

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ

БИТВЫ МОТОРОВ

**ОТ ПЕРВЫХ АВТОГОНОК
ДО ТРИУМФА «РУССО-БАЛТА»**

ЯУА
МОСКВА

УДК 629.371(470)
ББК 39.335.6
К61

Коломиец, Максим Викторович.

К61 Битвы моторов. От первых автогонок до триумфа «Руссо-Балта» / Максим Коломиец. — Москва : Яуза-пресс, 2026. — 176 с.

ISBN 978-5-9955-1279-0

К ВЫХОДУ ФИЛЬМА «БИТВА МОТОРОВ»! За двадцать лет до Первой мировой войны автогонки прошли путь от технических испытаний и дальних пробегов до событий международного уровня, в которых решались вопросы престижа целых стран. Особое место в истории рождения автоспорта занимает Россия. В 1909 году на Русско-Балтийском вагонном заводе был создан «Руссо-Балт» — первый отечественный серийный легковой автомобиль, способный соперничать с лучшими европейскими машинами. В январе 1912 года экипаж журналиста и гонщика Андрея Нагеля на специально подготовленном «Руссо-Балте», стартовав из Санкт-Петербурга, преодолел самый длинный маршрут ралли Монако — около 3300 километров. Русские автогонщики прибыли к финишу на Лазурном берегу первыми среди всех участников и завоевали специальный приз за наибольшую пройденную дистанцию. В том же году на ралли Сан-Себастьян экипаж Нагеля занял второе место и получил приз за выносливость. Эти успехи до сих пор остаются одними из самых ярких страниц в истории российского автоспорта.

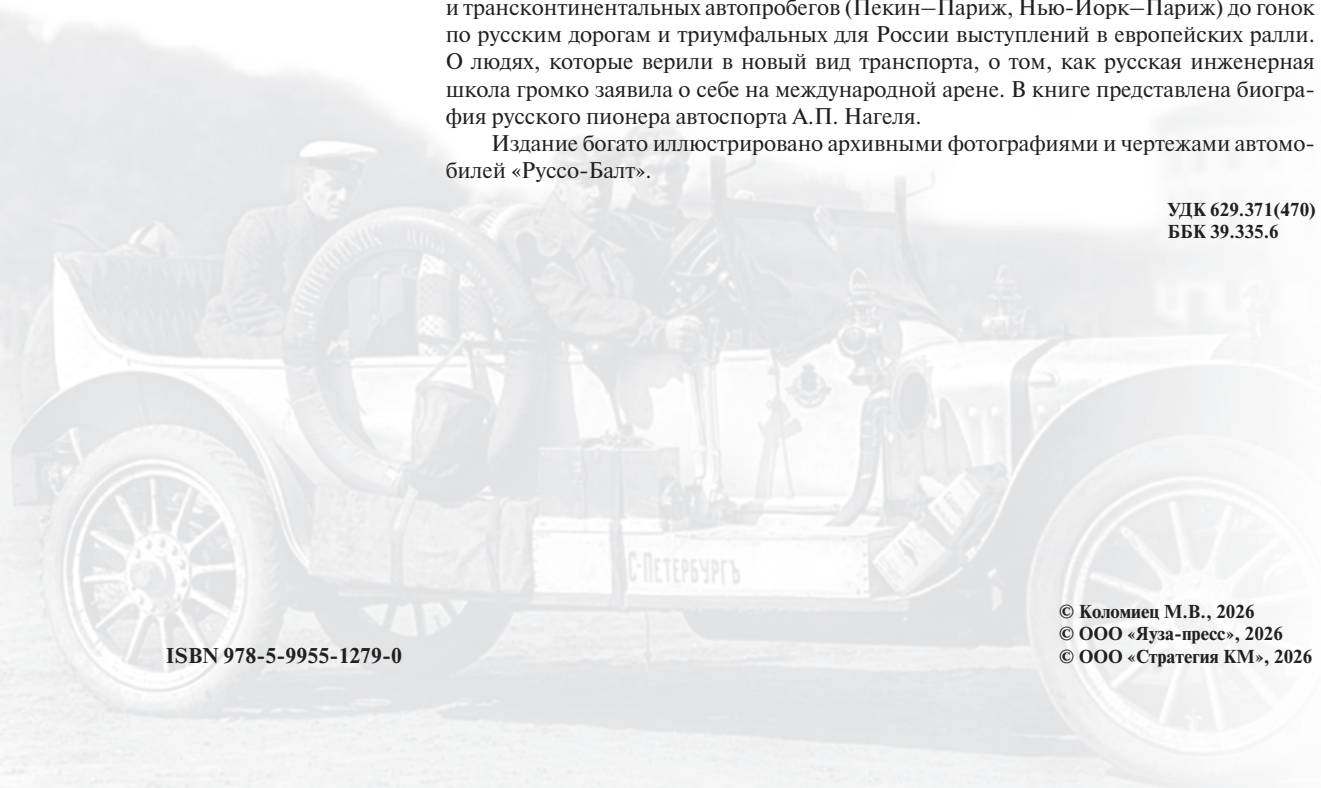
Новая книга известного историка техники подробно рассказывает об автомобилях «Руссо-Балт» и зарождении автогонок в мире. От самых первых соревнований и трансконтинентальных автопробегов (Пекин—Париж, Нью-Йорк—Париж) до гонок по русским дорогам и триумфальных для России выступлений в европейских ралли. О людях, которые верили в новый вид транспорта, о том, как русская инженерная школа громко заявила о себе на международной арене. В книге представлена биография русского пионера автоспорта А.П. Нагеля.

Издание богато иллюстрировано архивными фотографиями и чертежами автомобилей «Руссо-Балт».

УДК 629.371(470)
ББК 39.335.6

ISBN 978-5-9955-1279-0

© Коломиец М.В., 2026
© ООО «Яуза-пресс», 2026
© ООО «Стратегия КМ», 2026



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
«БИТВЫ МОТОРОВ»	6
АВТОМОБИЛИ РУССКО-БАЛТИЙСКОГО ВАГОННОГО ЗАВОДА	109
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. В.А. МИХАЙЛОВ. ПЕТЕРБУРГ — МОНАКО	161
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. БИОГРАФИЯ А.П. НАГЕЛЯ	174





Автомобиль «Руссо-Балт» с А.П. Нагелем и В.А. Михайловым в Монако, 23 января 1912 г.

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильные гонки являются одним из самых зрелищных техническим видом спорта. Ревущие на трассе болиды Формулы 1, несущиеся по извилистым дорогам раллийные автомобили, преодолевающие бездорожье машины участников ралли-рейда «Дакар» — все это вызывает неизменный интерес у сотен тысяч зрителей по всему миру. Все эти состязания проводятся по определенным правилам, выработанным много лет назад, и под эгидой различных федераций и объединений. Но мало кто из зрителей, которые смотрят на экране телевизора или мониторе компьютера автогонки задается вопросом — а когда появились эти соревнования и как они развивались? Когда впервые в обиходе появилось популярное сегодня слово «ралли»?

Предлагаемая читателю книга в популярной форме повествует о зарождении автомобильных соревнований, охватывая этап с конца XIX в и до начала Первой мировой войны. При этом основной упор сделан на историю различных пробегов и заездов, которые проводили в этот период в нашей стране, начиная с «гонки моторов» 1898 г. и заканчивая первым Гран-при в России в 1914 г. Тема эта, безусловно, мало известна массовому читателю, хотя, без сомнения, освещалась в специальной литературе. Работа состоит из двух глав. Первая посвящена автомобильным пробегам и гонкам, проходившим в Российской империи до 1917 г. И, хотя в нашей стране эти состязания в силу объективных причин не получили такого широкого развития, как например, в Европе, тем не менее, история их проведения и организации представляет безусловный интерес. Кроме того, приведена информация об участии в пробегах машин Русско-Балтийского вагонного завода (известных под обозначением «Руссо-Балт») — единственного предприятия Российской империи выпускавшего, хотя и в небольшом количестве, автомобили. При написании этой главы, помимо документов и литературы, использовались публикации в газетах и журналах того времени. Материалы, написанные очевидцами тех событий, содержат весьма любопытную информацию, которая мало известна современным читателям — за сто

с лишним лет автомобильная жизнь сильно изменилась.

Вторая глава посвящена производству автомобилей на Русско-Балтийском заводе в Риге. И хотя за восемь лет здесь собрали всего порядка 600 машин, они оставили существенный след в истории отечественного автопрома. К сожалению, несмотря на обилие публикаций (газетных, журнальных, а также в сети Интернет), посвященных «Руссо-Балтам», серьезной работы на эту тему до сих пор нет. Единственной книгой, посвященной истории этих машин, является работа Л.М. Шугурова «Погоня за «Руссо-Балтом», вышедшая в 2004 г. Несмотря на то, что в ней содержится значительный объем фактического материала, в ней имеются неточности и определенные нестыковки. Да и с момента ее выхода прошло более 20 лет, появились новые документы и материалы по истории «Руссо-Балта». Кроме того, в 2012 г. Политехнический музей издал 76-страничный альбом «Русско-Балтийский. Автомобиль-легенда», подготовленный коллективом авторов (И.А. Баранцев, А.Н. Захаров, С.В. Кирилец, А.А. Мятнев, Д.С. Орлов, И.В. Падерин, Н.Е. Розанов). Работа состоит из восьми статей по истории «Руссо-Балта», содержащих небольшой по объему текст и значительное число красочных иллюстраций. Издание является подарочным, что определило подход к подаче материала.

Вторая глава не претендует на полное «закрытие» темы по истории автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода. Автор, на основе литературы, периодических изданий и архивных документов, попытался изложить историю «Руссо-Балтов», указав и на еще не закрытые «белые пятна» по этой теме. Основная задача данного материала — вызвать у читателя интерес к еще не до конца изученной теме автомобилей Русско-Балтийского завода.

Автор хотел сказать спасибо за предоставленные материалы, важные советы, замечания и помощь в работе Станиславу Кирильцу, Денису Орлову, Роману Молочникову, Томсу Алтбергсу, Нине Соболевой и Дарье Васильевой.

Особая благодарность за информацию и методическую помощь Римме Тимофеевой.

«БИТВЫ МОТОРОВ»

В 1885 г. немецкий инженер К. Бенц, а чуть позже его соотечественник Г. Даймлер спроектировали и изготовили самодвижущиеся повозки, оснащенные двигателем внутреннего сгорания. Авторы запатентовали свои изобретения, и в 1888 г. К. Бенц начал выпуск машин своей конструкции под обозначением «Патентованная моторная повозка Бенца» (Benz Patent-Motorwagen). Поначалу объем продаж был небольшим — к 1893 г. удалось реализовать около 25 штук. К этому времени эти самодвижущиеся повозки получили название «автомобиль». Данное слово было образовано из двух: греческого «autos», что означает «сам», и латинского «mobilis» — «подвижный». Первые автомобили, производимые К. Бенцем, имели три колеса (за это назывались трициклами), и наши современники скорее всего отнесли бы их к мотоциклам. Но по терминологии того времени они относились к автомобилям. В 1893 г. К. Бенц разработал схему рулевого управления для четырехколесных машин, которую вскоре запустил в производство под обозначением «Бенц Вело» (Benz Velo) и «Бенц Виктория» (Benz Victoria)¹

На рубеже XIX–XX в. в мире началось бурное развитие автомобилизма. Особенно преуспели в этом французские фирмы «Панар и Левассор» (Panhard et

Levassor)² и «Пежо» (Peugeot). В 1903 г. во всех странах мира произвели почти 62 тыс. автомашин, при этом половина из них была собрана во Франции.

В дальнейшем ситуация стала меняться, в лидеры вырвались США. К 1910 г. число фирм, занимавшихся выпуском автомашин составляло более 200, объем их производства был различным — от нескольких десятков до нескольких тысяч штук. Всего в 1910 г. в мире изготовили более 245 тыс. различных автомобилей (187 тыс. в США,

¹ В разное время оснащались двигателями мощностью от 1,5 до 3,5 л. с., между собой отличались типом кузова. Нередко именно их называют первыми полноценными серийными автомобилями.

² Французская фирма, основанная в 1886 г. Э. Левассором и Р. Панаром. Занялась выпуском автомобилей в 1890 г., а в 1891 г. разработала машину с двигателем впереди и цепным приводом на заднюю ось. Позже в автомобилестроении такая компоновка стала именоваться «классической». Также впервые в мире ввела управление машиной с помощью рулевого колеса (до этого использовались рычаги). Впоследствии фирма была переименована в «Панар», и занималась выпуском автомобилей под своей маркой до 1967 г.



«Патентованная
моторная повозка
Бенца», 1889 г.



38 тыс. во Франции, 14 тыс. в Великобритании, 13 тыс. в Германии), а в 1913 г. — почти 700 тыс. К началу Первой мировой войны автопарк наиболее крупных государств насчитывал почти 2,3 млн машин, из них в США 1,785 тыс., Англии 246 тыс., Франции более 100 тыс., Германии 57 тыс.¹.

ОТ ПРОБЕГОВ «БЕЗЛОШАДНЫХ ЭКИПАЖЕЙ» — К РАЛЛИ. Параллельно с выпуском автомобилей стали проводиться и состязания с их участием. Достаточно долго организаторами автогонок выступали крупные газеты и журналы. Для прессы освещение состязаний тогда еще нового вида техники, интерес к которому у публики был довольно высок, способствовало повышению тиражей изданий. К тому же их владельцы таким образом привлекали для размещения рекламы выпускавшие автомобили фирмы. Последние естественно были очень заинтересованы в «продвижении» своей продукции и расширении круга покупателей.

Пионерами в организации гонок стали французы, что и неудивительно, учи-

тывая их успехи в производстве новой техники на рубеже XIX и XX в. В 1894 г. прошли первые соревнования автомобилей (во французской прессе они именовались *concours*) по маршруту Париж — Руан протяженностью 126 км. Организатором выступила ежедневная парижская газета *Le Petit Journal* — в то время она находилась на вершине популярности, ее тираж превышал 1 млн. экземпляров. Владелец издания И.О. Мариони², анонсируя соревнования «безлошадных экипажей», установил призовой фонд в 10 тыс. франков, которые де-

Четырехколесный автомобиль «Бенц Виктория», 1893 г.

¹ Лапиров-Скобло М.Я. Наука и техника в Советской России // Народный учитель. 1926. № 2. С.77.

² Ипполит Огюст Мариони (1823–1904) французский инженер, изобретатель и издатель, разработчик и изготовитель ротационных печатных машин для глубокой печати. В 1889 г. в своей газете *Le Petit Journal* ввел еженедельное дополнение, печатавшееся в цвете, что стало одним из первых в мире таблоидов.



**Автомобиль «Пежо»
Ж. Лемэтра,
которому судьи
присудили первое
место в гонке
Париж — Руан,
1894 г.**

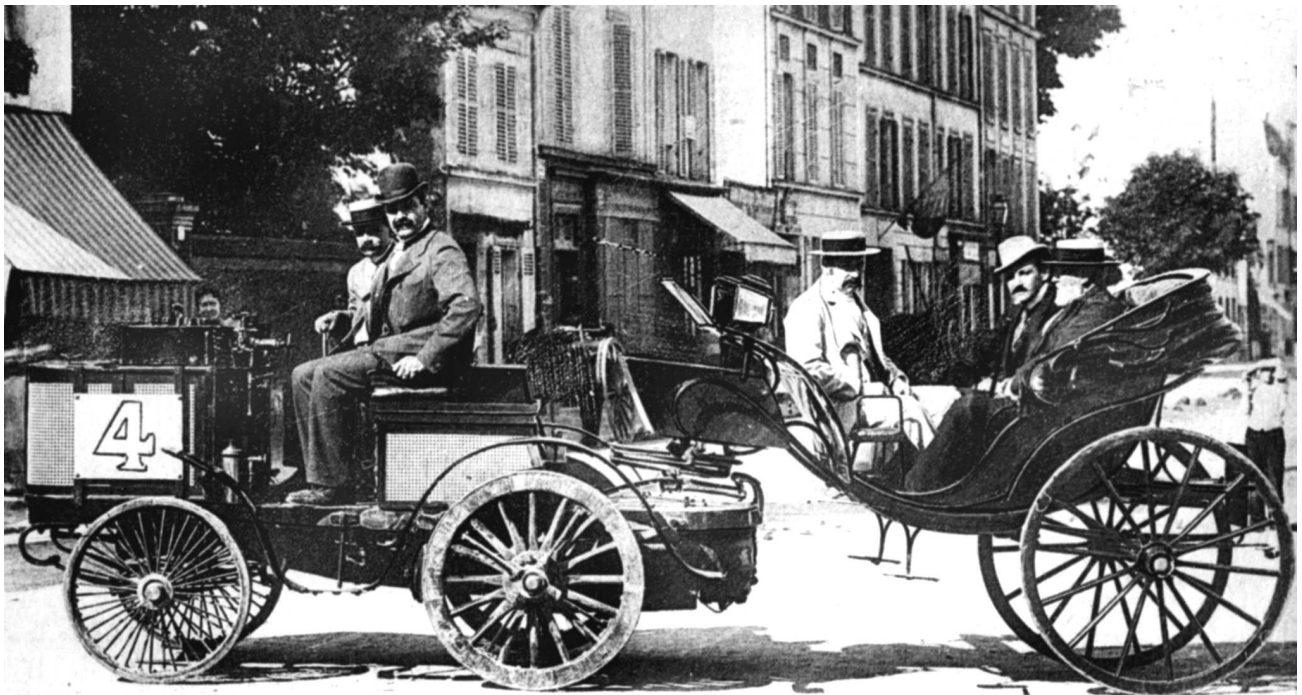
лились между первыми пятью участниками, достигшими финиша. Для проведения состязаний разработали специальные правила, включавшие, среди прочего, и четыре «квалификационных» заезда перед началом основных соревнований. Победителем должен был стать автомобиль, признанный судьями самым удобным в управлении, безопасным и экономичным. На преодоление дистанции отводилось 8,5 ч. И хотя на участие в пробеге было подано 102 заявки, 22 июля 1894 г. из Парижа стартовал всего 21 автомобиль, причем среди них было несколько машин с паровыми и электрическими двигателями. Кроме французов, в соревновании участвовали два немца, бельгиец, англичанин и итальянец, таким образом это событие можно считать первыми международными автомобильными соревнованиями.

До финиша в Руане дошло 17 машин, причем первым был паровой «Де Дион-Бутон» (De Dion-Bouton)¹, за рулем которого сидел владелец фирмы маркиз Ж. де Дион. Он преодолел дистанцию за 6 ч 48 мин. Однако судьи сочли его паровой автомобиль громоздким, сложным в эксплуатации и ненадежным (из семи стартовавших паровых финишировали лишь три, а машины с бензиновыми моторами прошли дистанцию все). В резуль-

тате, победителем был признан Ж. Лемэтр на автомобиле «Пежо».

Год спустя во Франции прошли более масштабные и продолжительные состязания на автомобилях по маршруту Париж — Бордо — Париж общей протяженностью 1178 км. Именно их часто называют первыми в мире автогонками. Организаторами выступили владельцы ряда французских газет, привлеченных к этому Ж. де Дионом, и несколько промышленников и банкиров, поклонников автомобильного дела (в ноябре 1895 г. они организовали существующий до сих пор Автомобильный клуб Франции — Automobile Club de France). Гонки широко освещались в прессе того времени, что способствовало не только популяризации автомобилей, являвшихся в то время технической новинкой, но и рекламой выпускавших их фирм. Призовой фонд гонок составлял 30 тыс. франков.

¹ Основана маркизом Ж. Дионом, Ж. Бутонем и Ш. Трепарду в 1883 г. для выпуска паровых автомобилей. С 1895 г. начинает производство машин с бензиновыми двигателями своей конструкции. Моторы «Де Дион-Бутон» активно устанавливались и на автомобили других производителей. Выпускала легковые машины до 1932 г., а грузовики до 1952 г.



11 июля 1895 г. из Парижа стартовало 46 автомобилей (из них 15 с паровыми и два с электрическими двигателями). Первым до финиша 13 июля дошел Э. Левассор¹ на автомобиле собственной конструкции, пройдя весь маршрут за 48 ч 47 мин. Но так как его машина была 2-местной, а по правилам гонка рассчитывалась на 4-местные, то победителем его не признали. По той же причине не получил приз Л. Ригуло на «Пежо» (результат 54 ч 35 мин), и в результате победителем признали П. Кехлина (на «Пежо»), который хоть и отстал от Э. Левассора почти на 11 ч, но участвовал в заезде на 4-местной машине.

Недовольство результатами и последовавший за этим скандал во французской прессе вынудили Автомобильный клуб Франции провести в 1896 г. пробег Париж — Марсель — Париж протяженностью 1710 км. Также одним из активных сторонников организации и проведения новых гонок выступил Ж. де Дион. Являясь совладельцем одной из крупнейших в то время фабрик по выпуску автомобилей, он понимал, какую отличную рекламу его продукции может дать такое мероприятие. Забегая вперед следует сказать, что для участия в новом пробеге он выставил четыре своих машины: три бензиновых и одну паровую. На последней

Ж. А. де Дион лично принимал участие в состязании.

Предстоящая гонка активно рекламировалась в газетах и журналах того времени, причем писать о ней стали еще в начале 1896 г. Активно ее поддерживали и фирмы — производители автомобилей. По условиям, победителем становился тот, кто первым приходил к финишу. Был организован тщательный отбор участников, разработаны определенные классы и категории для автомобилей (2-х, 3-х, 4-х и более местные, мотоциклы до 150 кг и т. п.). Всего заявки подали 52 участника, но к моменту старта их число сократилось до 31.

Состязания проходили с 24 сентября по 3 октября 1896 г. и делились на десять этапов (от 101 до 219 км), причем после прохождения каждого из них времени для продолжительного отдыха не предоставлялось. Машины стартовали с площади Этуаль в Париже. Гонка была очень на-

Паровой автомобиль «Де Дион-Бутон», пришедший первым, но судьи отдали первое место машине Ж. Лемэтра. Гонка Париж — Руан, 1894 г. В гонке «Де Дион-Бутон» участвовал без прицепа тележки

¹ Эмиль Констан Левассор (1843–1897) французский инженер, изобретатель и автогонщик. Один из основателей фирмы «Панар-Левассор». После травмы, полученной в гонке Париж — Марсель — Париж полученной 27 сентября 1896 г. не смог оправиться, и умер 14 апреля 1897 г.



**«Панар-Левассор»
с классическим
рулем, остальные
автомобили
участников
управлялись
с помощью рулевого
рычага, который
называли «коровий
хвост». Гонка
Париж — Руан,
1894 г. Эта машина
заняла 12 место**

пряженной, лидеры ежедневно менялись. Не обошлось и без происшествий — на финише четвертого этапа в аварию попал автомобиль Э. Левассора, он получил серьезную травму. Гонку продолжил его механик, пришедший четвертым в общем зачете. Всего до финиша добрались 14 участников, победителем стал Э. Майад на автомобиле «Панар-Левассор», прошедший все десять этапов за 67 ч 43 мин.

Вслед за французами автопробеги стали устраивать и другие страны Европы. В их организации, наряду с представителями прессы, принимали активное участие различные автоклубы, создаваемые по образцу французского¹. Так, в 1895 г. в Италии прошел пробный заезд Турин — Асти — Турин, в котором участвовало пять человек — трое на автомобилях и двое на велосипедах. В 1897 г. провели полноценную гонку Арона — Стреза и обратно, в которой соревновалось 16 человек на машинах немецкой фирмы «Бенц» и мотоциклах. Весной 1900 г. недавно образованный Автомобильный клуб Великобритании провел так называемый «Заезд тысячи миль», который длился 15 дней и проходил через все крупные города страны. Основной целью мероприятия, в котором участвовало 70 автомобилей, являлась популяризация автомобильного транспорта в Соединенном Королевстве.

Проводились автогонки и в Новом Свете — впервые они прошли в ноябре 1895 г.

в окрестностях Чикаго на дистанцию 90 км. Причем начало пришлось несколько раз переносить — из-за состояния дорог далеко не все участники смогли добраться до старта. В результате, вместо 4 ноября, как планировалось первоначально, соревнования прошли 28 ноября. При этом из 83 экипажей, подавших заявку на участие, до старта смогли добраться лишь семь, а участвовали в гонках четыре — остальные поломались.

В 1899 г. владелец New York Herald и International Herald Tribune Д. Беннет с целью поднять тиражи газет² предложил Автомобильному клубу Франции провести в Европе автогонки на учрежденный им

¹ Рост числа автоклубов в конце XIX — первые годы XX в. являлся своеобразной реакцией на увеличение численности мирового автопарка. Помимо соревнований, клубы принимали участие в выработке правил движения и эксплуатации автомобилей, развитии дорожной инфраструктуры занимались защитой интересов автовладельцев, популяризацией автоспорта, организацией ремонта и обслуживания машин и т. п.

² До этого Д. Г. Баннет профинансировал несколько экспедиций в Африку и Арктику, которые активно освещали его издания. Это способствовало привлечению новых читателей и увеличению тиражей.

приз (кубок Беннета). Каждая страна могла выставить не более трех участников, а следующее состязание должно было пройти в стране-победительнице. Гонки на кубок Беннета проходили в 1900–1905 г. Впоследствии Французский автомобильный клуб по инициативе местных автопроизводителей в качестве альтернативы гонкам Д. Беннета стал проводить свои состязания. Недовольствие французов, у которых к тому времени была самая крупная автомобильная промышленность в Европе, вызывало введенное ограничение числа участников от каждой страны.

Новые гонки, впервые прошедшие в июне 1906 г. и получившие название Гран-при (Большой приз) Французского автомобильного клуба, никаких ограничений по количеству гонщиков и их национальной принадлежности не устанавливали. Они проходили по замкнутой (т. н. «кольцевой») трассе, которая для этого огораживалась, чтобы случайные люди или животные не выскочили на дорогу. Участники должны были пройти несколько кругов, победите-

лем считался тот, кто пройдет дистанцию за меньшее время.

В начале XX в. автомобильные гонки уже не были какой-то новинкой, они проходили во многих странах мира. Состязания активно освещались в прессе, и являлись достаточно зрелищными мероприятиями. При этом дистанции пробегов существенно возрастали.

Так, в начале 1907 г. французская газета Le Martin опубликовала предложение «Решится ли кто-то этим летом проехать от Пекина до Парижа на автомобиле?» Несмотря на то, что данная идея пахла авантюризмом — расстояние между этими городами составляло почти 16 тыс км, а дороги на отдельных участках будущего пробега просто отсутствовали, заявки на участие подали несколько десятков команд из различных стран. Участие было не бесплатным — вступительный взнос составлял 2 тыс. франков. Саму гонку финансировала газета Le Martin, победитель должен был получить приз в 100 тыс. франков. В отдельную проблему вылилась доставка



Э. Левассор на финише гонки Париж — Бордо — Париж, 13 июля 1895 г. По свидетельству очевидцев в этот момент он выкрикнул: «Это безумие, я делал до 30 км в час!»

**Признанный
победитель гонки
Париж — Бордо —
Париж автомобиль
«Пежо» П. Кехлина,
13 июня 1895 г.**



горючего и оборудование пунктов обслуживания машин на всем участке пути — автозаправочные станции в то время лишь зарождались.

Всего пять участников сумели доставить свои автомобили в Пекин. В результате, организационный комитет рассматривал вопрос об отмене намеченных состязаний. Кроме того, возникли трения с местными властями, которые считали автогонщиков шпионами, направленными для изучения предполагаемых маршрутов вторжения европейских армий в Китай. Но несмотря на это, участники решили не отказываться от проведения гонки, стартовав 10 июня 1907 г. от здания французского посольства в Пекине. Маршрут пролегал через Калган, Ургу (современный Улан-Батор), Кяхту, Верхнеудинск, Иркутск, Красноярск, Томск, Омск, Тюмень, Пермь, Казань, Москву, Варшаву и Берлин. В состязании участвовали: итальянский князь С. Боргезе на автомобиле «Итала» (Itala)¹, голландец Ш. Годар на «Спайкере» (Spyker)² и три французских экипажа: Ж. Кормье, В. Коллиньона (оба на «Де Дион-Бутонах») и О. Понса на трицикле «Конталь» (Contal)³. Кроме участников, в автомобилях ехали корреспонденты нескольких газет (Le Matin, Daily Telegraph, Le Secolo, Corriere della Sera). Они по телеграфу регулярно сообщали о ходе пробега, в результате чего тот освещался фактиче-

ски в режиме онлайн-трансляции. Это был первый опыт такого рода в ходе автомобильных состязаний.

Одним из самых сложных стал участок маршрута на территории Китая и Монголии — на первые 320 км участники потратили неделю. Наиболее продуманную схему движения выстроил С. Боргезе, организовав доставку верблюдами в ключевые точки трассы бензина, масла, покрышек и запчастей. В результате, с самого начала он вырвался вперед, и сохранил свое лидерство до конца гонки. Меньше всего повезло О. Понсу — трицикл «Конталь» оказался малоприспособлен для такого маршрута. В самом начале движения его экипаж заблудился и застрял. О. Понса и его механика О. Фуко

¹ Итальянская фирма производитель автомобилей и моторов, основанная в 1903 г. в Турине. В 1925 г. куплена кампанией «Металлургические и механические мастерские Тортони». В гонке участвовал автомобиль «Итала» с двигателем мощностью 45 л. с.

² Автомобильная фирма в Нидерландах, занимавшаяся выпуском легковых и грузовых машин с 1898 г. по 1926 г. В гонке участвовал автомобиль Spyker 14/18 HP Tourer с двигателем мощностью 18 л. с.

³ Французская фирма, выпускавшая в 1907–1908 г. трициклы с бензиновыми двигателями.



**Победитель
гонки Париж —
Марсель — Париж
1896 г. автомобиль
«Панар-Левассор»
Э. Майада,
прошедший
дистанцию
за 67 ч 43 мин.**

спасли кочевники, но машину пришлось бросить в песках. А французские экипажи часть пути двигались поездом по железной дороге.

Во время движения по России участников гонки радушно принимали во всех городах и населенных пунктах нашей страны. Например, одна из газет в выпуске от 12 июля 1907 г. так описывала визит участников гонки в Иркутск:

«Весело живут иркутяне — кафешантаны, цыганские хоры, пьесы типа «Ну ка покажите, что у вас есть», борьба в цирке Стрепетова — вот источники, из которых они беззаботно получают свое наслаждение, предаваясь затем обильным возлияниям. На днях, кроме того, благовидный предлог для возлияний доставил приезд сюда автомобилистов — участников пробега Пекин — Париж. Первым прибыл князь С. Боргезе, которому устроили торжественную встречу, «скромный завтрак» и «банкет» в саду «Циклодром». Кн. Боргезе приехал сюда действительно на автомобиле, а вот остальные же автомобилисты предпочли превратностям путешествий по байкальскому тракту поездку в железнодорожных вагонах: гораздо удобнее и спокойнее.

После надлежащей встрече на ж. д. вокзале «знаменитым иностранцам» был тоже предложен «скромный завтрак», а на другой день — банкет»¹.

Имея значительный запас времени по сравнению с другими участниками гонки, С. Боргезе позволил себе из Москвы заехать в Петербург (он не являлся пунктом маршрута). Его пригласили это сделать представители Петербургского комитета пробега Пекин — Париж во главе с его председателем С.Л. Перельманом, которые сумели согласовать это с комитетом в Париже. В ходе визита С. Боргезе рассказал российским автомобилистам о том, как проходила гонка. Небезынтересно привести ряд фрагментов из этого репортажа:

«Проезд по пустыне Гоби был ужасен. Автомобили увязали до осей в липкой китайской грязи, чтобы их вытащить приходилось впрягать целые полчища кули (китайских носильщиков). На 180 версте трикар г. Понса вынужден был отказаться от дальнейшей поездки. Остальные продвигались все вместе и вместе въехали в пустыню. Каждый автомобиль сопровождали китайские всадники.

Продвигались они значительно медленнее, чем князь Боргезе. Не говоря о том, что их автомобили значительно слабее, дорога ко времени их приезда окончательно

¹ *Иркутск (мелочи жизни). // Сибирская жизнь. 1907. № 60. С. 3.*

раскисла, и им часто приходилось прибегать к помощи четвероногих...

В пустыне Гоби дело изменилось: почва твердая и ровная как паркет. Дороги, впрочем, не было, и направление приходилось держать линией телеграфа. Автомобили пошли хорошим ходом, оставив китайскую стражу. Целый день все четыре автомобиля шли вместе. На другой день утром князь Боргезе, несмотря на укоры товарищей, распрощался с ними, и пользуясь превосходством силы своего мотора полным ходом пошел вперед, превратив таким образом туристическую поездку в гонку. Всю пустыню он прошел в четыре дня, опередив расписание на шесть суток.

В Кяхте его приветствовали члены русского организационного комитета [гонки], и с этих пор началось его триумфальное шествие по Сибири. С этого же дня его стал преследовать дождь, который не оставил его до самого Новгорода.

**Китайские
крестьяне
вытаскивают
застрявший
в грязи автомобиль
«Спайкер»
Ш. Годара, июнь
1907 г.**

Дороги в Сибири были ужасны. Заброшенный великий сибирский тракт порос густой травой, под которой скрылись глубокие колеи и предательски вывороченные камни. Переезды через реки не поддаются никакому описанию. Большею частью переправляться приходилось на паромах, везды и выезды с которых достаточно известны русским обывателям.

Переезды по мостам были не лучше: вывороченные гнилые доски, скачущие и шатающиеся бревна, зияющие пропасти — все это не могло увеличить среднюю скорость хода.

Один мост, не выдержав тяжести автомобиля, провалился под задними колесами машины, и автомобиль встал вертикально, погрузив корму в воду. Доставать его пришлось целой сотне крестьян из соседней деревни. Через одну речку пришлось переправлять автомобиль вброд: ввиду ее глубины из автомобиля пришлось вынуть все





способные пострадать от воды предметы и перевести их на лодке.

К автомобилю были привязаны длинные веревки, за которые на другом берегу тянуло несколько лошадей и автомобиль таким способом был проташен без седоков по дну реки, скрывшись на несколько секунд совершенно под водою.

Князь Боргезе, несмотря на эти препятствия, продвигался очень быстро...

В Москву он въехал на 47-й день своего пути. В Богородске его встретила целая вереница автомобилей, и проводила до гаража Московского клуба автомобилистов, где машина подверглась основательной чистке и регулировке.

Вечером состоялся банкет. Князю Боргезе были поднесены ценные подарки и поднесен почетный знак от Московского клуба автомобилистов¹.

Утром выехав из Москвы и переночевав в Новгороде, машина С. Боргезе примерно в 11 ч 18 июня (1 августа) 1907 г. достигла Царского Села, где его встречала целая вереница автомобилистов Петербурга, а также журналисты, представители итальянского дипкорпуса и просто любопытные. С. Боргезе и его спутников (он ехал с механиком Э. Гизарди и журналистом Л. Барзини) пове-

ли на обед в здание царскосельского вокзала, где «было раскупорено несколько бутылок соответствующей влаги и произнесено несколько тостов». Затем участников гонки сопровождали в Петербург и разместили в гостинице «Европейская». Здесь у С. Боргезе взяли небольшое интервью о работе его автомобиля в ходе пробег:

«...Кроме частых поломок рессор других недоразумений не было. Около Казани сломалось колесо, но было исправлено местным кузнецом. Зажигание он не трогал от самого Пекина. Кардан тоже.

— Я был бы мучеником, если бы взял машину с цепями, — сказал он. Местами нам приходилось увязать по ступицу в грязь, которая при затвердевании обращается в подобие кирпича, и цепи неминуемо рвались бы на каждом шагу. Кроме того, их постоянная регулировка и смазка прибавила бы нам много работы»².

Первым 10 августа 1907 г. в Париже финишировал экипаж С. Боргезе. Эта победа принесла славу и известность автомоби-

Автомобиль «Итала» С. Боргезе движется по полотну Транссибирской железной дороге, в кабине рядом с водителем сопровождающий жандарм. Июль 1907 г.

¹ Пекин — Париж // Автомобиль. 1907 № 15 С. 1803–1804.

² Там же. С. 1811.



**Автомобиль
«Итала»,
провалившийся
на мосту у станции
Танхой, июль 1907 г.**

лям фирмы «Итала», продажи которых после этого сильно возросли. Через 12 дней к финишу пришел «Спайкер» Ш. Годара — в России машина поломалась, и экипаж потратил несколько дней на ее починку. Неделью спустя прибыли оба французских «Де Дион-Бутона».

Любопытный факт — в 2015 г. в Кирове был открыт памятник автомобилю «Итала», ставшему победителем гонки Пекин — Париж. Спонсором установки выступил работавший в городе цех итальянской шинной фабрики «Пирелли» (Pirelli) — именно на шинах этого производителя совершала пробег машина С. Боргезе. Дело в том, что в ходе состязания «Итала» делала остановки в Вятской губернии: на берегу р. Вятка и в Елабуге. Памятник, изображающий автомобиль С. Боргезе практически в натуральную величину, установлен на улице Спасской, которая является пешеходной зоной.

Гонка Пекин — Париж была не единственной, имевшей протяженность несколько тысяч километров и пересекающей несколько стран. В 1908 г. с истинно американским размахом был организован марафонский автопробег Нью-Йорк — Париж протяженностью более 35 тыс. км. Его инициаторами (и как бы мы сегодня сказали спонсорами) выступили владельцы двух газет: — аме-

риканской New York Times и французской Le Martin, они же активно освещали события этой гонки. В прессе того времени пробег именовался «Нью-Йорк — Париж без помощи парохода». Это было связано с тем, что по первоначальному плану участники гонки, перебираясь из США в Россию, должны были пересечь по льду Берингов пролив (позже от этой идеи отказались). В пробеге участвовало шесть автомобилей: по одному с экипажами из США, Италии и Германии и три из Франции. Старт был дан 12 февраля 1908 г. на площади Таймсквер в Нью-Йорке. Далее автомобили двигались через Чикаго, Сан-Франциско до Сиэтла, оттуда пароходами через Японию во Владивосток и по маршруту Чита, Иркутск, Томск, Омск, Нижний Новгород, Москва, Санкт-Петербург, Варшава, Берлин к финишу на Елисейских Полях в Париже. Первым 26 июня 1908 г. пришел немецкий автомобиль «Протос» (Protos)¹, за ним

¹ Фирма «Протос» была основана в 1898 г. в Берлине, с 1905 г. начала выпуск автомобилей, в 1908 г. вошла в состав концерна «Симменс-Шуккерт». В 1926 г. «Симменс» продал «Протос» фирме НАГ (NAG). Автомобили под маркой «Протос-НАГ» производились до 1928 г., после чего их выпуск прекратили.



30 июня американский экипаж на машине «Томас Флайер» (Thomas Flyer)¹. Но победителями признали американцев — команду из Германии оштрафовали на две недели, так как на одном из участков она везла свой автомобиль поездом по железной дороге. Итальянцы прибыли лишь 17 сентября 1908 г., а из трех французских машин ни одна до финиша не дошла: две сломались в России, а одну («Де Дион-Бутон»), во время пребывания в Японии приобрел местный промышленник. Сумма, предложенная за автомобиль, оказалась весьма значительной, что владелец фирмы маркиз Ж. де Дион решил ее продать и отказаться от дальнейшего участия в состязании.

В 1965 г. на экраны вышел фильм американского режиссера Блейка Эдвардса с Джеком Леммоном, Тони Кертисом, Натали Вуд и Питером Фальком в главных ролях. В основу сюжета были положены события гонок Нью-Йорк — Париж 1908 г., хотя конечно, знаменитый кинофильм имел мало общего с реальными событиями этого автопробега. На Московском международном кинофестивале в июле 1965 г. лента получила серебряный приз как лучшая комедия. В СССР «Большие гонки» вышли в прокат летом 1976 г., сразу завоевав популярность не только у советских подростков, но и у взрослой ауди-

тории: картину посмотрело почти 39 млн человек.

Кстати, пробег Нью-Йорк — Париж 1908 г. активно освещался в отечественной прессе того времени, при этом наибольшее внимание уделялось описанию гонок непосредственно на территории Российской империи. Например, выходивший в Петербурге журнал «Автомобиль» в номере за август 1908 г. писал:

«Утром 6 июля [1908 г.] в Российском Автомобильном Обществе² получена была из Валдая телеграмма, сообщающая, что немецкий автомобиль «Протос», выехавший накануне вечером из Москвы, к вечеру будет в С.-Петербурге. Тотчас же была организована подобающая встреча, и петербургские автомобилисты с редакционным автомобилем «Бразье» 24–30 с. под управлением А.П. Нагеля двинулись навстречу конкурентам грандиозного состязания.

«Протос» прибыл около 6 ч вечера, имея пассажирами обер-лейтенанта Кеппена

Местные крестьяне под руководством жандарма вытаскивают провалившуюся на мосту «Италу». Июль 1907 г.

¹ Автомобиль американской фирмы E.R. Thomas Motor Company, основанной в 1900 г. С 1905 г. начала выпуск модели «Томас-Флайер» с двигателями мощностью 40 и 50 л. с. В 1919 г. прекратила существование.

² Создано в Петербурге в 1903 г.



**Автомобиль
«Итала» С. Боргезе
в Петербурге,
1 августа 1907 г.**

и шоферов Фукса и Нейбергера. Из Ижоры автомобили, украшенные русскими и германскими флагами, проследовали через Царское Село в Петербург, где в помещении Российского Автомобильного Общества к тому времени была организована подобающая встреча. Председатель Общества гр. Гудович предложил гонщикам по стакану шампанского.

Автомобиль, needing в ремонте, поступил в мастерскую при гараже Общества и в воскресенье был уже приведен в полный исправный вид, так что путники, опасаясь быть настигнутыми своими конкурентами, американским автомобилем «Томас», спешно собрались в дальнейшую дорогу...

Несмотря на то, что этого второго конкурента в Москве ждали уже в воскресенье, лишь 10 июля в 4½ ч. состоялось прибытие в Петербург капитана Ганзена на автомобиле американского завода «Томас». Капитана Ганзена сопровождали шоферы-механики Мюллер и Шустер...

Весь путь от Нью-Йорка до Петербурга, т. е. около 25000 км, «Томас» прошел в 4 месяца 23 дня, включая сюда и остановки в пути. В 6 ч вечера автомобилисты

по Набережной, Миллионной и Морской направились из помещения Российского Автомобильного Общества в ресторан Кюба, где состоялся официальный обед в честь американцев.

В тот же день путешественники в 7½ ч вечера уже выехали в Гатчину, куда их сопровождали некоторые петербургские автомобилисты, а отсюда далее по намеченному маршруту в Париж.

В Париж первым прибыл «Протос», но победителем был признан «Томас», как точно исполнивший намеченную программу¹.

Но не все автогонки, проходившие в Европе, организовывались представителями прессы. Так, в 1905–1907 г. в Германии Баварский автомобильный клуб проводил автогонки на приз английского художника немецкого происхождения Губерта фон Геркомера (серебряный кубок в 40 кг). В соревнованиях (дистанция в разные годы составляла 937, 1700 и 1818 км) принима-

¹ Прибытие участников гонки «Нью-Йорк — Париж» в С.-Петербург // Автомобиль. 1908. № 15. С. 2256.