

А война еще не кончена. Теперь автомобиль грозит гибелью другому своему старому противнику — поезду. В Америке пассажиров на железных дорогах становится все меньше и меньше, потому что проезд в автобусе обходится дешевле.

В автобусах — и спальные места, и удоб-

ные кресла, и столики. Рядом с помещением шофера — маленькая кухня.

И у нас тоже с каждым годом автомобилей будет все больше и больше. В Нижнем Новгороде строится огромный завод на сто тысяч автомашин в год.

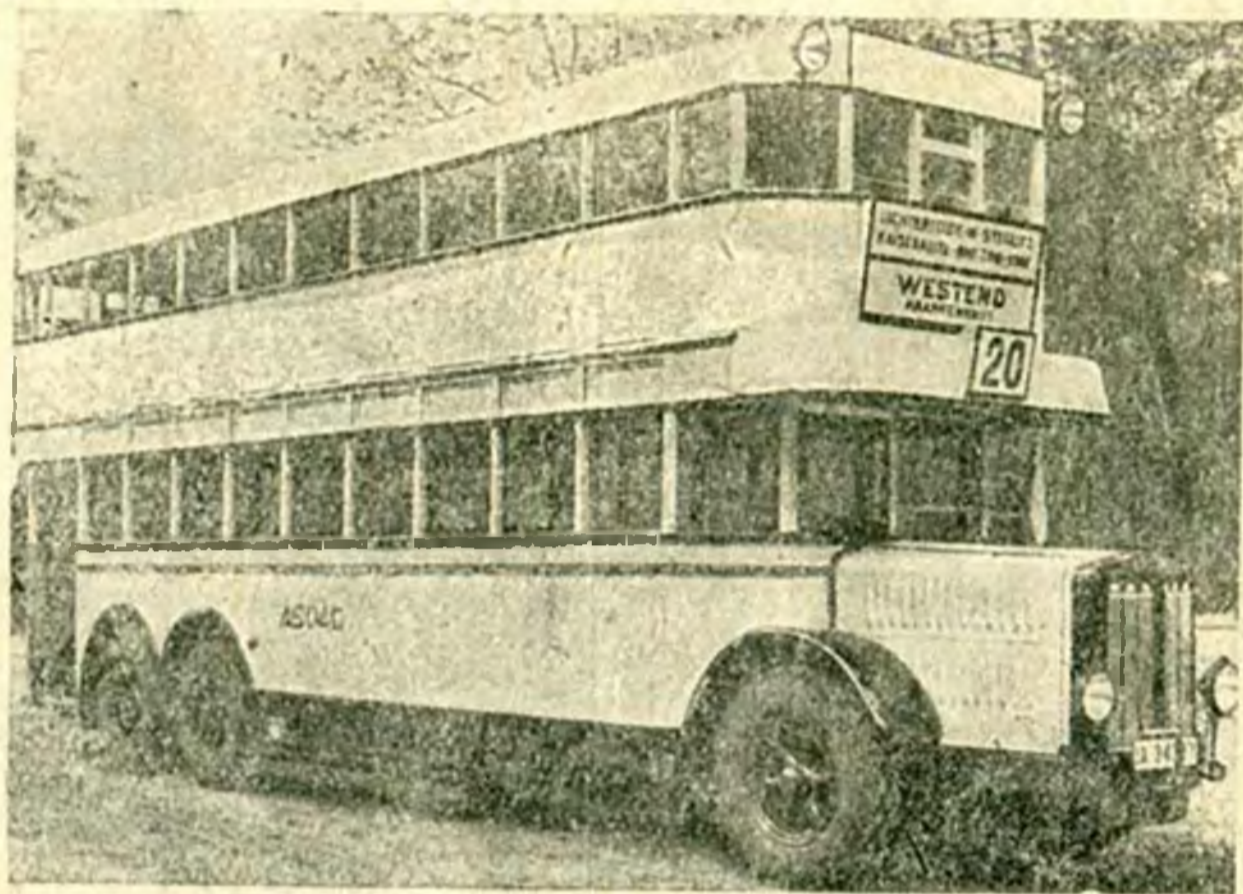


Рис. 20. В этом автобусе помещается 82 человека.

АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ УМЕЕТ ХОДИТЬ

Посмотрите на последний автомобиль, только что собранный на хорошей фабрике. В нем нет ничего лишнего. Весь он прямой, как стрела. На его гладких, лакированных стенках нет никаких украшений. Зато какой он удобный, сильный, вместительный.

Сравните его со всеми автомобилями, которые нарисованы на этих страницах. Вы

увидите, что за сто лет автомобиль тысячи раз менялся. Были у него ноги — пропали. Был паровой котел — исчез. Торчали на крыше трубы — теперь их нет. Был он похож сначала на паровоз, потом на извозчичью пролетку, а теперь он похож — только на самого себя.

Каждая вещь должна быть похожа сама на себя, иметь свою форму — лучшую для нее.

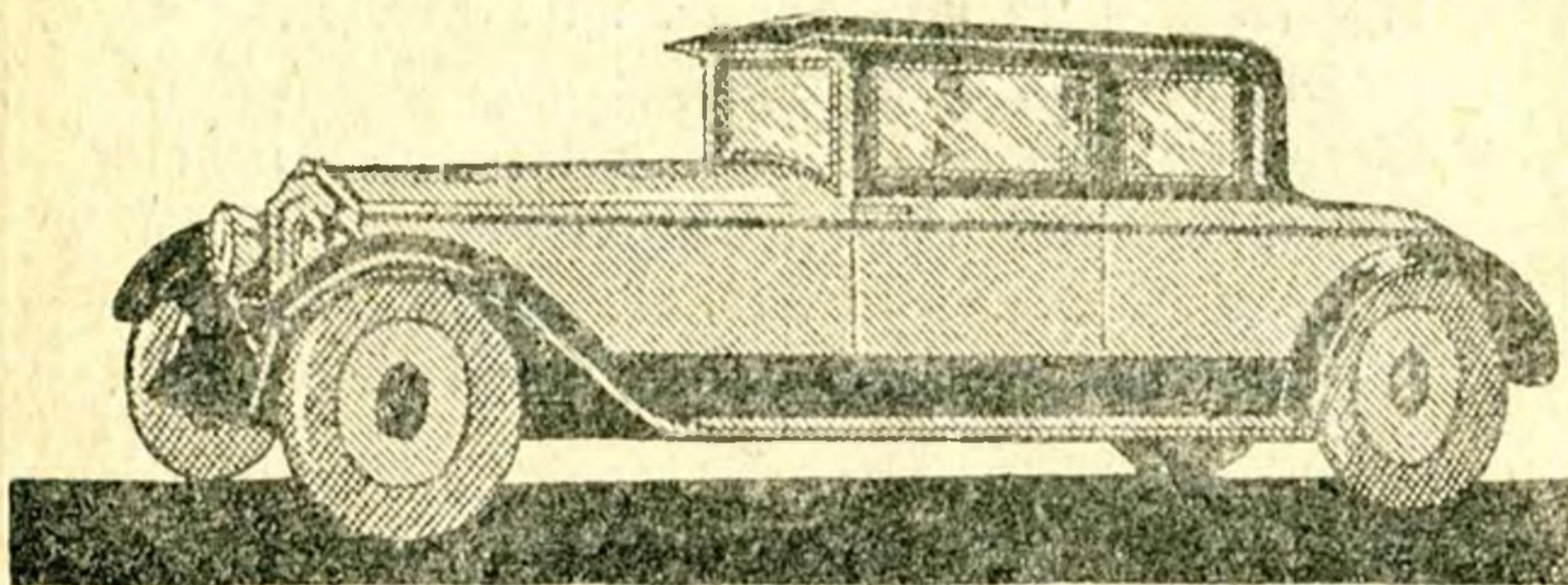


Рис. 21. В нем нет ничего лишнего.

СОДЕРЖАНИЕ

Бабушка	3
На ногах и на колесах	4
Война конных с паровыми	8
Битва на ярмарке	11
Младший брат против старшего	13
Победа	16
Автомобиль, который умеет ходить	22

Тип. „Печатный Двор“. Ленинград, Гатчинская, 26.

Д. 31.Гиз № 33909/л. Ленинградский Областлит № 46901. 1³/₄ л. Тираж 20000.