

Я люблю этот город. Люблю, его улицы и переулки, харьковские «словечки», его неожиданные сюрпризы - эти бесконечные броски во времени. В этом городе всегда что-то происходит. Кажется, что только вчера здесь прошел первый трамвай, а сегодня в этом месте уже уложили свежий асфальт и под землей бегут вагоны метро. Как будто на днях наши сыграли первый футбольный матч с заезжими англичанами, а теперь с нетерпением ждут все европейские команды на своих полях. Этого дома или квартала в центре уже нет, а рядом, в пригороде, появился новый железобетонный микрорайон размером со старый Харьков. Растворились во времени, исчезли громадные заводы и целые стадионы. Теперь уже трудно представить эти улицы другими, без автомобилей. Сегодня наш город в «час пик» – одна сплошная транспортная пробка. Улицу не перейти! 100 лет назад здесь было все по-другому...

Машины времени работают исключительно в книгах. Только здесь можно вернуться в начало, отлистать назад и перечитать абзац, чтобы уловить то, чего уже нет – все тайные значения, совпадения и косвенные намеки. У меня есть время и немного бумаги, чтобы рассказать Вам еще одну забытую историю моего города.

Хроники большого автопробега

Этюд-реконструкция

"Как всякий из нас знает, клубы и общества, в том числе и спортивные, могут быть двух родов - действующие и бездействующие".

А.П. Нагель (главный редактор журнала «Автомобиль»)

Харьков. Понедельник - 12 сентября 1911 года

Каждому городу, наверное, нужно цепкое односложное описание, которое привлечет сюда толпы бездельников - богатых путешественников. Так, если подумать о Париже – то сразу приходит на ум Эйфелева башня и бесконечные Елисейские поля, в Москве – это Кремль и суета



Пассажа, в Санкт-Петербурге – наверняка Дворцовая площадь и выезд Императора. А что можно сказать про наш город? Харьков – центр громадной губернии с населением почти в три миллиона жителей и самый крупный железнодорожный узел на юге России. Харьков - то университет и политехнический институт, столичные банки, десятки заводов, казенные фабрики, пяток кондитерских, восемь театров и четыре ярмарки в год. Когда начинаются ярмарки и денежный народ толпами валит в город,

«барских» комнат сразу не хватает и бедных студентов квартирные хозяйки гонят на улицу. А потом вся эта толпа недоученных и неученых босяков бродит по городу в поисках крова и приключений. Еще в городе есть не мало «замечательных» мест, где их обитатели ужасно много пьют. Направо – трактир с крепкими напитками, налево – чайная с напитками полегче, затем наоборот и так далее, как здесь говорят до речки... Так что, как видите, вероятность быть ограбленным в Харькове гораздо выше, чем, скажем, в соседних Курске или Воронеже.

Но, если с преступностью все так плохо, то почему большая колонка главной городской газеты изо дня в день посвящена всяким разным и по большей части мелким происшествиям с горожанами? Город будет неделю обсуждать, как пропало десять рублей в лавке купца 3-ей гильдии - г-на N, и все сыскное отделение подняли на поиски злодеев. Я не шучу! Поверьте – харьковцам нужно, чтобы их опасались. Ведь селить приезжих негде, эпидемия повального строительства уже подходит к концу, работы для всех не хватит, а так рады тому, что имеют. И кажется мне, что стоит такой нечесаный детина из местных где-то в чистом поле, ну скажем с сигнальным флагом, и машет навстречу всему, что движется в город. Езжайте себе мимо! Нам здесь других не надо! И едут, только робко выглядывают из окон проходящих мимо поездов на подъездные пути, бесконечные стрелки и закопченные кровли вокзала. А больше ничего не

видать. А раз не видно, то и нет ничего! И сколько это «пугало» будет стоять неизвестно. Так, что касается слова, которым бы я описал Харьков, то это слово "провинциальный".

Вы не могли не заметить перемен. Раньше, можно было хорошенько выспаться утром в центре города, но в наши дни каждые пять минут вас будят разные механические звуки. Еще только восемь, а во дворе уже беспорядочная стрельба из выхлопной трубы коляски моего светливого соседа. Чуть слышно, как рядом на Екатеринославской, ударяясь колесами в стыки рельс, ушел вагон конки в сторону центра. По Дмитриевской, через мост на «Москалевку» от вокзала, загремели подводы. Где-то рядом на фабрике свистнул котел и по дворам поплыл густой запах смеси карамели и шоколада. Началась «сладкая» рабочая неделя. Обычный день сентября начался необычно. Жара ушла за одну ночь и уже ясно, что дальше только осень и холод. Но сегодня тот самый день в году, когда лето и осень встретились и вроде «присели» рядом на скамейку в старом Карповском саду.

Противно стрекочущий слабенький движок легкого «Опеля» разбудил всех, кто не проснулся до сих пор. Слышно, как соседский Doktorwagen громыхнул в подворотне и замолк у нашего подъезда. Сейчас посигналит, бандит! Так и есть! «Малыш» – так за глаза звали моего приятеля, был крепкого телосложения, и сверху могло показаться, что маленький автомобиль оседлало громадное чудовище. Уважаемый человек, из приезжих немцев, держит небольшую аптеку в центре, а иной раз, как ребенок, опоздает на четверть часа, но сделает вид, что приехал вовремя.

Еще вчера, мы договорились быть к 10 часам на скаковом поле, где Комитет по встрече Севастопольского автопробега назначил рандеву местным газетчикам. Командор автопробега барон Н. К. фон Мекк обещал здесь ответить на все вопросы, после чего будет позволено осмотреть автомобили и поговорить с ездоками.

Ехали полчаса... На ипподроме уже работал Комитет пробега. Автомобили расставлены в ряд шеренг. Десятки разных машин, разных систем, форм и конструкций. От группы контролеров отделился Николай Карлович и подошел к репортерам.

заметки репортера:



Николай Карлович фон-Мекк, с портрета работы Кустодиева

Барон Николай Карлович фон Мекк (Nikolaus von Meck), 48 лет. Пионер автомобилizма и автоспорта России, организатор и участник многих автомобильных соревнований. Барон фон Мекк стал одним из учредителей (20.03.1900) первого в России действующего автоклуба – Московского клуба автомобилистов. Действительный член РАО и ИРАО, входил в состав комитетов и технических комиссий. Входил также в группу старшин и в состав гоночной комиссии "Первого русского автомобильного клуба в Москве". Владеет 10 автомобилями и двумя автобусами, все они марки «Мерседес». Командор Севастопольского автопробега на приз Императора Николая II 7 - 16 сентября 1911г. Брат, Александр – известный альпинист, первый Председатель Российского Горного Общества.

Его сын, Марк Николаевич фон Мекк выступает в Симферопольском пробеге на Приз Императора на «Мерседесе» под №44. Дочь Николая Карловича, баронесса Галина Николаевна фон Мекк – известная автомобилистка, одна из первых женщин-автомобилисток в России.

Посыпались обычные вопросы о дороге и погоде. Несколько размявшись, стали обсуждать качество колясок, бензин и надежность моторов. Может, и надоели барону всевозможные интервьюеры с записными книжками, но делать нечего. Отвечая на вопросы репортеров о пользе автомобиля, Николай Карлович отметил, что сегодня это уже доказывать совершенно излишне, польза достаточно очевидна всякому. Конечно, противники по-прежнему могут считать опасной

езду на автомобиле, особенно в густонаселенных местах. По словам командора: *«опасна не быстрота, а не возможность быстрой остановки в случае внезапной опасности»*.

Чуть позже к публике подошел вице-президент ИРАО флигель-адъютант В.В.Свечин. Высокий и стройный, в дорожной черной куртке и сапогах, как говорят настоящая погибель для женщин всего мира. С его слов выходит, что ценность автомобиля в вопросах государственной обороны уже достаточно осознанна военным министерством и имеет своих сторонников в армии, чему доказательством является участие офицеров в качестве контролеров гонки. Кроме того, несомненно, автомобиль начинает играть выдающуюся роль в жизни городов. Все отрасли хозяйства, где раньше применялась исключительно лошадиная сила, вскоре получают огромные выгоды от использования автомобиля. Про дороги Свечин ответил коротко: *«...дороги должны быть в руках правительства!»*

Затем все как-то сразу переключилось на политику и последние драматические новости из Киева. Все вообще могло не состояться, как заявил Владимир Владимирович, а точнее просто могло быть отменено. За неделю до старта автопробега случилось трагическое происшествие в Киеве. Убит премьер-министр Столыпин!

заметки репортера:

Пётр Аркадьевич Столыпин родился 2 апреля 1862 года в Дрездене, Саксония. В 1902 году Столыпин был назначен губернатором Гродно, а через год - губернатором Саратовской губернии. В мае 1906 года, когда Россия переживала последствия Революции 1905 года, Столыпин был назначен министром внутренних дел. Уже в июле 1906 года он встал во главе Совета министров. 22 июля 1906 года при непосредственном участии председателя Совета министров была разогнана I Государственная Дума.



1 сентября 1911 года императорская семья и высшие государственные чины присутствовали в Киевском оперном театре. Среди них был и премьер Столыпин. Неожиданно, во втором антракте оперы «Сказание о царе Салтане» к ложе Петра Аркадьевича подбежал молодой человек и выстрелил в него. Никто ничего не понял. Стрелявшим оказался эсер Дмитрий Багров, который, подкупив охрану, смог проникнуть в театр вооруженным. Столыпин быстро был госпитализирован. Однако ранения оказались смертельными. От мгновенной смерти спас крест Св. Владимира, в который попала пуля и, раздробив который, изменила прямое направление в сердце. Этой пулей оказались пробиты грудная клетка, плевра, грудобрюшная преграда и печень. Другую пулей насквозь пронизана кисть левой руки." Два последующих дня

прошли в тревоге, врачи еще не теряли надежды, но по вопросу о возможности операции и извлечения пули, консилиум, с участием прибывшего из Петербурга профессора Цейдлера, вынес отрицательное решение. 4-го сентября вечером, здоровье П.А. сразу ухудшилось, силы стали падать, сердце слабо и около 10 часов 12 минут вечера 5-го сентября, он тихо скончался. 9-го сентября утром, в Трапезной церкви, заставленной венками с национальными лентами, собралось Правительство, представители армии и флота и всех гражданских ведомств, многие члены Государственного Совета, центр и почти все правое крыло Государственной Думы, а также более сотни крестьян, прибывших из ближайших деревень отдать последний долг почившему. Киевский Генерал-Губернатор Генерал-адъютант Трепов, по повелению уехавшего 7 сентября Государя, представлял Его Особу. После отпевания гроб вынесли и опустили возле церкви на территории Киево-Печерской лавры, рядом с исторической могилой другого русского патриота Кочубея.

Это сейчас про Петра Аркадьевича говорят: *«Царю служил и народ любил...!»*. Думаю, что он может спать спокойно в своей могиле, доброе зерно бросил он в родную землю».

Как известно из столичных газет, Его Императорское Величество в эти дни пребывает в Севастополе, на яхте «Шгандарт», где будет лично приветствовать участников и победителей гонки.

Чуть погодя, фон Мекк вежливо отказался от прогулки по городу, сославшись на занятость ремонтом своего Мерседеса, и пошутил напоследок: *«Я уже все увидел! Харьков - очень красивый город, очень торговый и немного... пыльный!»*.

Речь командора произвела на всех сильное впечатление. Николай Карлович ничуть не изменился за тот год, что мы не виделись. Первый раз наша встреча произошла летом 1910 года,

когда группа харьковских автомобилистов, и репортеры городских газет поехали в Киев на финиш этапа автопробега на Приз Императора, или, как писали в те дни столичные газеты – «Международное автомобильное испытание Санкт-Петербург – Киев – Москва – Санкт-Петербург». Нам очень хотелось посмотреть все самим.

Киевский Императорский пробег проводился после Высочайшей ратификации Международной конвенции относительно передвижения автомобилей, которая состоялась 18 февраля 1910 года. Конвенция включала общие требования к автомобильному движению, регламенту проведения международных автомобильных пробегов, правилам организации автомобильных выставок и другие назревшие вопросы автомобилизма. Через два месяца Конвенция вступила в силу на всей территории Российской Империи. В этих условиях все автомобили-участники должны были соответствовать требованиям Конвенции, равно как и порядок движения во время Пробега. Комиссия выработала правила Киевского пробега на основе правовой базы Конвенции.

заметки репортера:



В России признание экономического и государственного значения автомобилизма пошло ускоренными темпами, главным образом благодаря настойчивой и неутомимой деятельности автоклубов во главе с Императорским Российским Автомобильным Обществом (ИРАО). 10 октября 1909 года вице-президент Российского Автомобильного Общества (РАО) флигель адъютант Свечин докладывал государю о развитии автомобильного дела в России. Император одобрил деятельность автомобильных клубов и обществ и 19 октября взял РАО под своё Высочайшее покровительство, пожаловав организации, право именоваться Императорским Российским Автомобильным Обществом (ИРАО). Председателем ИРАО стал министр Императорского двора генерал-адъютант В.Б. Фредерикс. Почётным президентом ИРАО был избран великий князь Михаил Александрович. Произошел решительный поворот во взглядах правительственных сфер на автомобилизм: развитие его было признано делом государственного значения. Императорское Российское Автомобильное Общество стало головной организацией российских автомобилистов и официально

представляло их за рубежом. Летом 1910 года по предложению и под эгидой ИРАО был создан Союз Автомобильных Клубов России (САКР). ИРАО каждый год вносит что-то новое в дело российского автомобилизма. Пробеги, состязания и выставки становятся все более и более интересными, выходя за пределы собственно автомобилизма, становясь уже событиями культурного и государственного значения.

К соревнованию допускались автомобили дорожного типа, имевшие не менее четырёх мест, два независимых друг от друга тормоза, приспособления: глушитель, передачу заднего хода, два фонаря – спереди и один сзади (для освещения номерного знака) и приспособление против «откатывания стоящей машины, на подъёме или спуске». В правила были включены минимальные и максимальные пределы мощности двигателя, исчисляемой по принятой в России специальной формуле в «налоговых лошадиных силах». Что касательно Киевского пробега, то решено, что все автомобили будут разделены на четыре группы по ёмкостям двигателей. Автомобили, отвечающие требованиям всех правил будут включены в I категорию с красными стартовыми номерами – на победу в абсолютном зачёте могут претендовать только они. К старту будут допущены и прочие экипажи, машины которых по тем или иным причинам не соответствуют строгим правилам – на них нанесут стартовые номера синего цвета и зачислят во II категорию. Определили заявочный взнос в размере 150 рублей. Кроме водителя и контролёра в состав каждого экипажа может входить, как минимум один пассажир, имеющий право при надобности заменить водителя на этапе, но не более чем на три часа в день. Все участники должны иметь при себе



удостоверения на право управления автомобилем, выданные по месту жительства. Для каждого этапа предусматривается определённая средняя скорость движения. Максимальная скорость не должна превышать 65 верст в час, превышение наказывается штрафными очками. Штрафные очки накладываются также на опоздавшие к промежуточному финишу автомобили, равно как и за все остановки на трассе, за исключением остановок для смены шин. После каждого промежуточного финиша спортсмены въезжали в «закрытый парк», где в их присутствии контролёры пломбировали капоты автомобилей, дабы исключить возможность ремонта и регулировки машин в несанкционированное время (так называемый принцип «Capot plombé»). Перед очередным стартом в распоряжении спортсмена был всего один час для обслуживания автомобиля – заправки, смазки, регулировки и мелкого ремонта. Каждая минута промедления на выезде из «закрытого парка» наказывалась штрафным очком, а опоздание к старту – пятью штрафными очками.

заметки репортера:

Дистанция Киевского автопробега – около 3300 вёрст была разделена на десять этапов:

16 июня – первый этап Санкт-Петербург – Псков, старт в Царском Селе.

17 июня – второй этап Псков – Витебск.

18 июня – третий этап Витебск – Гомель.

19 июня – четвёртый этап Гомель – Киев.

20–21 июня – отдых в Киеве.

22 июня – гонки на одну версту в Киеве, пятый этап Киев – Гомель.

23 июня – шестой этап Гомель – Рославль.

24 июня – седьмой этап Рославль – Москва.

25–27 июня – отдых в Москве.

28 июня – гонки на две версты в Москве, Москва – Тверь.

29 июня – Тверь – Новгород.

30 июня – Новгород – Санкт-Петербург, финиш в Царском Селе.

Киев. Лето 1910 года

Киев уже за неделю начал готовиться к пробегу. 19-го июня к 4 часам на Броварском шоссе, в пяти верстах от города, стали собираться киевские спортсмены. На месте прибытия участников пробега была устроена красивая арка с помещённым на её верху большим ацетиленовым фонарём, на тот случай, если запоздавшие участники придут вечером. Около пяти прибыли командующий войсками Киевского Округа генерал **Иванов**, киевский городской голова, он же председатель Киевского клуба автомобилистов **И.Н.Дьяков**, члены автоклуба и многие другие.

На шоссе появились автомобили. Первым пролетел арку автомобиль № 4 – «Бенц» г-на **Шмидта**, что вызвало полное недоумение присутствовавших на встрече, так как все уже знали, что автомобиль шел вне конкурса, как выбывший из пробега. Через полчаса прибыл командорский автомобиль, а за ним с небольшими промежутками времени стали прибывать и остальные участники.

«Варшавский дневник» 21 июня писал в своей спортивной колонке:

*«Первым прибыл **Синельников** («Бенц»), вторым – **Метелев** («Итала»), третьим – **Корф** («Берлие»).... Гонщики были встречены многочисленной толпой и военным оркестром. У арки, увитой зеленью и украшенной разноцветными флагами, прибывших приветствовали власти и делегации клуба автомобилистов во главе с председателем, городским головой **Дьяковым**».*

Печальное событие омрачило триумфальное шествие автомобильного каравана в Киеве. Случилось так, что Председатель комитета пробега флигель-адъютант В.В.Свечин разбился по дороге и пострадал настолько сильно, что находится в больнице в Чернигове. Произошло это несчастье, на глазах очевидца катастрофы, г-на Синельникова, который шёл на своём «Бенце» под №2 следом за автомобилем Свечина. Коляска Свечина, огромный тяжёлый «Мерседес», на большой скорости попал одной стороной на мягкий, рыхлый грунт, который иногда идёт вдоль полотна шоссе; автомобиль слегка занесло. В это время Владимир Владимирович, который правил сам, вероятно, нажал тормоз. Коляску занесло ещё сильнее – она стала поперёк дороги и

опрокинулась. Перевернувшись два раза, автомобиль очутился в канаве у шоссе и стал на колёса, из которых одно было оторвано после удара. Конечно, все сидевшие повывлетали из коляски, все, кроме самого В.В.Свечина, отделались очень легко. Первую помощь оказал доктор **Всеволожский В.П.**, который следом ехал на «Пипе» под №6.

В результате крушения полковник **В.Л.Белоручев** получил перелом ключицы, **Ю.Д.Беляев**, ехавший в качестве корреспондента, только ушибся, так же, как и шофёр. У самого же В. В. Свечина врачи нашли значительные ушибы, и положение его довольно серьёзное. Позднее доктора констатировали у него перелом двух рёбер, кровоизлияние в плевру и кровоподтёк на соединительной оболочке правого глаза.

Конечно, все прибывавшие по дороге автомобили остановились, пробег временно был прерван, и пока пострадавшего Председателя не доставили в Чернигов, никто не поехал далее. Только около трёх часов дня отставшие участники покинули Чернигов и покатали в Киев, где их ждали с нетерпением и недоумением. Удивительно не везёт полковнику Белоручеву, в прошлом году на пробеге в Ригу ему повредили глаз брошенным букетом.

Позже в журнале «Автомобиль» № 12, 1910г. писали о необычных событиях в ходе пробега: *«...Не обошлось и без курьёзов: одного шофёра пришлось дисквалифицировать за то, что он, будучи очень недоволен своим контролёром, пытался высадить его на шоссе и бросить на произвол судьбы, у другой машины шофёр был изловлен в том, что хотел тайно от контролёра подлить воды и т. д.»*

заметки репортера:



Граф Свечин Владимир Владимирович. 39 лет от роду. Русский офицер и автомобилист, один из пионеров автомобильного дела в России. Родился в Тверской губернии в дворянской семье. Окончил курс в Императорском училище правоведения с золотой медалью и выдержал экзамен при бывшем 2-м военном Константиновском училище. 19 сентября 1893 г. зачислен на действительную военную службу в лейб-гвардии Преображенский полк, где находился на ряде командных должностей. В августе 1905 г. назначен флигель-адъютантом к императору Николаю II. Примерно в это же время увлекся автомобилями и вступил в Императорское Российское Автомобильное Общество (ИРАО). В 1907 г. активно содействовал организации и проведению в Санкт-Петербурге Первой международной автомобильной выставки. Совершил продолжительную поездку на автомобиле по Европе. В 1908 г. участвовал в работе Второй международной автомобильной выставки в Москве. В 1909 г. избран Товарищем (заместителем) председателя ИРАО.

Осенью 1909 г. возглавлял делегацию РАО на Первой международной конференции в Париже по выработке общеевропейских требований к автомобильному движению, где в знак признательности русских автомобилистов был избран в президиум конференции. Являлся организатором, руководителем и участником международных автопробегов, в том числе на Императорский приз: Рижского 1909 г., Киевского 1910 г., Севастопольского 1911 г.

На финише в Киеве царил образцовый порядок – всё было предусмотрено, всё рассчитано. Каждому прибывшему участнику был вручён пакет с карточкой, указывающей его гостиницу, приглашение на имеющий быть обед, входной билет на симфонический концерт в Купеческом Собрании и прочие. Все машины были оставлены в манеже юнкерского училища. На другой день в 2 часа в ресторане гостиницы Grand Hotel, состоялся роскошный банкет для участников пробега, контролёров и приглашённых лиц. В продолжение банкета царила дружеская беседа, в которой участники обменивались своими впечатлениями о радушном приёме, о хорошем состоянии дорог и прочем. Обед был прекрасный, настоящее старинное хлебосольство, почти триста человек приглашённых, весело и дружно ели, пили, говорили тосты и кричали «ура».

После обеда состоялась прогулка на пароходе по Днепру, откуда любовались красивыми видами Киева, его окрестностей и Лавры. В виде сюрприза на пароходе были предложены кофе и ликёры. Гостей прокатали по ленивому, мелющему Днепру, чтобы посетители могли полюбоваться чудными панорамами старинных церквей и колоколен, утопающих в густой зелени

на высоком берегу, и бесконечными далями, темнеющими под светлым небом. День прошёл весело и приятно.

Два дня участники пробега провели в Киеве.

Так ещё нигде не принимали пионеров автомобилизма, и речи, которыми они благодарили организаторов, были вполне искренние. Видно, что русской натуре несравненно более подходит организация обедов и прогулок, чем дела, требующие строгого порядка и значительной аккуратности. Подъезды гостиницы Grand Hotel и Киевского отделения фирмы «Проводник» в эти дни были украшены зеленью и национальными флагами. Въезд в гараж акционерного о-ва «Киевский Ауто-гараж» и вовсе оригинальная арка из пневматических шин. В круге каждой шины были помещены розетки материй различных национальных цветов.

22 числа участников допустили к машинам с 11 до 12 часов утра для перемены шин и с часу до двух для смазывания, наливания бензина и прочего. Почему вышло такое мудрое распоряжение – решительно никто не знал, но всем пришлось сидеть этот пустой час, от 12 до часу – в манеже в жаре и духоте, ничего не делая и не имея возможности позавтракать, потому что до города далеко, а на месте ничего нет, кроме шин и масла.

В два часа выехали вереницей по главным улицам по скверной мостовой – удовольствие ниже среднего: приходится трястись с полчаса, где несметные толпы народа стояли рядами, созерцая диковинные машины, и направились на шоссе в Святошино. Дорога убийственно мощёная, шоссе безнадежно пыльное. Все пропитались пылью, и изжарились на солнце. На месте пришлось ждать два часа, потому что гонка была назначена только в половине пятого, а началась позже. Полиции было несметное множество, солдат также немало, но порядка решительно не было никакого. Во время гонки на шоссе бегали люди и собаки, ездили даже автомобили, не участвующие в гонке; буфета почти не было, трибуны представляли две скамьи.

Место, выбранное для гонки в Святошино, представляло из себя идеальную дорогу. Верстовые гонки для публики, конечно, интереса никакого не представляли, во-первых, потому, что показанное время не сообщалось, и, кроме того, места и трибуны для публики были устроены не на финише гонки, а на старте. И в довершение всего, гонщикам для разгона дали ровно втрое меньше места, чем нужно. Поэтому заранее было видно, что настоящей скорости никто не покажет, а особенно более тяжёлые машины, которым нужно разойтись.

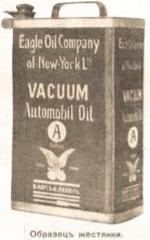
Одновременно состоявшаяся гонка местных автомобилистов, тоже дала очень странные результаты. Так, среди участников соревнований оказался записанным автомобиль, участвовавший в пробеге и выбывший из него. Разумеется, роскошный приз имени г. **Терещенко**, предназначенный для резвейшего автомобиля члена клуба автомобилистов, достался Киевскому клубу автомобилистов. Правда, на автомобиле ехал член клуба, но, как мы выяснили, машина-победитель никогда клубу не принадлежала и не принадлежит. В середине забегов публика уже скучала и пыталась удрать, не дожидаясь конца. Без команды коляски с публикой двинулись в город и чуть не столкнулись с последними гонщиками.



Командорский «Мерседес» Мекка в Киеве



Харьков, 12 сентября 1911 года

| | |
|---|---|
| АВТОМОБИЛЬНЫЯ МАСЛА И МАЗИ | |
| ИГЛЬ ОЙЛЬ КОМПАНИЯ | |
| EAGLE OIL COMPANY of New-York Ltd. | |
|  | |
|  | Кто хочет получить от своего автомобиля РЕГУЛЯРНОСТЬ, БЫСТРОТУ, == БЕЗШУМНОСТЬ и ДОЛГОВЕЧНОСТЬ тот должен смазывать свою машину американским маслом |
| | ИГЛЬ ОЙЛЬ КОМПАНИЯ из Нью-Йорка (LTD), как обладающая высокой очисткой и смазочной способностью. |
| | == ПРОДАЖА ВСЮДУ == в эмалированных жестяныхках синего цвета. |
| При покупке Игль автомобильных масел и мазей просим обращать внимание на целостность пломбы, которая снабжена нашим торговым знаком с надписью Eagleoil. | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ДЛЯ ВСЕЙ РОССИИ: | |
| В. МОРСЪ и Б. МИЛЛЕРЪ | |
| С.-ПЕТЕРБУРГЪ. | |
| Вас. Остр., 3-я линия, домъ № 10. — Телефонъ 446-07. | |
| Адресъ для телегр.: ИГЛОЙЛЬ. | |
| ОТДѢЛЕНИЯ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ: | |
| МОСКВА, Пятницкая, домъ № 20. — Телефонъ 152-03. | |
| Адресъ для телегр.: ИГЛОЙЛЬ. | |
| Подробныя свѣдѣнія и прейсъ-курранты по первому требованію. | |

А тем временем на ипподроме Комитет пробега продолжал свою работу. Господа контролеры уже осматривали автомобили и проставляли в контрольных карточках штрафные очки и писали различные замечания. Детальный осмотр показал массу поломанных рессор, амортизаторов и прочих разных мелких деталей после последнего этапа от Курска. Правила Севастопольского пробега, допускающие ремонт в пути, но требующие своевременного прибытия исправного автомобиля на старт этапа, как нельзя лучше и в полном объеме отвечают задачам испытания автомобилей. В Харькове на регулировку моторов и пополнение резервуаров Комитетом было выделено целых два часа. Об этом было объявлено после проверки и команды приступили к ремонтам. Одни экипажи были оснащены крайне скудно. Ящик с инструментами, запасные свечи зажигания, два колеса с запасными баллонами – вот и все. В тоже время рядом возилась целая бригада механиков. Почти все команды серьезно взялись за подготовку машин. Проверяли и смазывали подшипники, все места, куда можно было добраться. Недостачу масла пополняли из бидонов и двухфунтовых баклаг компании «Vacuum Oil». Заливали в

мотор самое густое цилиндрическое масло «Гаргойл», которое только нашлось у организаторов. Шины для смены поставил на беговое поле представитель харьковского отделения компании «Проводник» г. **Крымов**. Эти отечественные шины в прошлом году «проехали» на «Русско-Балтийской» машине А.П. **Нагеля** несколько тысяч километров из Санкт-Петербурга до Неаполя и обратно в хорошем состоянии и были пригодны для дальнейшей службы. В этом пробеге в основном автомобили участников ехали на резине «Континенталь» и «Проводник». В Харькове на местном ипподроме русская «елка», несмотря на присутствие в пробеге «Мишлен» и прочих западных фирм стараниями местных «проводников» с Павловской площади переиграла «континентальную» немного, как говорят здесь «на пол - корпуса».

А тем временем, механики кое-где на машинах даже успели снять радиаторы. Мы с «Малышем» все время стояли рядом с экипажем Нагеля и видели, как г. **Бобошко** доливал масло в картер коробки передач, а затем они вдвоем с механиком приколотили найденным в спущенном колесе гвоздем непослушную доску пола, которая настырно съезжала в сторону. Товарищество бр. **Нобель**, поставляющее участникам бензин, заранее подготовило для всех пудовые бидоны (около 20 литров) с топливом для заправки. Тут игодились талонные книжки на 30 пудов бензина, приобретенные спортсменами заранее в Санкт-Петербурге на старте. В то время, когда бензин на складе обычно обходился почти в 6 рублей за пуд, для участников пробега действовали иные цены, которые были существенно ниже прейскуранта. Интересно отметить, что значительная часть машин участников, была сконструирована на фабриках, специально для пробега, но есть машины, которые взяты из «дела», как работающие по несколько лет. Так, к примеру, 30-ти сильная машина FIAT, на которой едет г. **Ильенко**, находится в пользовании у него третий год. Не новая машина, той же фабрики у г. **Топорова**. В целом, почти все автомобили коммерческого типа и отличаются лишь теми или иными приспособлениями, ввиду проезда по грунтовым дорогам. Таковы, например, более высокие рамы и колёса, запасные рессоры в полном комплекте, особо углощённые пневматики, не говоря уже о многочисленных «вспомогательных»

| | |
|---|---|
| НАСТОЯЩІЯ | |
| НЕСКОЛЬЗЯЩІЯ ШИНЫ | |
| Проводникъ | |
| КОЛУМБЪ | |
| ЛУЧШЕЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО КАЧЕСТВА ШИНЪ КОЛОССАЛЬНЫЙ СЪБЫТЪ | |
|  | Графическое изображеніе сбыта шинъ. |
| въ 1912 г. | въ 1913 г. |
| ВСЕПОБЪЖДАЮЩІЯ | |
| ВЪ МІРЪ | |

инструментах, взятых с собой некоторыми конкурентами, как-то лопаты, канаты, блоки, специальные домкраты, рычаги и т.п.

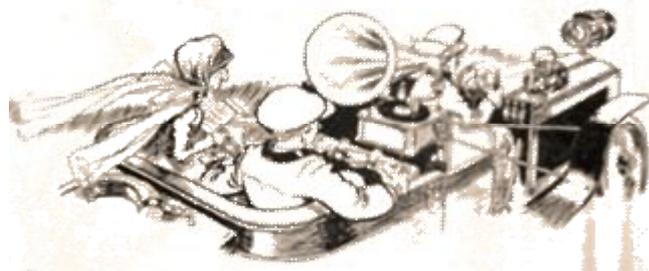
Наиболее распространенной в пробеге оказалась марка автомобилей Laurin & Klement – 8 машин. Вторая по количеству наша «Русско-Балтийская» – 6 экипажей. Самый многочисленный Клуб участников – Первый Русский Автомобильный клуб в Москве и Московское автомобильное общество – по 4 автомобиля. Много времени у механиков заняла подготовка машин к предстоящему утреннему переходу через пески за Харьковом, о которых было много разговоров после летней экспедиции А.П. **Нагеля** в эти места. От Харькова до Крыма 650 верст и сплошь грунтовые дороги. Почти все экипажи тщательно подготовились к тяжелой поездке в таких условиях и теперь были заняты одеванием на приводные колеса разных цепей и канатов.

..Прошел год после Киевского пробега. Харьковские автомобилисты вернулись домой с твердым намерением образовать автоклуб по примеру столичных. Машин в городе было немного, но они уже стали привычными на улицах Харькова. Седоков и их коляски стала узнавать публика. К примеру, автомобиль - доктора **Орлова** (член Ю.Р.А.К.) с легкостью преодолевал все тяжелые подъемы в городе и не раз был замечен по Сумской и далее на шоссе в большой скорости. Леонид Владимирович отличался и незаурядными техническими способностями, любил следить за техникой и старался насаждать везде ее выдающиеся изобретения. Этот последователь Эскулапа был поклонником автомобильного дела, изучил его за границей, где заказал собственную модель и лично управлял коляской. Харьковцы хорошо запомнили его характерную голову, склоненную за рулем, когда он степенно и осторожно, тихим ходом продвигался по оживленным многлюдным улицам города. Он не ездил резко, как прочие. Когда он ехал по улицам города, пассажиры могли спокойно спать на диванах его автомобиля. Но за городом по Сумскому шоссе доктор любил на просторе предельную скорость своей машины и весь, отдаваясь движению, мчался быстро-быстро. Он брал повороты, как птица, будто забавлялся.

Про автомобильные происшествия в городе стали писать харьковские газеты: «Южный край» от 03.11.1909г. Вышел с заметкой: «1-го ноября 1909г., в 9 час. вечера, проживающий на Сумской ул., в д. №26, Алексей **Самойлов** (к слову, владелец склада бельгийских автомобилей Métallurgique на углу Екатеринославской и Ярославской), при проезде на автомобиле № 26 по Александровской ул. переехал переходящего через улицу рабочего Якова **Щербинина**, протянув его по мостовой на расстоянии около 15 саж. Дознанием установлено, что Самойлов ехал на автомобиле с быстротою 70 верст в час, не давая сигналов. Щербинин отправлен в Александровскую больницу. Степень причиненного ему повреждения пока невыяснена – протокол об этом случае передан по подсудности».

Еще раньше в апреле 1909 года репортеры уже писали про местных «лихачей» за рулем: «С началом весеннего сезона по городу чаще, чем прежде, замелькали автомобили, общее число которых разного типа в Харькове доходит до сорока штук. На всех почти автомобилях ездят шоферы, или (на небольших машинах) владельцы, умеющие управлять ими с надлежащей осмотрительностью, чего нельзя сказать об одном автомобиле, часто курсирующем на самых людных улицах. Автомобиль этот ведут очень быстро и без предостерегающих сигналов, так что было уже не мало случаев, известных редакции в точности, когда счастливое совпадение случайности избавляло прохожих, женщин и детей, от увечья. Г. автомобилистам необходимо давать предупредительные сигналы и, главным образом, на поворотах».

А 17-го апреля, автомобиль вообще преподнес сюрприз, когда около 9 часов вечера, во дворе д. № 8, по Соляниковскому пер., загорелся стоявший среди двора автомобиль, принадлежащий дворянину В. А. **Окромчделову**. Деревянные части машины уничтожены огнем окончательно. Пожар произошел вследствие вспыхнувшего от соединения электрических проводов в баке бензина. По заявлению г. Окромчделова, автомобиль стоит 4500 руб., а убытка причинено пожаром на сумму до 1000 руб. Случай этот, еще небывалый в Харькове, вероятно, заставит лиц, разъезжающих на автомобилях, быть особенно



внимательными при употреблении их. Во всяком случае, крайне необходимо, чтобы, при выдаче разрешений на право езды на автомобилях, удостоверения к умению управлять автомобилем были бы выдаваемы только после всестороннего испытания компетентными лицами.

По результатам последних событий г. харьковский полицеймейстер обратился в городские управления Москвы и Санкт-Петербурга с просьбой выслать ему обязательные постановления о проезде на автомобилях для упорядочения у нас автомобильной езды, в соответствии с правилами, выработанными в столичных и других более крупных городах. Эти меры, без сомнения, будут содействовать упорядочению езды на автомобилях в Харькове, а при теперешних «правилах» оставлять эту езду без присмотра нельзя, без большого риска для населения.

Из столиц пришли разъяснения, суть которых, со слов г.полицеймейстера заключалась в следующем:

- Автомобиль должен иметь номерной знак и фонари, зажженные в темное время;
- Автомобиль должен ездить, держась правой стороны;
- Автомобиль не должен дымить;
- Автомобилист, как и всякий обыватель, является ответственным за всякие происшествия на дороге и вред, нанесенный прочим, если это установлено судом.

Все остальные правила, сколько бы их ни было, при всей их глубокой обдуманности производят массу стеснений для шофера и могут иметь множество токований.

Харьков, сентябрь 1911 года

По сообщениям из Санкт-Петербурга утром 7 сентября был дан старт пробегу автомобилей в Севастополь. По замыслу Комитета международный Пробег от Балтийского до Черного моря может значительно послужить идеи популяризации автомобилизма и заинтересовать «большую публику». Шестьдесят три автомобиля вошло в конкурс и несколько вне конкурса, в том числе авто командора Н.К. фон Мекка, члена жюри В.К. **Жиро** и коляска сотрудников журнала «Автомобиль». Автомобили отправились по маршруту Санкт-Петербург - Севастополь со следующими остановками в пути:

- 7 сентября – Санкт-Петербург – Вышний Волочок
- 8 сентября – Вышний Волочок – Москва
- 9 сентября – Москва – Тула
- 10 сентября – Тула – Курск.
- 11 сентября – Курск – Харьков
- 12 сентября – Харьков – день отдыха
- 13 сентября – Харьков – Екатеринослав
- 14 сентября – Екатеринослав – Мелитополь
- 15 сентября – Мелитополь – Симферополь
- 16 сентября – Симферополь – Севастополь.



По условиям Комитета в состязании на Главный Приз пробега – Приз Государя Императора могут принять участие только команды клубов, причем от каждого клуба должно быть записано не менее трех машин. Приз будет присужден клубу, наибольшее количество машин которого придет на финиш с наименьшим числом штрафных очков.

Команды клубов, записанных в пробег, распределились следующим образом:

Под Голубым флагом – Императорское Российское Автомобильное Общество. ИРАО

Зеленый флаг – Санкт-Петербургский Автомобиль-Клуб.

Синий с белым – Первый Русский Автомобильный Клуб в Москве,

Красный с белым – Московское Автомобильное Общество (М.А.О.),

Красный с синим – Южно-Русский Автомобильный Клуб в Харькове Ю.-Р.А.К.

Черный с белым – Висбаденский Автомобиль-Клуб.

Оранжевый - Рейнский Автомобиль-Клуб. Р.А.К.



Желтый с черным – Австрийский клуб.

От харьковских спортсменов стало известно, что в предстоящем автомобильном пробеге примут участие и некоторые харьковцы – члены автомобильного клуба. Третьего дня в Петербург выехали на своих автомобилях гг. **Дунин**, **Пок** и **Ильенко**. Правление харьковского клуба автомобилистов теперь хлопочет о предоставлении возможных удобств участникам пробега во время пребывания в Харькове. Члены Южно-Русского Автоклуба произвели осмотр харьковского отрезка пути следования из Санкт-Петербурга в Севастополь. По словам автомобилистов, губернским земством не принято никаких мер, к улучшению дорог. Члены клуба признали необходимым, чтобы сложенным по сторонам шоссе щебнем и песком, были засыпаны те ямы, и выбоины которые вызывают серьезные опасения.

5 сентября член правления нового автомобильного клуба, гласный Городской думы, присяжный поверенный П.П. **Кулжинский** от имени клуба ходатайствовал перед городским головой А.К. **Погорелко** о принятии городом участия в расходах по приему участников пробега в Харьков. Городской голова обещал доложить это ходатайство в заседании думы 6 сентября. К сожалению, ходатайство перед городским головой А.К.Погорелко о принятии участия в расходах по приему участников автомобильного пробега отклонено на ближайшем заседании городской думы с формулировкой «по неимению кредитов».

6 сентября прибыл в Харьков, уполномоченный организационного комитета по пробегу Петербург – Севастополь, капитан Б.В. **Шульгин**, командированный в целях вторичной рекогносцировки всего пути пробега и поддержания перед местной администрацией ходатайств, пробужденных ранее уполномоченным комитета Пробега г. Нагелем.

Капитан Б.В.Шульгин в беседе сообщил местным репортерам следующее: *"Главный остановочный пункт пробега – Харьков; в нем участники пробега пробудут на отдыхе целый день (12 сентября). Поэтому наибольшее внимание организационного комитета обращено именно на этот пункт. Харьков, кроме того, единственное место на всем пути пробега, представляющее наибольшее число путевых неудобств. Дороги за городом скверные, повсюду пески*". В виду этого, Шульгин сегодня посетил г. губернатора М.К. **Катеринича** и ходатайствовал перед ним об исправлении дорожных дефектов на пути пробега. Его Превосходительство, проявил живейшую готовность оказать содействие в этом, немедленно распорядился о командировании губернским земством особой комиссии для осмотра шоссе – до Курской границы в сторону Белгорода, верст 37 на север. Вместе с тем, он выразил надежду, что к воскресенью, 11 сентября, все дорожные дефекты будут устранены. Состояние шоссе теперь по продолжению Сумской ул. на г. Белгород действительно оставляет желать много лучшего. Это шоссе недавно перешло в ведение губернского земства от казны, с субсидией от последней. Шоссе местами представляет трудно проезжаемую дорогу, на которой зимой навалены кучи снега, а летом в дождь не проехать никак. В заключении г. губернатор любезно обещал оказать содействие к благополучному проезду через Харьков участников пробега и пребыванию их в городе в течение трех дней.

8 сентября Харьковские Губернские Ведомости писали: *«Вчера членами губернской земской управы П.П. Добросельским и бароном Р.Ю. Будбергом совместно с губернским инженером Н.П. Винокуровым произведен в автомобилях осмотр белгородского шоссе, по пути, открывшегося вчера автомобильного пробега Петербург-Севастополь. В осмотре принимал участие также представитель харьковского автомобильного клуба г. Яффе»*.

В тот же день уездным инженером А.И. **Цапруном** и Харьковским уездным исправником Н.А. **Поповым**, осмотрена дорога, по которой пройдут автомобили при выезде из Харькова. Уездной управой заготовлены сигналы и назначены сигнальщики при поворотах, переездах линий железных дорог и прочих преград.



Сейчас от Белгорода, по окончании белгородских торжеств, где 2 сентября были открыты паломникам святые мощи Святителя Иоасафа Белгородского, движутся по всем дорогам к Харькову огромные массы богомольцев, и г. губернатор обещал принять меры в смысле устранения возможности причинения им несчастий. Стараниями владельцев Белгородского шоссе часть его от городского парка до дач «Померки» остается лучшей от всей дороги. Еще в прошлом году было создано особое Общество, коим были приобретены за границей пассажирские машины - автобусы на паях для доставки отдыхающих за город. Общество организовали г.г. Семененко и Акименко (член Ю.-Р.А.К.). Каждый пай тогда стоил 500 руб. В числе пайщиков вошел и г. Жаткин, снявший в парке «Померок» театр и буфет. Здесь г. Жаткин дает летом развлечения для дачников и приезжей публики ежедневно: играет оркестр музыки, выступают акробаты и другие «номера», допустимые для садовой публики. г. Жаткин обещал, что в эти дни буфет будет общедоступен по своим ценам.

Военное начальство Харькова также обещало всяческое содействие во время пробега. Повсюду на пути, начиная далеко за пределами города, будут расставлены войска, которые протянутся цепью до скакового ипподрома. На скаковом ипподроме участников пробега торжественно встретят спортсмены местного автоклуба.

Члены недавно созданного Южно-Русского Автомобильного Клуба в Харькове (Ю.-Р.А.К.) устроили Б.В.Шульгину вечером 7-ого числа радушный прием в гостинице «Гранд-Отель». Поздним вечером уполномоченный Комитета выехал поездом в Севастополь.

В тот же день, по последним сведениям полученным из столицы, стало известно, что сегодня утром вышли из Санкт-Петербурга 58 машин и 6 машин организационного комитета. В числе выехавших четверо харьковцев, членов нового автомобильного клуба.

Позже получили список мест и фамилии участников автомобильного состязания Петербург - Севастополь.



1-я категория (объем двигателя свыше 9 литров):

1. И. Филиппов - «Мерседес», Первый Русский Автомобильный клуб в Москве, шины «Проводник»
2. А. Филиппов - «Фиат», не стартовал
3. гр. Орлов-Давыдов. - «Итала» шины «Мишлен», выбыл в Курске из-за поломки кардана.

2-я категория (объем двигателя от 6 до 9 литров):

4. Галунов - «Бенц» шины «Мишлен»
5. Капцов - «Бенц», Московское автомобильное общество (М.А.О), шины «Континенталь»
6. Миронов - «Берлие», Первый Русский Автомобильный клуб в Москве, шины «Проводник»
7. Носов - «Ла-Бюир», не стартовал
8. Карышев - «Минерва», Московское автомобильное общество (М.А.О), шины «Континенталь»
9. Алексеев - не стартовал, Московское автомобильное общество (М.А.О), шины «Проводник»
10. Гейм - «Бенц», Р.А.К., шины «Континенталь»

3-я категория (объем двигателя до 6 литров):

11. Пок - «Бразье», Ю.-Р.А.К., шины «Проводник»
12. Вильгельм - «Адлер», шины «Континенталь»
13. Дмитриев - «Лорен - Дитрих», шины «Мишлен»
14. Пузрев - соб. зав., не стартовал
15. Топоров - «Фиат» шины «Мишлен»
16. Квачадзе - «Глайд» не стартовал
17. Пузырев - собственного завода.
18. Дунин - «Даррак», Ю.-Р.А.К., шины «Континенталь»
19. Ильенко - «Фиат», Ю.-Р.А.К., шины «Проводник»
20. Валенский - «Бергман Металлуржик», шины «Континенталь»
21. Ланин - «Адлер», шины «Континенталь»
22. Синельников - «Мерседес», И.Р.А.О., шины «Проводник» выбыл на этапе Курск-Харьков
23. Новиков - «Мерседес», И.Р.А.О., выбыл на 1-ом этапе
24. Пуржелис - «Русск. Балт. Зав.», шины «Континенталь»
25. Нагель - «Русск. Балт. Зав.», И. Р. А. О., шины «Континенталь».
26. Свистунов - «Русск. Балт. Зав.», шины «Континенталь»
27. Шишкин - «Русск. Балт. Зав.», Московское автомобильное общество (М.А.О), шины «Континенталь»

28. Люкке - «Комникъ», шины «Континенталь»
29. Комник - «Комникъ», шины «Континенталь»
30. Донье - «Лаур. и Клем.», шины «Треугольникъ»
31. Деринг - Австрийский Автоклуб, шины «Континенталь»,
32. Фольман - «Минерва», Первый Русский Автомобильный клуб в Москве, шины «Мишлен»,
33. Багалин - «Оптим», шины «Проводник»
34. Иернс - «Опель», Висбаденский Автоклуб, шины «Континенталь».
35. Людвиг Опель - «Опель», Висбаденский автоклуб, шины «Континенталь»,
36. Михель - «Опель», Висбаденский Автоклуб, шины «Континенталь».

4-я категория (объем двигателя до 4 литров):

37. Геронимус - «Лаурин и Клем.», шины «Континенталь»
38. Гр. Коловрат - «Лаурин и Клем.», шины «Континенталь»
39. Пашкевич - «Е.М.Ф.». Санкт-Петербургский автомобиль-клуб, шины «Континенталь», выбыл на 1-ом этапе, из-за недостатка запаса шин.
40. Винклер - «Лаур. и Клем.», шины «Проводник»
41. Беннет - «Испана Суиза», шины «Континенталь»
42. Видинеев - «Жермен», не стартовал
43. Капцов - «Ла Бюир», Московское автомобильное общество (М.А.О), шины «Континенталь»
44. М.Н. фон Мекк (сын) - «Мерседес», И. Р. А. О., шины «Континенталь»
45. Эрле - «Бенц», Р.А.К., шины «Континенталь»,
46. Мюллер - «Бенц», Р.А.К., шины «Континенталь»,
47. Торитон - «Бергман Металлуржик», шины «Континенталь»
48. Беннет - «Сидлей Дэзи», шины «Континенталь»,
49. Ильин - «Ла Бюир», Первый Русский Автомобильный клуб в Москве, шины «Мишлен»,
50. Стаух - «Хорхъ», шины «Континенталь»
51. Фаатц - «Хорхъ», шины «Континенталь»
52. Киднер - «Вокхол», шины «Континенталь»
53. Дедюлин - «Форд», Санкт-Петербургский Автомобиль-клуб, шины «Проводник», выбыл на 1-ом этапе-поломка оси
54. Котович - «Форд», Санкт-Петербургский Автомобиль-клуб, шины «Проводник».
55. Бекетов - «Форд», Санкт-Петербургский Автомобиль-клуб, шины «Проводник».
56. Делькроа - «С. К. А. Р.», шины «Континенталь»

5 категория (объем двигателя 2,4 литра и менее):

57. Рейхштейн - «Бреннабор» шины «Континенталь»
58. Шик - «Бреннабор» шины «Континенталь»
59. Зигмунт - «Русск. Балт. зав.», шины «Проводник» выбыл на 2-ом этапе из-за поломки руля
60. Бар. Ган. - «Лаур. и Клем.», шины «Континенталь» выбыл на 2-ом этапе из-за поломки оси
61. Вондрих - «Лаур. и Клем.». Австрийский Автоклуб, шины «Континенталь»,
62. Книрш - «Лаур. и Клем.», Австрийский Автоклуб, выбыл на 1-ом этапе - налетел на телеграфный столб
63. Крылов - «Лорелей», Австрийский Автоклуб, шины «Проводник».

Летом 1911 года

В те дни, составляя маршрут запланированного на сентябрь 1911 года автопробега от Санкт-Петербурга до Севастополя, организаторы состязания усомнились в качестве дорог за Харьковом. Для ознакомительной поездки был выбран А.П. Нагель — признанный автомобильный ас неезженных дорог. Его спутниками стали молодой авиатор Ф. А. Бобошко, его товарищ В. Н. **Иванов** и г. В. И. **Вельяшев**. Экипаж отправился 4 июля 1911 года из столицы исследовать маршрут до Севастополя. Бобошко отвечал за смазку и двигатель, Вельяшев следил по карте и отмечал там пункты неудобные для прохода автомобилей, Иванов «свистел» в клаксон и накачивал шины, когда это было необходимо, а Нагель правил. В коляску кроме багажа на четверых взяли запасные шины «Проводник», два колеса Степней, два домкрата, доски, запасной бидон с бензином, много запасных частей и инструментов. Всю дорогу до Харькова экспедиция прошла без приключений, если не считать последней дистанции от Курска, где через шоссе насчитали 22 глубоких поперечных рва-лотка, мощенных камнем и служащих для пропуска большой воды. Перед самым городом туристов встретил на шоссе г. Дунин, который любезно предоставил экипажу свой гараж и разместил ездовых в гостинице. В тот же день местные автомобилисты пригласили гостей принять участие в разработке проекта





автомобильного дела. Клуб, по-видимому, окончательно наладится после его приезда, не смотря на то, что автомобилисты в Харькове пока еще малочисленны и не имеют сплоченной корпорации, которая могла бы по примеру столичных клубов объединить и взять на себя защиту их интересов.

Радушный приём харьковскими автомобилистами был немного омрачен дождливой погодой, которая обещала экспедиции Нагеля всевозможные мытарства в дальнейшем пути по грунтовой дороге на юг, и поэтому было принято решение устроить здесь «дневку» и уехать после второй ночевки. Еще один день в городе они провели не без пользы. Во-первых, разведали короткий выезд из Харькова, потом съездили на дачу г.Акименко в 60 верстах от города на р.С. Донец, где продолжили читать и править Устав, а вечером был ресторан в обществе наиболее деятельных членов будущего клуба.

На другой день вначале съездили для знакомства к местному представителю «Проводника» г-ну В.Н.Крымову и в 10 утра «Русско-Балтийская» уже была на старте. Проводить гостей взялись харьковцы А.Н.Орлов на «Морс», А.А.Дунин на «Даррак» и П.Л.Яффе на большом Н.А.Г. Почти сразу перед песками Основы куда-то пропал Дунин, потом в луже размером с хорошее болото застряло прекрасное ландоне Орлова, рядом с ним закипел Н.А.Г. Пассажиры Нагеля уже из далека помахали нам рукой и скрылись за пригорком.

Препятствий на пути этой экспедиции было немало, как потом рассказывал Андрей Платонович — пески, грязь, разбитые дороги. Иногда вода была сверху и снизу и автомобиль просто тонул. И все же «Русско-Балтийская» уверенно продвигалась вперед, кое-где на первой передаче, пробираясь сквозь глубокий рыхлый песок за Харьковом. Остальные члены экипажа изредка подпихивали авто, зачастую пуская в ход лопаты. Другая проблема грунтовых дорог в Малороссии — чернозёмная грязь целых 650 верст во второй части маршрута. Местами приходилось ехать по глубокой колее, местами по траве. Слава Господу, первый русский внедорожник благополучно справлялся с заданием. По отзывам Нагеля, отношение властей по дороге очень любезное и сочувственное. Состязание на Приз Императора интересует всех. Население относится к автомобилистам сочувственно, кроме Харьковской губернии, где часто приходится встречать положенные поперек дороги камни.

После этой поездки Комитет составил уточнённый маршрутный лист Севастопольского автопробега на Императорский Приз.

заметки репортера:

Нагель Андрей Платонович, 33 лет от роду, русский автомобилист, журналист. Выпускник Петербургского университета, юрист. В 1900 г. начал издавать журнал "Спорт". В 1902 г. основал журнал "Автомобиль" - официальный печатный орган ИРАО, В разное время он издавал и другие журналы: "Двигатель", "Аэро", "Аэро и автомобильная жизнь".

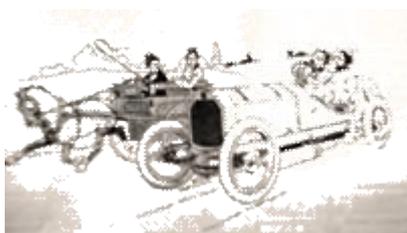
Участвовал в пробегах с целью популяризации автомобиля:

- * Весной 1900 г. участвовал в гонке Луга-Петербург.
- * В 1908 г. проехал на автомобиле "Даррак" по маршруту Санкт-Петербург - Париж-Венеция - Санкт-Петербург.
- * В 1910 г. Нагель совершил пробег по маршруту: Санкт-Петербург - Берлин-Сен-Готард-Рим-Неаполь-Берлин-Санкт-Петербург на автомобиле "Руссо-Балт".
- * Автопробег на приз Императора в июне 1910 года Санкт-Петербург-Киев-Москва.
- * Автопробег на приз Императора в сентябре 1911 года Петербург-Севастополь на автомобиле «Руссо-Балт С24-30».



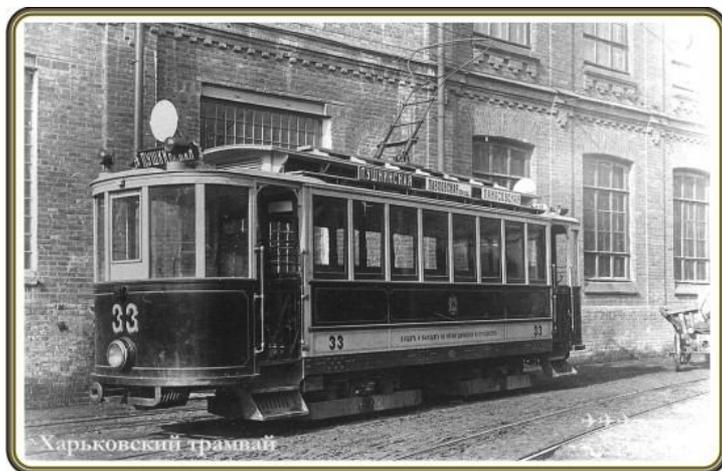
А тем временем харьковцы закончили проект Устава своего Клуба, и 5 августа передали его текст на рассмотрение и утверждение в губернское присутствие по делам в обществах и союзах. 13 августа стараниями харьковских автомобилистов и при содействии вице-губернатора г. **Стерлядова** Устав Южно-Русского Автомобильного Клуба был, наконец проведен через все дебри канцелярии и получил всемирное одобрение г. губернатора. Через два дня на общем собрании харьковских автомобилистов был избран первый состав Правления Ю.-Р.А.К. Небольшой клуб, состоящий в тот момент из 21 действительных членов и 18 членов соруководителей, с первых дней приступил к подготовке спортсменов для участия в Севастопольском пробеге. Ближайшими задачами клуба намечены: устройство собственного гаража с ремонтной мастерской, организация приема, встречи и отъезда автомобилистов во время пробега из Петербурга в Севастополь через Харьков 11-13 сентября с.г., устройство для участников пробега одноверстной гонки по Сумскому шоссе с призом победителю в 1000 р. и проч.

Харьков, воскресенье, 11 сентября 1911 года



С полудня на беговом ипподроме и в роще стал собираться народ: гуляющие семьи, с детьми, рабочие и студенты группами. Подстриженные, причесанные, одетые по средствам рабочие праздничны и сновавшая между ними рвань и хулиганы ярко отличаются от них. Эта шпана сегодня десятками осаждают переполненные вагоны четвертого трамвая до парка и не раз попадались в автобусах **Теплица**, которые курсировали от Театральной площади до скакового поля. Почти в каждом вагоне рассказывали об украденных кошельках и сорванных часах. На остановках полицейские чины вращались на месте, не бросая своего поста, и пугали публику угрозами «доставить, куда следует!». Сегодня трамвай работал так бойко, как в мае 1910 года во времена первых полетов Уточкина. Кругом ипподрома толпы народа, даровых зрителей.

К трем часам все Белгородское шоссе, начиная от скакового ипподрома и до Померок, было густо устлано публикой, дачниками и велосипедистами, выехавшими на встречу спортсменам. Все с нетерпением и любопытством ждут появления первого автомобиля. В это время на самом ипподроме довольно ограниченное количество публики. Вероятно, последнее можно объяснить проходящей одновременно в Харькове в помещении Клуба Харьковского отделения Императорского Русского Технического Общества авиационной выставки, где наплыв публики по выходным был особенно велик. На деревянных трибунах ипподрома заметно усиленное нервное напряжение. Волнуются господа автомобилисты из харьковского клуба, поминутно наводят бинокли на шоссе. Второго дня они получили сообщение, что все участники пробега благополучно миновали Тулу и выехали далее. На ипподроме непрерывно играет музыка. По скаковому полю против трибун развиваются десятки флагов. Перед самыми трибунами убранный флагами арка для торжественной



встречи участников пробега. Харьковские автомобилисты, члены нового клуба, приложили все старания к тому, чтобы достойно и дружелюбно встретить участников пробега.

В четверть пятого вдали показался столб пыли, и вскоре начал вырисовываться силуэт быстро шедшего автомобиля. Около ипподрома его нагнали еще несколько машин и все вместе въехали в круг. Затем стали подходить группами от 3 до 7 авто с промежутками в 5-10 минут. Все машины пришли в полном порядке. Далее автомобили под звуки военного оркестра, играющего туш выезжали на финишную дорожку через ворота, следовали мимо трибун, проезжали полкруга и становились на указанное номером место против трибун. Харьковцы из местного патриотизма, конечно, устроили овации своим участникам. Треск моторов проносился над скаковым полем, как пулеметный огонь. Пахло сгоревшим маслом, бензином и касторкой. Чудесный и возбуждающий запах для каждого автомобилиста. Прозрачный осенний воздух содрогнулся от грохота машин, который заглушил все звуки. Мимо трибун еще долго проносилась стая машин. Публика, собравшаяся посмотреть еще невиданное в Харькове зрелище одновременного скопления такого большого количества автомобилей, была в восторге. С особым, вполне понятным энтузиазмом встречали прибытие местных харьковских автомобилистов участников пробега от Южно-Русского Автомобильного Клуба.



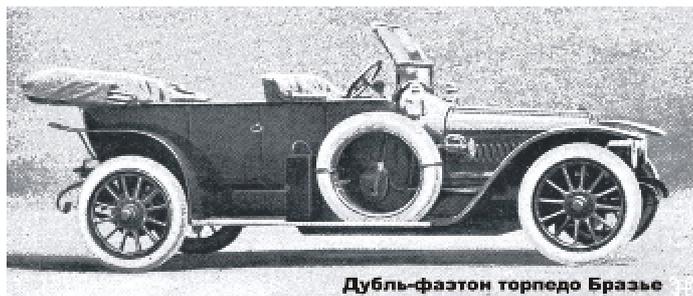
Прибытие автопробега в Харьков

Первым прибыл на слегка поврежденной машине Н.К. фон Мекк, затем сотрудники журнала «Автомобиль». Гостей на поле встретили господа из комитета по встрече и газетные репортеры. Громогласные приветствия, рукопожатия, хлопки пробок шампанского слились в один шум. Кто-то кому-то аплодировал, какие-то незнакомые дамы целовали растерянных ездоков, щелкали кодаки. Первым подошел к гонщикам товарищ председателя харьковского автоклуба г-н Орлов А.Н. и долго тряс руку отважному командору. Потом стали подходить знакомые и малознакомые люди и тоже жали руки. Фон Мекк улыбался и был, по-видимому, абсолютно счастлив.

Из харьковских первой на финиш прибыла машина г. Дунина «Даррак» под №18, но так как она имела 10 штрафных очков (одна минута починки машины в пути), то приз харьковского клуба автомобилистов был присужден другому харьковскому спортсмену, г. Поку на «Бразье» под № 11, приехавшему без штрафных очков. Стало известно, что Дунин по болезни вынужден был оставить пробег, доехав до Москвы. Машина его, тем не менее, продолжает испытание с флагом Ю.-Р.А.К. и под управлением механика и шофера.

заметки репортера:

Первые шаги марки Brasier тесно связаны с небольшой французской фирмой Georges Richard, стоявшей у истоков мировой автомобильной промышленности. В 1902 году на фирму пришел Анри Бразье, работавший ранее у братьев Морс (Mors). Он разработал несколько совершенных легковых и гоночных автомобилей, известных под маркой "Ришар-Бразье". Особую славу принесли им престижные победы в гонках на кубок Гордона Беннета (Gordon Bennet) в 1904 и 1905 годах. В 1905-м Жорж Ришар покинул фирму собственного имени, чтобы основать новую - "Уник" (Unic), а его бывшая фирма стала называться просто "Бразье". Ее первые автомобили оснащались 2- и 4-цилиндровыми моторами рабочим объемом 1526 и 1847 см³ соответственно. В 1909 году появилась модель "11CV" с двигателем в 1551 см³, а в 1911 году - более мощные машины с моторами в 3,2-6,8 л мощностью до 60 л. с. (у барона Врангеля в гараже была модель мощностью в 80 л.с). В Севастопольском пробеге на 40-сильном Brasier принимал участие г. Пок Г.И. из Ю.-Р.А.К., за что получил диплом Комитета пробега.



Дубль-фазтон торпедо Бразье

В это время железные коляски с людьми прибывали на дорожку ипподрома одна за другой. Почти все господа спортсмены одеты в своеобразные костюмы, напоминающие водолазов. Немногие были в больших кепках на голове, одетых козырьком назад, на лице крупные защитные очки, серый от пыли комбинезон, кожаная куртка или войсковая шинель. Прибыло несколько дам, которым харьковские автомобилисты поднесли букеты живых цветов от себя и по просьбе членов Московского автомобильного клуба.



Вскоре все участники прибыли на ипподром, за исключением автомобиля №22 г. Синельникова, сломавшегося недалеко от Харькова и вынужденного прекратить пробег. По словам участников пробега, путь от Петербурга сравнительно хорош, местами даже превосходит, что, несомненно, следует приписать особым заботам местных администраций, принявших все возможные меры для облегчения и удобства пробега. Но шоссе от Белгорода до Харькова представляет собой резкое исключение: повсюду капканы, волчьи ямы, выбоины, куча песку посередине.

Наше земство, несмотря на двукратное предписание г. губернатора, ничего не предприняло для устранения этих дорожных дефектов. На нашем шоссе три машины получили незначительные повреждения. При проезде какой-то деревни с автомобилем г.Беннета – «Испана Суиза» случилось неприятное происшествие. Вырвавшаяся из рук стражника лошадь бросилась прямо на автомобиль и ударила передними ногами в нос автомобиля, смяв сильно левое крыло. К счастью, г. Беннет не растерялся и круто свернул с дороги, съехав под откос, чем значительно смягчил силу удара. Когда к нему подъехали, он уже снова въезжал на шоссе, не имевшее, к счастью, здесь боковых канав и прочих преград. Наше земство не решилось уничтожить до начала состязания «лотки» на дороге и ограничилось расстановкой махальщиков с флагами перед каждым опасным местом. Махальщики эти так вошли в свою роль, что даже подсакивали от земли, предполагая вероятно, что автомобилисты на скором ходу могут их и не заметить.

Всю дорогу со старта до Харькова автомобили прошли со средней скоростью около 50 верст. На каждой машине (большая часть которых открытого типа «торпедо»), прибывал контролер из гвардейских, артиллерийских, или инженерных офицеров. Судья-контролёр следил за соблюдением правил и заносил в специальный путевой журнал все замечания. Распределение контролёров перед первым этапом происходило по жребию, затем на каждом новом этапе контролёры пересаживались на следующую машину по порядку стартовых номеров. Каждая минута промедления на выезде из закрытого парка наказывалась штрафным очком, а опоздание к старту – пятью штрафными очками. Всякие остановки и ремонт без сторонней помощи разрешены. Штрафы начисляются также за поломки рессор, прогибы осей и опоздание на финиш.

Вместе с участниками состязания в Харьков прибыл и организационный комитет в составе: В.В.Свечина, Н.К.фон Мекка, В.Л.Белоручева, инженера путей сообщения Н.Г.Кузнецова, капитана Б.В.Шульгина, представителя московского автомобильного клуба В.К. Жиро, от императорского автомобильного общества г-на Стивенса и от петербургского клуба г-на Степанова. А еще, в числе контролеров были замечены флигель-адъютант Стефанович, директор департамента министерства иностранных дел тов. Савинский и начальник офицерской фехтовальной школы полковник Мордовин.



Жаль, что сама встреча спортсменов протекла несколько скучновато, без того оживления, которого ожидали все. Сами участники пробега выглядели слишком усталыми, и вяло отвечали на приветствия публики.



До 6 часов вечера, перед наступлением темноты, все коляски участников дорожного испытания прибыли на дорожку ипподрома. Десятки элегантных спортивных машин невольно заставили вспомнить, что автомобили, которые можно было видеть на улицах Харькова, были по большей части устаревшими моделями иностранных фирм. Происходило это главным образом потому, что здесь торговали устаревшими моделями, которые коммерсанты приобретали за границей по случаю, целой партией. Сравнительно высокая цена современного автомобиля является одним из существенных препятствий к его

популяризации. Спортивные машины участников пробега сильные, дают надежную защиту от ветра и дождя, приспособлены для дальних поездок, совмещают в себе красоту линий кузова с плавным, неслышим ходом сильного двигателя, являясь в то же время изящными городскими машинами. Особенно распространен сейчас тип кузова «торпедо-спорт» и «двойное торпедо» на рессорном сварном шасси с американским (складным) верхом, большими съемными колесами со спицами и без, передними газовыми фонарями и передним съемным стеклом.

Тем временем, утомленные участники ставили коляски под надзором войск и тотчас же спешили на отдых в город, причем некоторые отправились на автомобилях организационного комитета, в колясках харьковских спортсменов и местных извозчиков. Спортсменов ожидали самые уютные номера харьковских гостиниц и не менее комфортабельные купе в вагонах литерного поезда сопровождения пробега на путях Харьковского вокзала.

Автомобильный праздник был окончен и харьковцы уставшие и довольные зрелищем стали растекаться восвояси, кто в трамвае, кто на извозчике, кто пешком. Обратное движение народа в город затянулось на целых три часа. Народ шел густыми толпами. Вагоны трамвая были тесно набиты пассажирами. С Павловской площади запустили добавочные девять вагонов с двумя фиолетовыми фонарями и восемь прицепов. На кольцевой станции «Парк» движение распределял сам городской голова А.К. Погорелко.

Вечером харьковские рестораны были переполнены автомобилистами.

Харьков, 12 сентября 1911 года

Вечером, в загородном «Версале» участникам пробега был дан парадный банкет-прием, устроенный Южно-Русским Автомобильным Клубом, на котором присутствовало около 300 человек, в том числе много именитых граждан Харькова.

Спортсмены были здесь в положении именинников и под конец ужина под влиянием всех



похвал и чествований не на шутку возгордились. Командор пробега, которому было предложено почетное председательство на банкете, поднял бокал за Державного Покровителя автомобильного спорта Государя Императора. Тост был покрыт троекратным «ура» и звуками народного гимна в исполнении оркестра. Затем слово взял г. **Бобровский** (член Ю.-Р.А.К.) и провозгласил здравицу участникам пробега и их командору. Далее г. **Монне** - член харьковского клуба предложил тост за контролеров гонки, а командор пробега в ответ - за процветание «молодого собрата» - Южно-

Русского Автомобильного Клуба. Перепало здравниц и господам репортерам. По предложению г. **Карасика** (член Ю.-Р.А.К.) присутствующие подняли бокалы за прессу, как проводника в жизнь

здравых понятий о спорте. Участники банкета еще долго произносили здравницы и пожелания друг другу. Особо отметили спортивные успехи всех присутствующих здесь иностранных гонщиков и отдельно графа Александра **Коловрата** за его африканский марафон на 40 тыс. верст и заводскую команду OPEL Висбаденского автоклуба во главе с Людвигом **Опелем**. Все тосты были приняты с большим энтузиазмом и пониманием. Были и такие кто просил: «Два слова – не более!». Публика облегченно вздыхала: чем короче, тем лучше. А выходило у такого оратора минут на пять. Торжественно зачитали телеграмму от автомобилистов Южной Пальмиры: «Из Одессы для встречи автопробега выезжают 10 машин Одесского автоклуба (ОАО)».

В середине вечера под гром аплодисментов был вручен великолепный призовой жетон от Ю.-Р.А.К. участнику пробега г-ну Г. И. Поку, как первому пришедшему в Харьков без штрафных очков члену местного клуба. Кстати украшением стола в этот вечер стал без сомнения десерт из кондитерской господина Пока - великолепно оформленный шоколадный торт «Делис». Второй жетон Ю.-Р.А.К. было решено присудить по жребию одному из участников состязания, пришедшему к финишу в Севастополе без штрафных очков. По этому случаю, Николай Карлович предложил остроумный тост за «неизвестного», которому достанется этот приз (на финише его получил член Ю.-Р.А.К. г. Дунин А.А). Банкет в «Версале» завершился только к полуночи, произвел на всех присутствующих самые лучшие впечатления и, несомненно, дал хороший заработок местным извозчикам-«ванькам», поскольку последних было крайне мало, а такса за проезд в пригород до сих пор не решена городом.

Вечером того же дня, от имени Южно-Русского Автомобильного Клуба был сервирован на 60 приборов праздничный обед на Сумской 11, в ресторане «Циммерман» для шоферов и механиков, участвующих в гонке. Большинство шоферов, как и следует, ожидать, немцы.

Утром, 13 сентября 1911 года.



С ипподрома уехали рано, около шести. Было необыкновенно холодно. Солнце еще не встало и сонные участники пробега с удивлением обнаружили, что вода в ведрах покрылась довольно толстым слоем льда. Ужас сменился всеобщей радостью: вода в радиаторе ни у кого не замёрзла. Раздельный старт комитетчики решили не давать, однако все и так по привычке прошлых дней заняли свои места в караване. Впереди поехал на 18-сильном «Даракке» П. П. Кулжинский, затем харьковцы А. И. Пок и П. Л. Яффе, для указания направления пути и проверки сторожевых знаков за городом. Чуть позади авангарда, как обычно, шел сильный «Мерседес» Мекка, а замыкали строй сопровождающие машины комитета и автомобили членов Ю.-Р.А.К. Командор прокатил караван пробега по центральным улицам через весь город. Малочисленная публика приветствовала эту эффектную процессию, разукрашенную надписями, флагами, багажами путников и пассажирами. Там, где навстречу грохочущей колонне попадались редкие в эту пору трамваи, конка и пролетки, дорогу преграждали городские. Громовым эхом отдавался гул мотора в смыкающихся позади стенах

домов. Безукоризненный порядок царил на улицах, где проехал наш длинный караван, и случайные зрители в последний раз с интересом смотрели, как пылят диковинные машины.

Автомобили по мостовой ехали тихо. Почти все механики немного выпустили воздух из баллонов, чтобы пройти без проблем сложные пески за Харьковом. При въезде на Екатеринославский мост, возле вокзала, выяснилось, что караван колясок растянулся на добрую версту, да так, что его вторая часть скрылась из глаз между домами. Первые машины начали подъем на Холодную гору и немного погодя сворачивали влево, не доезжая стен каторжной тюрьмы на Большое шоссе в Екатеринославль. Дальше ехали прямо около двух верст, пока мостовая не кончилась на железнодорожном переезде. Казалось, что тут и закончилось южное шоссе. После дороги уже не было. Здесь около «Основы» начались приключения автомобилистов. Впереди печальная картина – горит «Лорен – Дитрих» под №13 г. Дмитриева. Вероятно от обратной вспышки в карбюраторе загорелся бензин, пролитый случайно мимо мотора. Пожар был быстро засыпан песком, но машина сильно пострадала.

А дальше, сколько было видно, простирался крупный песок. Командорский автомобиль, правда, каким-то чудным образом проехал, застряв только в одном месте на несколько минут. Но не все вовремя заметили эту перемену на дороге. Чуть погодя в эту яму угодил г. **Филиппов** на своем сильном «Мерседесе». А следом за ним первые два десятка тяжелых машин друг за другом на полном ходу в считанные минуты уходили в песок по самые подножки. Когда подъехали более легкие коляски, то тут уже творилось что-то невозможное. Копали лопатами, толкали сами участники, контролеры и посторонняя публика. Несмотря на полную невозможность двигаться дальше, многие из шоферов, еще долго заставляли крутиться колеса, пока под ними не образовывалась яма глубиной в несколько аршин.

Многие теряли разгон из-за загородившей им внезапно дорогу машины, с отчаянием, включали задний ход, стараясь выбраться самостоятельно. Другие были проведены на твердое место при помощи тяги веревки и рук жителей Основы, за что после могут быть оштрафованы контролерами Комитета. Прочие из тех, кто совсем поотстали, увидев такую картину грандиозной пробки, двинулись по совету зрителей в небольшой объезд направо, где обнаружился сносный проселок, достаточный для проезда в одну сторону. Та дорога через короткое время, опять оборвалась песком и вновь появилась

после села Филиппово за железной дорогой, но теперь уже мощеная булыжником. Чуть позже мостовая закончилась опять грунтовым шоссе, которое уходило вверх в распадке между двух лесов. Идущая в гору дорога была окаймлена с обеих сторон небольшим лесом. Это гиблое место из всего пробега долго будут помнить многие участники, которым пришлось провести здесь несколько часов, выкапывая свой автомобиль из песков. Несколько колясок застряло по дороге, некоторые, по-видимому, серьезно и надолго. Другие машины ехали, вперед в гору между застрявших, виляя из стороны в сторону, будто их баки наполнили вином. Дальше песок становился всё мельче и, наконец, перешёл в чернозём и все покатались совершенно свободно.



“Мерседес” №1 Филиппова в песках за Харьковом



“Минерва” №8 Карышева в песках за Харьковом



А за пригорком еще 20 верст до Мерефы. Первым в 7 часов 30 минут прошел Мерефу командорский автомобиль при большом стечении публики. После Утковки Харьковский уезд кончился, и гонщики пошли сами. Впереди их ждали еще более худшие пески и трудный путь на юг по извилистому проселку до Константинограда.

P.S. Через два дня с дороги в адрес Южно-Русского Клуба пришла телеграмма:

«Участники Императорского пробега просят передать Южно-Русскому Клубу сердечную благодарность за широкую гостеприимную встречу и пожелания славного будущего, чему порукой результат первого блестящего опыта.

Н.К.фон-Мекк»

В ответ харьковцы выслали следующую депешу:

«Просим передать всем участникам пробега, наши приветствия и глубокую благодарность за доставленную радость своим посещением и за выраженные телеграммой пожелания. Просим выразить искреннюю благодарность шоферам за поднесенную клубу бронзовую группу и передать им наши лучшие пожелания.

Члены Южно-Русского Автомобильного Клуба».

Записал САМОХОД. январь 2011 г.



Список использованных документов :

- ✓ Харьковские Губернские Ведомости, 1910-11 гг.
- ✓ Харьковская ежедневная газета «Южный Край» 1909-11 гг.
- ✓ Журнал «Автомобиль». СПб - официальное издание ИРАО 1910-1912 год
- ✓ Журнал «Автомобилист», Москва , 1911 г.
- ✓ Журнал «Мотор» 1911 год, изд-во Gustav Braunberk
- ✓ Историческая справка «Пробег на Приз Императора - вековой юбилей» (Киевский автопробег 1910 года) автор С.В. Кирилец
- ✓ Свободная Интернет энциклопедия - Википедия
- ✓ «Как жил, учил и умирал Л.В.Орлов» проф. Мельников - Разведенков (Харьков)
- ✓ «Путеводитель по Харькову. Для туристов и экскурсантов. Третье издание. 1915 год».
- ✓ Интернет-сайт «Дали зовут» <http://www.dalizovut.narod.ru>

Использованы фотодокументы из архива С. Кирильца, Д. Дашко, фото А.М.Иваницкого и его современников.

Отдельная благодарность активу Союза Автоклубов за помощь в подготовке материалов к публикации.

Все даты событий, описанных в этой реконструкции, взяты из документов пробега и прессы того времени и поэтому их следует считать датами т.н. «старого стиля».

При копировании этой статьи ссылка на автора обязательна.