

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР

1928

Великий Леонардо да Винчи еще в 1490 году сконструировал повозку с ручным управлением, но лавры создателя первого безлошадного парового экипажа достались капитану французской армии Николе Жозефу Куньо (1725-1804), изготовившему в 1769 году по заказу французского военного министра повозку, приводимую в движение паровым двигателем и развившую скорость более 4 километров в час. Правда, при испытаниях у машины Куньо заклинило систему управления, она врезалась в стену, пробила ее, но тем не менее осталась цела. Продемонстрировав свою жизнестойкость паровая повозка Куньо сохранена для потомков как памятник технической мысли того времени.

Практическое применение паровой двигатель обрел в первом в мире автомобиле для перевозки пассажиров (почтовой карете). Создатель прообраза автобуса Ричард Тревитик (1771-1833), английский изобретатель, отправил в первую поездку 24 декабря 1801 года восемь пассажиров, а уже в 1833 году между Лондоном и Пэддингтоном паровой автобус совершал регулярные пассажирские рейсы.

Сделать автомобиль таким, какой он есть сейчас, помогло появление двигателя внутреннего сгорания. В 1805 году швейцарец Исаак Риваз поставил его на свое транспортное средство, которое продвинулось вперед на несколько метров.

Мысль использовать в автомобиле как движущую силу пары бензина с воздухом дали возможность Лемуану преодолеть расстояние от Парижа до Жуэквиля-Ле-Пон.

**Самодвижущийся
- так переводится
наполовину
греческое,
наполовину
латинское слово
"автомобиль".
И, говоря об
автомобиле, не
следует иметь в
виду только
машину с
бензиновым
двигателем.**

На заре научно-технической революции водителей воспринимали как первых космонавтов и относились к ним уважительно, с почтением. В маленьких, удаленных от цивилизации городках и деревнях машины встречали хлебом-солью, а водителей - по одежке.

Однако самый первый автомобиль с двигателем внутреннего сгорания изобретен лондонцем Самуэлем Брауном (патент N 5350 от 25 апреля 1826 года). Его машина въехала на холм Мутер-Хилл в Блекхите. Мотор с двухцилиндровым двигателем мощностью 4 лошадиные силы взял первую в мире высоту.

Кельнский автомобилист Рейне Николаус опытным путем дошел до идеи сжатия газозоудной смеси в камере внутреннего сгорания и четырехтактного рабочего цикла двигателя. В 1876 году он запатентовал свое изобретение, а в 1886-м имперский суд отменил его патент.

Легкий бензиновый двигатель, снабженный системой зажигания и карбюратором испарительного типа разработал немецкий конструктор Готлиб Даймер. Мотор массой 90 килограммов, развивающий скорость до 12 километров в час, был установлен на деревянную раму двухколесного транспорта - первого в мире мотоцикла. В августе 1885 года Даймер получил патент на первую механическую повозку с бензиновым двигателем, а в 1886-м году его соотечественник Карл Бенц - один из основателей фирмы "Бенц и Ко, Рейнская газомоторная фабрика" - получил патент на автомобиль с газолиновым двигателем. Оба они совершали поездки по улицам родных городов, вызывая восторг и удивление у добропорядочных немецких граждан.

На Всемирной промышленной выставке в Монако в 1888 году за усовершенствованный четырехколесный автомобиль "Патент-Моторваген" Бенц получил золотую медаль и вел свой автомобиль по подарившему ему медаль городу, имея первые на всем белом свете водительские права. Бенц получил их в Бадене в августе того же года.

Таким образом, Карл Бенц, один из основателей легендарной марки "Мерседес-Бенц", завоевал себе лавры не только создателя первого "настоящего" автомобиля, но и первого шофера.

Одежда водителей была в то время удивительной! Шилась из кожи и имела варианты для разной погоды. Кожаная куртка и сапожки "джимми" с ремешками на лодыжках и калошами считались парадным вариантом. Для "черных" работ надевали быстро застегивающиеся на петельки ботинки, и, так называемые, краги (большие голенища, покрывающие икры).

Непременным атрибутом формы водителя считались белая рубашка, галстук и кожаный шлем (в

летнее время сменяемый на фуражку).

Тяжело приходилось автоводителям в отсутствии гаражей, автозаправочных станций и техобслуживания: приходилось надеяться только на себя, и эти мужественные люди достойно преодолевали встречающиеся трудности.

ИЖЕВСКИЕ ВОДИТЕЛИ

В Ижевский завод, как известно, первый автомобиль "форд" прибыл с фронтов империалистической войны вместе и Иосифом Шадриным. Храброму механику-водителю его вручили вместо Георгиевского креста за ратные подвиги.

На "форде", а потом на собранном из разбитых военных машин автомобиле, напоминающем автобус, Шадрин за чисто символическую плату, выражающуюся в оплате затраченного на поездку бензина, возил ижевцев по улицам родного города. Маршрут начинался у нынешнего сада имени Горького, а заканчивался на улице Троицкой (Советской) или в Вятском переулке (ул. Кирова).

В 1928 году в Ижевске было 3 грузовых автомобиля, занятых в основном перевозкой стройматериалов. Через год, в 1930-м, нижегородцы к 10-летию юбилею Удмуртской автономной области выделили Ижевску еще 5 машин, и, предчувствуя грядущую автомобилизацию всей страны, в столице области открыли автомобильный техникум. Как и положено, в сентябре его студенты приступили к занятиям, а для практической езды им был выделен единственный автомобиль французской фирмы "Аверланд".

В 1932 году началась первая перерегистрация водителей, которых в то время можно было пересчитать на пальцах. С группой водителей для сдачи экзаменов в Казань выехал и Александр Иванович Гурьянов, получивший удостоверение N 1.

В 1933 году Гурьянову было предоставлено почетное право открыть первый загородный пассажирский маршрут, крайне необходимый в то время, - "Ижевск - железнодорожная станция Чепца". Дело в том, что тогда еще не было железнодорожного сообщения с Глазовом и северными районами республики, и по железной дороге попасть туда можно было только через Москву или Свердловск. Но пассажиров, отправляющихся в путешествие по первому загородному маршруту, ожидал не

Ответить на вопрос - кто же был первым шофером в Удмуртии довольно сложно. В разных местах Удмуртии они появились почти одновременно. Один из них - кавалер Полного банта Георгиевских крестов, уроженец Дебес Александр Белянин, после призыва в армию закончивший военно-автомобильные курсы. (Водитель броневой автомашины привил любовь к быстрой езде одной из дочерей. Ольга Белянина получила первый разряд по мотоспорту.)

Прозвучавший в эпоху моторизации сталинский призыв: посадить мужика на трактор, а женщину - на автомобиль, - вдохновил многих женщин сесть за руль автомашины.

комфортабельный автобус, а открытый грузовик. Как одному из лучших шоферов Гурьянову первому в Удмуртии присвоено звание "Почетный автотранспортник РСФСР", а в автогужтресте столицы Удмуртии времен открытия первого пассажирского маршрута насчитывалось 8 грузовых автомобилей "ГАЗ-АА" и 150 ломовых лошадей.

Там, где есть хоть какое-то движение, всегда есть потребность его регулировать. В 1936 году в Ижевске в составе комиссариата внутренних дел УАССР была создана Государственная автомобильная инспекция (ГАИ). Назначенный ее первым начальником Иван Федорович Мальцев был выпускником автотехникума; в республике появились свои кадры автомобилистов. В связи с чем нельзя не отметить первых преподавателей автодела в Ижевске. Это Петр Николаевич Вахрушев, Михаил Германович Леньков, Назар Ефимович Никитин, Павел Павлович Журавлев, Николай Прохорович Шахматов, Александр Георгиевич Котельников, Михаил Федорович Васев. Помимо того, что все они были в высшей степени интеллигентными людьми, готовыми прийти на помощь, они еще были и отличными знатоками автодела.

Работникам ГАИ тех лет, несмотря на небольшое число автомобилей и мотоциклов, не просто было регулировать движение в городе: моторы тех и других издавали столь громкие звуки, что лошади шарахались в стороны, повозки сталкивались друг с другом, опрокидывались, и владельцы гужевого транспорта терпели убытки. Что с возу упало не всегда можно было подобрать с дороги, поэтому в своде законов ГАИ было и такое правило: извозчики при приближении машины обязаны были надевать на голову лошади мешок, чтобы она не испугалась. Кстати, первое в Удмуртии учебное пособие по изучению правил дорожного движения составил работник ГАИ, выпускник автотехникума Игорь Иванович Князев.

Уже в первые годы работы автомобильного техникума среди его студентов встречались совсем молодые девушки. Не все мужчины приветствовали вторую часть крылатого послания вождя. Многие понимали, как трудно будет девушкам перебортовывать и накачивать спустившие колеса грузовика либо в поле на морозе, либо в распутицу на утонувшей в грязи дороге искать поломку или толкать застрявшую машину. Да и в городе было не лучше: ни теплых гаражей, ни ремонтных мастерских.

Семнадцатилетняя комсомолка Августа Гурьянова, технический секретарь Волипельгинской МТС решила стать шофером. Ни директор МТС, ни начальник политотдела не отпускали ее на учебу, утверждая, что это - неженская профессия. Только звонок секретаря обкома комсомола помог разрешить спор, и девушка уехала учиться.

Как и других девушек - первых водителей Ижевска - Надежду Антонову, Нину Полякову - Августу посадили за руль автобуса. Для девушек работа оказалась непомерно тяжелой. Надежда вскоре перешла на почту. Нина пересела на "ГАЗ-А-пикап" и перевозила почту по маршруту Ижевск-Дебесы и Ижевск-Гольяны. До пенсии трудилась она на транспорте, закончила работу в должности заместителя управляющего Удмуртским автотрестом по пассажирским перевозкам.

В ноябре 1936 года Августа Гурьянова перешла работать в гараж ЦИК УАССР и водила "ГАЗ-А-лимузин", принадлежавший в свое время великому певцу Л.О. Утесову, на котором возила секретаря Президиума ВС УАССР П.Н. Пестерева. От рядового шофера до помощника председателя Совета Министров - таков путь А.А. Гурьяновой.

Однако далеко не всем удалось сделать карьеру. Особенно трудно пришлось женщинам в годы войны. В 1941 году, чтобы заменить за рулем ушедших на фронт мужчин, ОСОАВИАХИМ впервые набрал на курсы шоферов группу девушек. 28 лучших, успешно сдав экзамены, получили удостоверения водителей и работали на старых разбитых машинах. Ветеран Вера Дмитриевна Бронникова (Жвакина), получившая после окончания автотехникума аттестат за № 153, вспоминает: "Когда началась война, у нас было более 40 грузовиков и автобусов, и все они были направлены на фронт".

В 1950 году в Ижевске появилось такси. Именно тогда прибыли первые пять машин марки "Победа" и одна - "Москвич-401" (без таксомоторов). Тогда о женщинах снова вспомнили, и первооткрывателями рейсов такси стали В. Данилова, Л. Субботина, А. Ушнурцева.

Хороших вам дорог и надежных машин
преемники трудовой
славы и творческих
поисков новаторов и
энтузиастов прошлых
поколений,
самозабвенно
влюбленных в
автомобиль - это чудо,
влетающее в свой
четвертый век!

ХРОНОЛОГИЯ

1912 год. Александр Белянин первым среди водителей получил права.

1919 год. У Иосифа Шадрина появился первый в Ижевске автомобиль, подаренный за ратные подвиги.

1930 год. Открыт автотехникум.

1933 год. Водитель Александр Гурьянов открыл первый пассажирский загородный маршрут Ижевск - железнодорожная станция Чепца.

1936 год. В Удмуртии появилась ГАИ. Ее начальником назначен Иван Федорович Мальцев.

Дневник автора

Когда любовь поддерживают, она становится садом и расцветает. Когда над любовью смеются, она гибнет. Когда любовью живут, оживает все вокруг.

Невозможно воспитать культуру в человеке, не имея рядом ее живых образцов.

Культура дает человеку такое богатство, какое в руках не удержишь!

Человека можно определить "по вкусу" - есть ли у него настоящий вкус к жизни?

Краеведение - это история расстановки ценностей на полках времени.

Урожай в России собирают, как правило, не те, кто сеет разумное, доброе, вечное...

В разрушении есть эффект! Этот эффект почему-то привлекает сознание россиян гораздо сильнее, чем жажда созидания и роста. В чем дело? Хочется получить впечатления жизни сразу, немедленно, "по щучьему велению", а это - ломать не строить... То, что просто растет, обходится без эффектов.

Когда общество не знает, куда ему идти, обществом начинают править проходимцы.

Бездуховность - мать безнравственности.

Ищи славу не в потомках, а в предках своих.

Ну, что за люди на Руси! Культуру воруют, в народе пируют, друг с дружкой воюют?!

Важно не ЧТО человеку преподавать, а КАК это сделать.

Эволюция - дает, революции - берут.

Лживую власть легко узнаешь по всеобщей дебилизации населения.

Аутотренинг - лекарство в себе.

Правда - это естество, ложь - искусство.