

ЗНАЧКИ ПРОБЕГОВ АВТОМОБИЛЕЙ И МОТОЦИКЛОВ ПО СССР В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА

Андрей Викторович Барановский

"Полотнища ослепительного света полоскались на дороге. Машины мягко скрипели, пробегая мимо поверженных антилоповцев. Прах летел из-под колес. Протяжно завывали клаксоны. Ветер метался во все стороны. В минуту все исчезло, и только долго колебался и прыгал в темноте рубиновый фонарик последней машины."

И.Ильф и Е. Петров: "Золотой телёнок"



Всесоюзный испытательный автомобильный и мотоциклетный пробег 1925 года (фото)

Время было такое. Романтика нового вполне совпадала с романтикой странствий. И воплощалось это прекрасным образом в различных автопробегах, авиаперелётах, регатах и прочих действиях по покорению пространства и времени. Недаром команда Остапа Бендера пробует "вписаться" в автопробег. Это очень живо показывает настроение людей в 20-30-е годы прошлого века в СССР. Энтузиазм и ощущение причастности к прогрессу давали ощущение полноты жизни.

Для участников многих общесоюзных и, назовем так, "региональных" пробегов изготавливались различные знаки, значки и жетоны. Сейчас они сделались раритетами и продаются на аукционах - иногда за большую цену.

Так, серебряный жетон участника автопробега 1932 года ПСО "Динамо" Татарии по маршруту Казань-Москва на одном из аукционов предлагался за \$650. На серебряный жетон ОСОАВИАХИМа СССР 1928 г. "Пробег Полтава-Днепропетровск" на аукционе фирмы "Монеты и медали" была установлена начальная цена в 4500 - 5500 руб.

Начнем с самого дорогого знака стоимостью в наши дни приблизительно в четверть миллиона рублей. Такой выдавался участникам первого Всесоюзного испытательного автомотопробега 1925 года.

Он был организован для выбора конкретных моделей, как отечественных, так и зарубежных для налаживания массового выпуска в СССР. В соревнованиях стартовали в основном зарубежные машины, в том числе и два грузовых автомобиля немецкого концерна MAN массой 2,5 т с бензиновыми двигателями мощностью 50-55 л.с., оснащенные только что появившимися на рынке пневматическими шинами.

Официальный старт легковых и грузовых автомобилей состоялся в Ленинграде 18 августа, а мотоциклов - 22 августа в Москве. Грузовикам предстояло преодолеть 1724 км по маршруту Ленинград-Москва-Курск-Москва. Легковые автомобили шли по маршруту Ленинград-Москва-Тифлис-Москва (4984 км). По окончании пробега, 24 сентября 1925 года, в Москве была открыта первая советская автомобильная выставка, экспонатами которой стали машины, принимавшие в нём участие.

Среди нескольких автопробегов конца 20-х годов свой знак имел 1-й по маршруту Нижний Новгород-Москва-Ленинград.

Из мотопробегов, участникам которых вручались знаки, отметим 1-й Всесоюзный испытательный мотопробег Москва-Тифлис-Москва, проведенный летом 1928 г. Имеются 2 типа знаков этого мотопробега. Цена серебряного сегодня составляет 160-180 тыс. рублей, серебряного с позолотой - от 200 до 220 тыс.

Мотопробег начался 22 июля в Москве в Парке Культуры и Отдыха и был организован Автодором, речь о знаках которого ниже. В нем приняли участие 10 мотоциклов зарубежных марок (германских, английских, американских).

Маршрут пробега: Москва-Тула-Орел-Курск-Харьков-Изюм-Ростов-Армавир-Владикавказ-Тифлис и обратно. Это в сумме 5 тысяч км.

На следующий 1929 г. приходится ещё один испытательный мотопробег Москва - Харьков - Ленинград - Харьков, участникам которого вручались покрытые цветной эмалью серебряные значки. Сейчас они стоят примерно по 120 тыс. рублей за штуку.

Но основные довоенные авто- мотопробеги приходится на 30-е годы XX века. Один из них, участникам которого вручались значки, был проведен в связи с пуском Горьковского (тогда Нижегородского) автозавода. Цель - проверка качества первой тысячи ГАЗ-АА. Круговой маршрут пробега проходил от этого города через Москву, Ленинград, Псков, Витебск, Смоленск, Москву и заканчивался в Нижнем. В пробеге участвовало 11 автомобилей и он проходил в жару и сушь с 4 по 22-го июля 1932 года. Машины показали себя достойно, произошло лишь три поломки рессор, несколько засорений бензопровода и проколов шин.

Самым же знаменитым автопробегом названных годов стал Каракумский пробег, который проходил с 6 июля по 30 сентября 1933 г. В пробеге участвовали 96 человек на 23 автомобилях, из которых шесть легковые ГАЗ-А, шесть грузовых полутоннажных ГАЗ-АА, два опытных образца трёхосных ГАЗ-ААА, четыре 2,5-тонных грузовика АМО-3 (выкрашенных в голубую краску для лучшего отражения лучей солнца), три



Жетон участника автопробега "Динамо" Татария



Знак 1-го автопробега Москва-Тифлис



Испытательный мотопробег Москва - Харьков - Ленинград - Харьков



Жетон Всесоюзный автомотопробег 1925



Знак участника 1-го испытательного автопробега



Мотопробег Лен-д -Батум - Владикавказ.



Медаль настольная Легендарный автопробег Москва-Каракумы-Москва 1933-1977 год



Знак пробега Москва-Каракумы - Москва

импортных трёхосных Ford-Timken, одна экспериментальная трёхоска НАТИ-ГАЗ и один капитально отремонтированный заводом ВАРЗ грузовик Ford-AA.

В среднем в сутки автомобили проходили 108 км. Большое время остановок и низкая общая скорость объяснялась прежде всего проведением многочисленных митингов в городах и населённых пунктах. Улицы украшались флагами и лозунгами типа "Привет участникам автопробега!"

Цель пробега - изучить выносливость автомобилей в тяжёлых эксплуатационных условиях, испытать отечественные шины из натурального и синтетического каучука - "Сверхбаллон".

Маршрут движения автопробега общей длиной 9375 км начинался от Автозавода имени Сталина. Затем Горький - Чебоксары - Казань - Самара - Оренбург - Актюбинск - Аральск - Ташкент - Самарканд - Бухара - Чарджоу - Ургенч - пустыня Кара-Кум - Краснодарск - переправа через Каспийское море - Баку - Тифлис - Орджоникидзе - Ростов-на-Дону - Харьков - Воронеж - Тула - Москва.

Знаков и жетонов этого автопробега автор не нашел, зато обнаружил памятную медаль, выбитую в 1977 г., когда состоялся еще один автопробег по тому же маршруту и посвященный 44-й годовщине первого. В нем участвовали 2 автомобиля ВАЗ-2106 и 2 автомобиля ВАЗ-2121 "Нива". Однако непосредственно через пустыню Каракумы шли только "Нивы", а ВАЗ-2106 объехали этот участок по шоссе.

К экзотическим с позиций сегодняшнего дня можно отнести Газогенераторные автопробеги 1935 и 1938 годов. Этим пробегам посвящены два значка

Первый пробег проходил из Ленинграда в Петрозаводск (более 1 тыс. км). Это была практически научная экспертиза, проведенная участником пробега проф.

М. Фабрикантом. Все грузовики пробега имели газогенераторы, работавшие на угле и вообще

на любом твердом топливе, включая дрова. Именно такие грузовики, а это в основном ГАЗ -42 и ЗиС-13, во время войны обеспечивали народнохозяйственные перевозки внутри страны.

Пробег доказал, что автомобиль может работать на "местном топливе" - древесном угле и дровах, не требуя завоза нефтепродуктов. При обслуживании отдалённых строек (и ещё более отдалённых лесоповалов) это было весьма актуально. Впрочем, это топливо должно быть сухим. Для дров влажность должна быть не выше 15...18 %. И для древесного угля - 25...27 %. Стало также ясно, что

двигатель для работы на твердом топливе требует серьезной доработки. Водитель должен иметь очень высокую квалификацию, чтобы правильно хранить дрова, уметь эксплуатировать сложную конструкцию, очень часто ее прочищать и в общем делать в разы больше того, что требовалось от обычного шофера. Желающих работать со столь сложной техникой особо не находилось.

Впрочем, эра газогенераторных грузовиков завершилась вместе со временем Великой войны - в которую стало не до низкоэффективного и сложного в сравнении с нефтяным и газовым - дровяного топлива. Большая часть твердотопливного транспорта оказалась на приколе. Всего же на середину 1954 года в народном хозяйстве СССР имелось 24 236 грузовых газогенераторных автомобилей, из которых исправных 10 804, а остальные 44,6% машин простаивали.

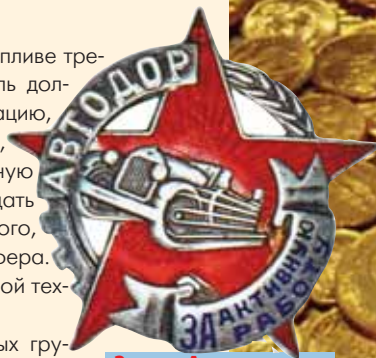
Практически все автопробеги в довоенном СССР проходили под эгидой Общества содействия развитию автомобилизма и улучшения дорог - Автодор. В 1933 г. Автодор объединял около двух миллионов членов и имел единый значок, а для отличившихся еще и наградной знак "За активную работу". Значки Автодора отличаются высоким качеством. Некоторые из них были выполнены из серебра с богатой отделкой разноцветными эмалями. Известно более тридцати наименований знаков и значков, выпущенных обществом. Среди них - бронзовый знак, покрытый горячей эмалью "Юный друг Автодора". На нем изображен пионер и легковой автомобиль. В интернете за такой значок просят \$235.

И в заключение о пробеге Москва-Берлин-Париж, проведенном Московским автомобильным обществом 12-27 июня 1913 г. Кроме чисто спортивных целей организаторы пробега преследовали и политическую цель - доказать Европе, что Россия не так далеко, как многие считали, отстала от неё в области автомобилизации страны в целом и автоспорта в частности.

Маршрут проходил через Тверь, Новгород, Псков, Ригу, Берлин, Лейпциг, Страсбург и заканчивался в Париже. Его общая протяженность составляла более 3500 вёрст. Пройти его намечалось в 13 перегонов.

На пробег записались двадцать спортсменов, но по техническим причинам двое из них не стартовали.

В честь пробега была отчеканена бронзовая четырехугольная плакетка и медный жетон на подвеске. В настоящее время оба предмета являются раритетами. Плакетка на аукционе "Монеты и медали" в апреле 2009 года была продана за 40 тыс. рублей, жетон на аукционе "Империя" в декабре 2016 года имел стартовую цену в 14-16 тыс. рублей.



Значок Автодора За активную работу



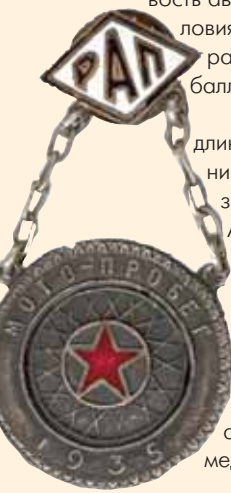
Значок Автодора



Туркменавтодор



АзАвтодор 1930-е г.г.



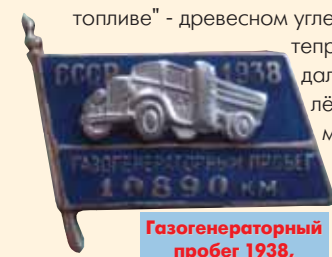
РАП. Мото-пробег 1935г.



Мотопробег 1-й приз



Знак пробега газогенераторный



Газогенераторный пробег 1938,



Жетон Московского Автомобильного общества В память автопробега Москва-Берлин-Париж. 12-27 июня



Плакетка Москва-Берлин-Париж 1913