

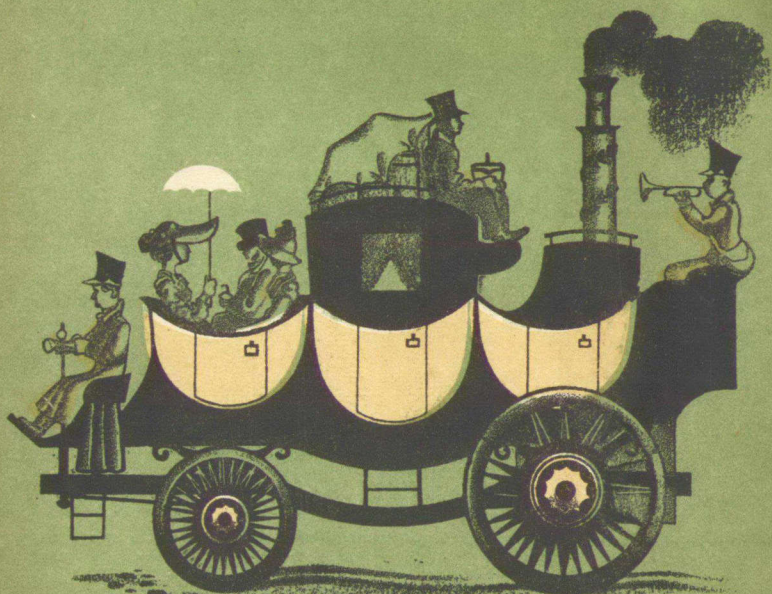
629.13

И 46 м

к

М. ИЛЬИН

КАК АВТОМОБИЛЬ УЧИЛСЯ ХОДИТЬ



ОГИЗ—ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

629.13
И 46 м.к.



М. ИЛЬИН



КАК АВТОМОБИЛЬ УЧИЛСЯ ХОДИТЬ

РИСУНКИ И ОБЛОЖКА
В. ТАМБИ

ТРЕТЬЕ ИЗДАНИЕ



ОГИЗ • ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
1934

02146

КАТАЛОГ

5475

629.113.
И. 46 И. К.

Проверено 1935
И. К. И.

Д Л Я М Л А Д Ш Е Г О В О З Р А С Т А

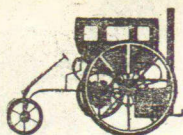
Редактор Л. Чуковская. Художник-
редактор Ю. Петров. Технический
редактор А. Николаев. Инд. Д. 6.
ОГИЗ № 2656. Ст. формат 73×93.
Число тип. знаков в 1 л. 70500.
Ленинградский Горлит. № 14885.
Тир. 100325. Печ. л. 1 1/2. Авт. л. 0,79.
Заказ № 1734. Сдано в производ-
ство 16/III. Подписано печ. 21/IV.
2-я типография „Печатный двор“
треста „Полиграфкнига“, Ленин-
град, Гатчинская улица, д. № 26.



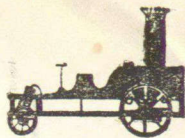
АВТОМОБИЛЬ И ЕГО ПРЕДКИ



Паровая тележка
Кюньо (1769 г.).



Паровая тележка
Тревитика (1802 г.).



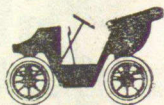
Паровая тележка
Ганкока (1829 г.).



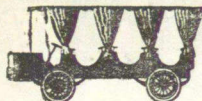
Автомобиль
Бенца (1886 г.).



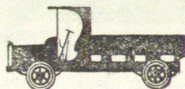
Автомобиль
Даймлера (1886 г.).



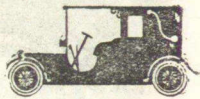
Автомобиль
Пежо (1895 г.).



Автобус
1910—1914 гг.



Грузовик
1910—1914 гг.



Легковой автомо-
биль 1910—1914 гг.



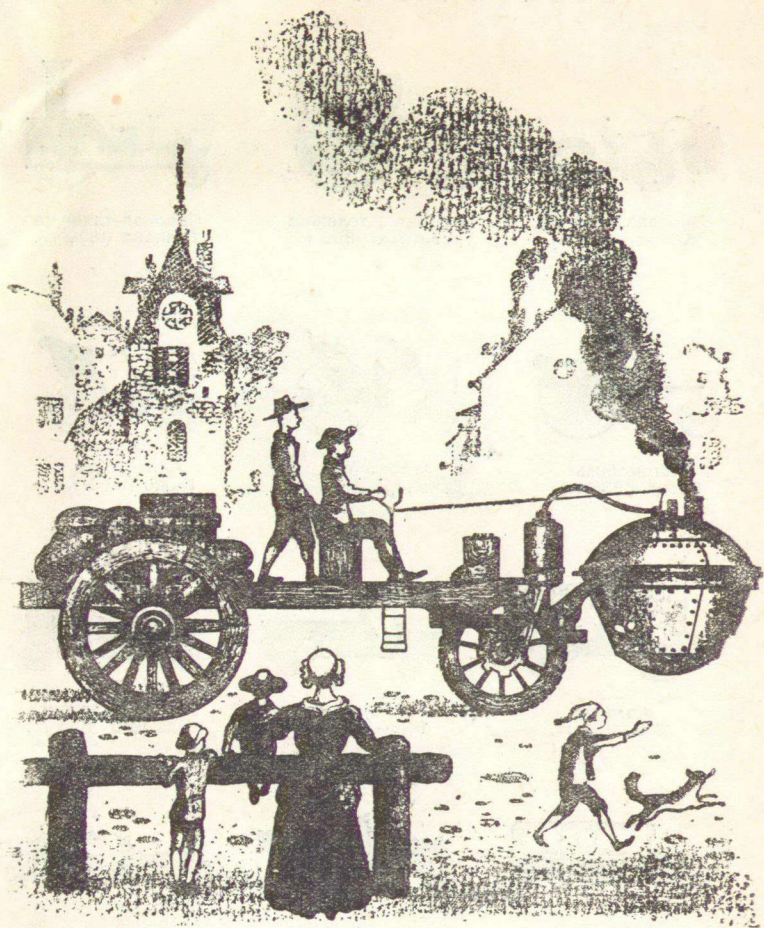
Теперешний
автобус



Теперешний
грузовик



Теперешний легко-
вой автомобиль



2. Бабушка автомобиля и паровоза — тележка Кюньо.

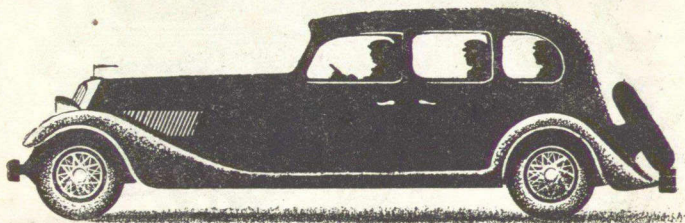
БАБУШКА

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 1934 году ей исполнилось сто шестьдесят пять лет.

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

На вид она очень смешная: длинная, на трех колесах. Посредине 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 (рисунок 2).

Но вы над ней не смейтесь. От нее произошел вот тот красавец, который изображен на рисунке 3-м.



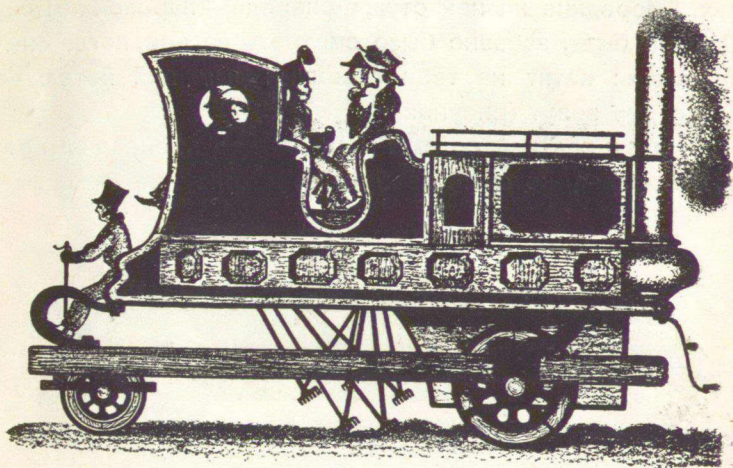
3. Самый последний автомобиль. Такие машины будет строить завод имени Сталина.

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 люди, взгромоздившись под самое небо. Громадина пыхтит и трясется, семенит ногами и ворукает колесами (рисунок 4).



4. Громадина пыхтит и трясется.

Это первый автобус ползет по дороге неподалеку от Лондона.

Дело происходит лет сто тому назад. 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, вылезает из их мастерских неуклюжие паровые тележки. У одной труба спереди, у другой — сзади. У одной три колеса, у другой — целых шесть.

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

А ездили в то время 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.

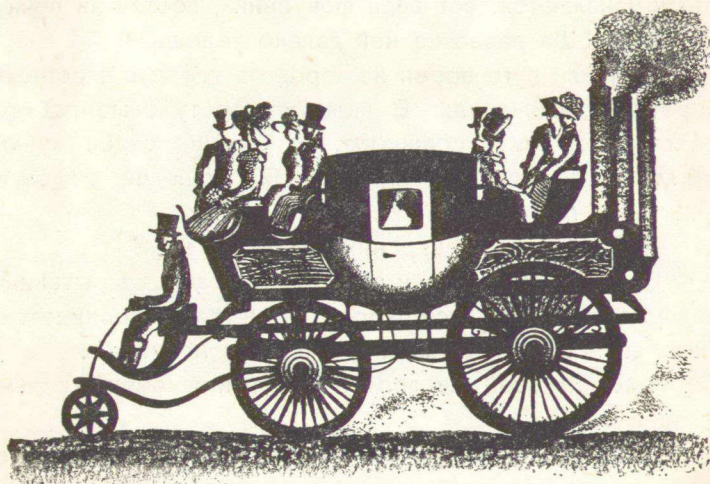
И вот по этой же дороге покатали наконец паровые дилижансы.

Чудовище, которое нарисовано на рисунке 4-м, 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 (рисунок 5). 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 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



5. Паровой дилижанс механика Гернея.

ехали далеко впереди, будто лошадь перед повозкой. Когда поворачивали руль вправо, передние колесики ехали вправо, а за ними поворачивалась и вся колымага. Паровой котел уже не торчал на виду, как в тележке Кюньо, а запрятан был внутрь кузова.

Посмотрите-ка на рисунок 5-й.

Над крышей дилижанса торчит целый лес дымовых труб, высоких мужских шляп, султанов и перьев.

ВОЙНА КОННЫХ С ПАРОВЫМИ

На рисунке 6-м — взрыв парового дилижанса. Во все стороны летят колеса, трубы, человеческие ноги и



6. Во все стороны летят колеса, руки, головы.

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 Шотландии 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.

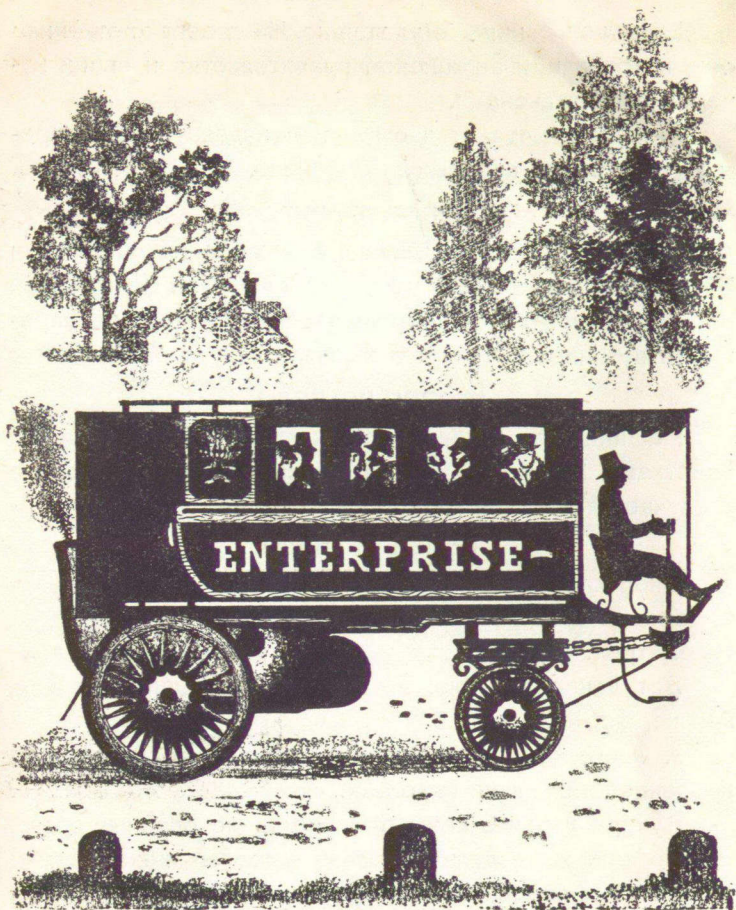
Нарисовал эту картинку, повидимому, веселый художник. Посмотрите, на самом верху справа изображен человек во фраке. Он летит головой вниз или, вернее, вверх ногами, потому что головы у него нет. В руке у него тросточка, голову он потерял, а тросточку потерять не хочет.

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.



7. Паровой дилижанс механика Ганкока на пути из Лондона в Педдингтон.

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 предупредить путников о том, что за ним следует паровик.

ВТОРОЕ ПРАВИЛО

Машинистам строго воспрещается пугать лошадей свистками. Выпускать пар из машин 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 делали немало гадостей инженерам и машинистам паровиков. По приказу хозяев они портили дороги, загораживали путь паровикам грудами 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. 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 овин подожгла. Бей поджигателей!

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

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

Машина повернула и двинулась сквозь 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 сиденьи паровика поместились трое полицейских с карабинами.

МЛАДШИЙ БРАТ ПРОТИВ СТАРШЕГО

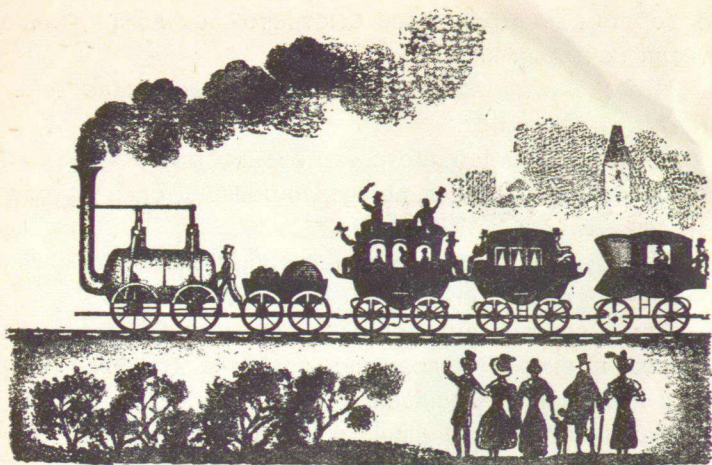
Тридцать лет длилась война между паровыми и конными дилижансами. Победили конные. Еще бы! На их стороне было правительство.

Но был у паровых дилижансов еще один враг. 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 шоссейные 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 эту махину по плохой дороге!

Совсем другое дело — на рельсах. И машину можно сделать полегче, тут ведь такой прочности не требуется,



8. Стефенсон построил первую железную дорогу.

толчков нет. И угля уходит меньше. Значит, и расходы не такие большие.

Вот это-то и зарезало паровой дилижанс. Когда стали строить железные дороги одну за другой, паровому дилижансу пришел 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 кое-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 помчался

по дорогам с неслыханной 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 9-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.

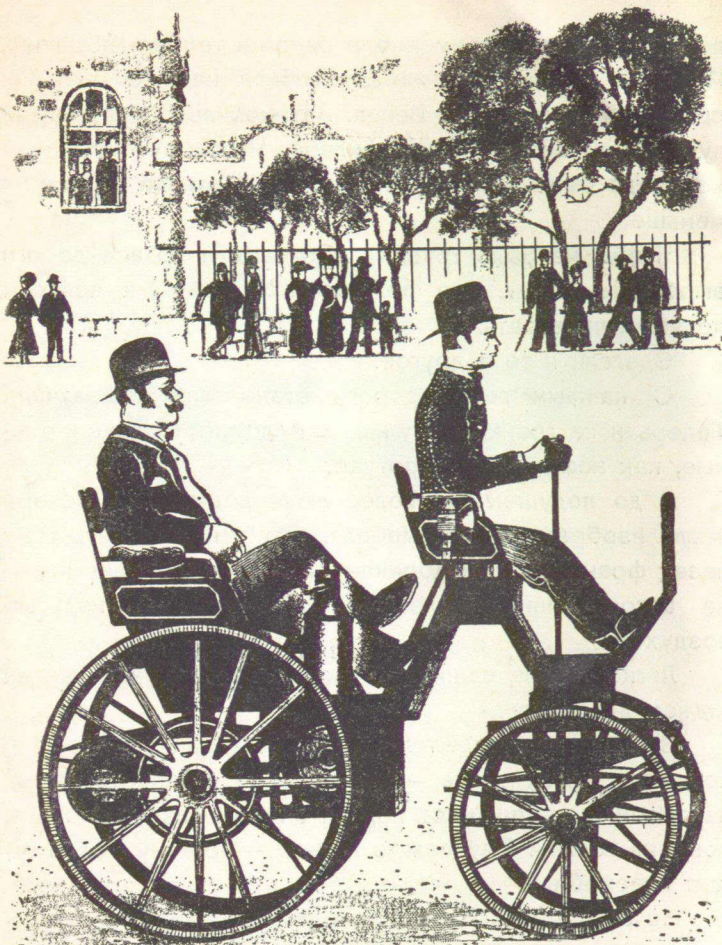
Толстый пассажир развалился на мягком сиденьи и улыбается.

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 городе, Канштате, механик Даймлер строил свой автомобиль, в другом городе, Маннгейме, механик Бенц тоже мастерил тележку с бензиновым мотором. И случилось так, что обе тележки



9. Автомобиль Даймлера. Он больше похож на извозчицью пролетку, чем на автомобиль.



пошли почти одновременно, в одном и том же 1886 году. Поэтому изобретателями автомобиля надо считать их обоих — и Даймлера и Бенца. Автомобиль Бенца был не лучше, чем автомобиль Даймлера. Чтобы пустить его в ход, надо было толкнуть его сзади. И трясло на нем не меньше.

Чтобы не было тряски, надо было либо все дороги выровнять — полы, что ли, настлатъ, — либо к колесам подушки привязать.

Сделали и то и другое.

С каждым годом дороги становятся все лучше. Теперь и за границей и у нас есть дороги гладкие и ровные, как асфальтовый тротуар.

А до 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.

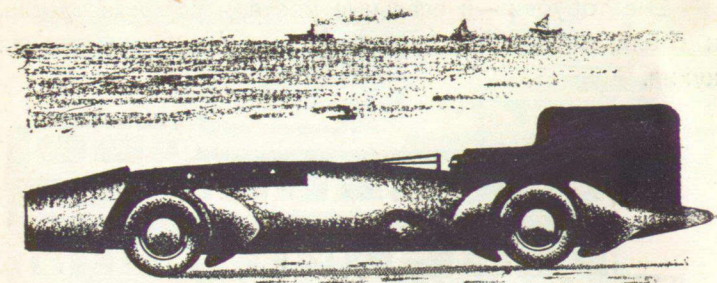
Легко пошла машина по дороге, — пассажир как на мягком диване сидит.

Все бы хорошо, да только мотор был еще слаб и часто портился. Случалось, — тянут волю забастовавший автомобиль, а машинист поднял очки на шапку и сидит, понутив голову. Ему делать нечего, — рогатый мотор тащит автомобиль.

Но автомобиль с каждым годом становился все сильнее и надежнее. Всюду, во всех концах мира работали люди, стараясь придумать самый лучший мотор. Мотор

всюду нужен теперь — и в воздухе, и на воде, и в поле.

Автомобильный мотор Даймлера был сначала в $1\frac{1}{4}$ 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!



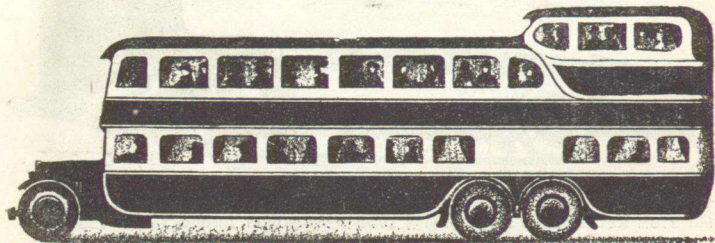
10. Гонимый автомобиль „Синяя птица“ — самый быстроходный в мире. На этом автомобиле Кемпбелл в 1933 году довел скорость до 438 километров в час.

Старых почтовых дилижансов никто теперь и не помнит. Автомобиль убрал с дороги своего злейшего врага. Заодно достается и извозчикам. Их уже не так много осталось и в Москве и в Ленинграде. А в Нью-Йорке извозчицкй 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 проедет, а лошадь завязнет, ног не вытащит.

Но 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.

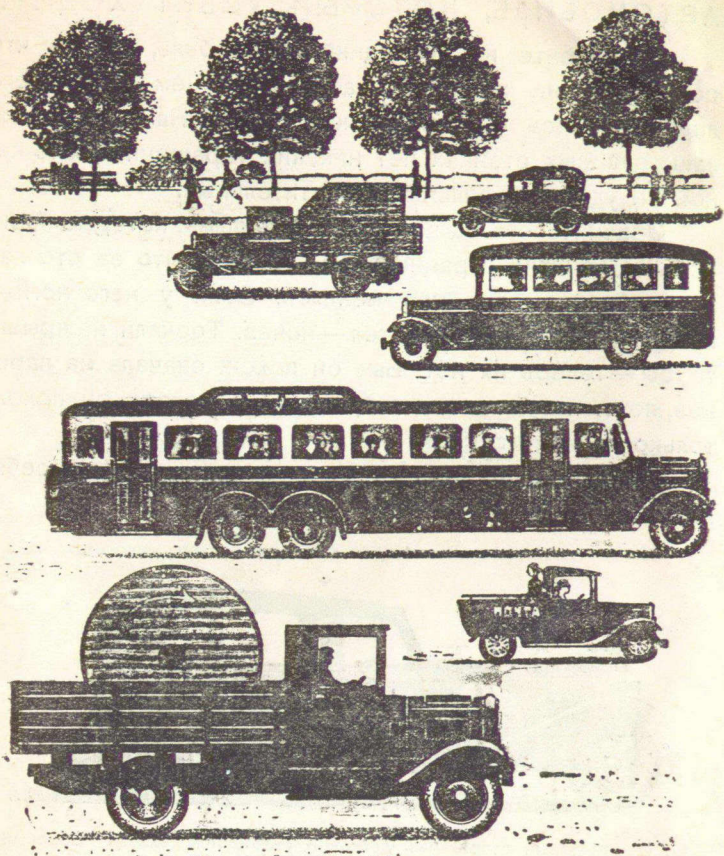
В автобусах — и спальные места, и удобные кресла, и столики. Рядом с помещением шофера — маленькая кухня.



11. Итальянский трехэтажный автобус. Ходит из Рима в Тиволи. В третьем этаже — отделение для курящих. Вмещает 88 пассажиров, не считая собак, для которых имеется особая кабина.

У нас в стране еще недавно было совсем мало автомобилей. Но теперь их число быстро растет. На улицах и дорогах все чаще и чаще видишь блестящие новенькие машины советского производства, построенные на наших новых заводах — Московском и Горьковском. Эти заводы — самые большие автомобильные заводы в Европе.

И сеть автомобильных путей тоже быстро растет. Даже в самых диких местах — в тайге восточной Сибири, в пустынях Средней Азии — проложены автомобильные пути.



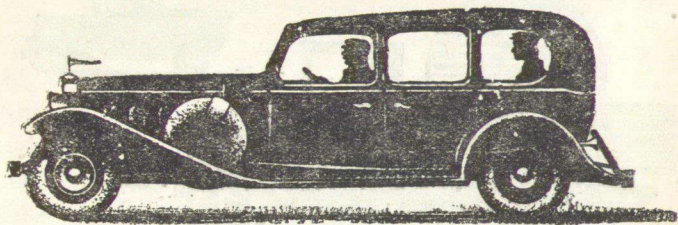
12. Новенькие машины советских заводов. Впереди — пятитонный грузовик Ярославского государственного автозавода (ЯГАЗ), Потом — почтовый автомобиль Горьковского автозавода (ГАЗ). Дальше — стоместный автобус ЯГАЗ. Еще дальше — автобус завода имени Сталина (ЗИС). За ним трехтонный грузовик ЗИС. Последний — такси ГАЗ

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 извозчицкую пролетку, а теперь он похож только на самого себя.

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



13. Семиместный стосильный легковой автомобиль завода „Красный путиловец“, марка Л-1.

СОДЕРЖАНИЕ

Бабушка	5
На ногах и на колесах	6
Война конных с паровыми	9
Битва на ярмарке	13
Младший брат против старшего	14
Победа	15
Автомобиль, который умеет ходить	22



ЦЕНА 30 КОП.

