



Самые высокие в мире американские горки в парке Нью-Джерси, США.
Современная фотография.

Триумф угольной вагонетки

Наталья Калинина

Считается, что механизированные горки со спуском на огромной скорости по рельсам в специальных тележках на роликах, т.е. в виде, близком к современному, были изобретены в Америке. Однако, это не так, хотя за подобным развлечением и закрепилось название «американские горки». В США,

где первый подобный аттракцион, был установлен в Нью-Йорке в 80-х годах XIX века, он поначалу именовался «искривленная железная дорога». Но в обиходе его чаще называли «русскими горками». Что вполне соответствовало действительности – первые катальные механические горы появились



Шахтная вагонетка XVI века.
Немецкий технический музей, Берлин.



Ледяная горка в Санкт-Петербурге. Худ. Бенджамин Патерсен. 1788 г.

Аттракцион «Русские горки Бельвилле» в пригороде Парижа. Литография 1817 г. →
Британский музей, Лондон.

в России, на сто лет раньше, чем за океаном – в середине XVIII века. Известно и имя изобретателя – личный токарь Петра I Андрей Нартов. В историю он вошел, как автор целого ряда технических изобретений, в числе которых, например, скорострельная батарея из 44 трехфунтовых мортирок, оптический прицел и другие. Идея горок у Нартова родилась из традиционных русских катаний на саних в зимнее время, и по указу Петра I под Санкт-Петербургом он построил ледяные горки, имевшие высоту примерно 25 метров и угол наклона 50 градусов.

Само же название «русские горки» своим происхождением обязано солдатам армии Наполеона, полюбившим катание с гор во время похода 1812 года. Рассказы о национальной забаве русских они завезли во Францию, и в 1846 году в пригороде Парижа были открыты первые *Les Montagnes Russes à Belleville* – «Русские горки в Бельвилле». Одноместные вагонетки этих горок перемещались по замкнутой траектории круглой формы диаметром 4 метров, и были оборудованы колесами, которые фиксиро-

вались в рельсе и обеспечивали безопасность при больших скоростях.

Первые аттракционы тоже появились в Европе, о чем свидетельствует и само слово «аттракцион», прижившееся во всех языках, кроме, разве что немецкого. Немцы предпочли длинное и плохо запоминающееся слово *«vergnügungseinrichtung»*.

В средневековой Европе незатейливые адреналиновые забавы устраивались во время ярмарок и карнавалов – на городских площадях выставлялись качели и карусели, одинаково любимые и детьми, и взрослыми. На регулярную основу поставить дело догадались в XVI веке в Дании. В 1583 году, в нескольких километрах к северу от Копенгагена, открылся первый парк развлечений в мире. Как гласит предание, одна девочка заметила в Королевском оленьем парке бьющий из-под земли родник с целебной водой. А когда к нему потянулись бесконечные толпы жаждущих исцелиться, предприимчивые люди начали строить вокруг источника постоянные дворы, балаганы и аттракционы. Место оказалось настолько удачным, что парк «Баккен» существует до



MONTAGNES DE BELLEVILLE.

*Barrière des 3 Couronnes.**«Paris chez le Peuple et l'Amusement, M^e et K^e de la République, rue J.-J. Rousseau, N^o 10».**Dessiné et gravé par M. Ponce.*

сих пор, насчитывая сегодня более 150 аттракционов и принимая до трех миллионов посетителей ежегодно.

И все же совсем лишать «аттракционных лавров» Америку было бы неправильным. Ведь именно здесь популярность горок приобрела тот невиданный размах, который в будущем открыл широкий путь для множества новых идей и технологий. В 1884 году в Нью-Йоркском парке на Лонг-Айленде

желающим прокатиться на горках предлагалось сначала самостоятельно подняться на платформу, а уже оттуда они могли съехать вниз в вагонетках, похожих на скамейки. Происходило это так: промчавшись около 180 метров, состав поднимался на вторую платформу, после чего переставлялся на обратный путь, и пассажиры съезжали обратно. Год спустя конструкция была усовершенствована и заменена на замкну-

Само же название «русские горки» своим происхождением обязано солдатам армии Наполеона, полюбившим катание с гор во время похода 1812 г. Рассказы о национальной забаве русских они завезли во Францию, и в 1846 г. в пригороде Парижа были открыты первые Les Montagnes Russes à Belleville – «Русские горки в Бельвилле».





Американские горки «Гонка через облака» в Венеции, штат Калифорния, США. Фотография 1890-1900 гг.

Американские горки. Фотография 1904 г. ➔

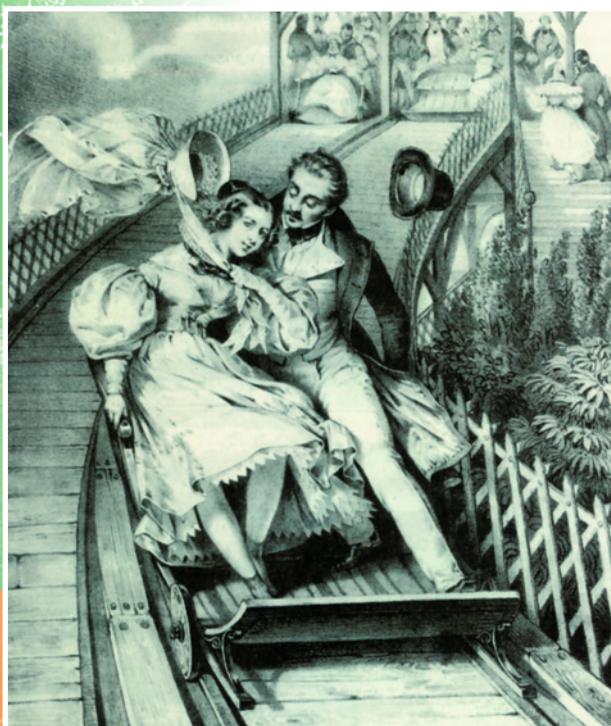
тую дорогу овальной формы, в которой использовался автоматический подъемник.

Похожим развлечениям, американцы начали предаваться лет за тридцать до этого. Всего за 50 центов любители экстре-

мальных ощущений могли «прокатиться с ветерком» по «гравитационной дороге» (от аналогичных ее отличало использование силы тяжести). Так называлась 14-километровая железная дорога для перемещения угля от места добычи в место отгрузки, запущенная в 1827 году горнодобывающей компанией Пенсильвании.

Спрос на захватывающее дух развлечение на угольных вагонетках и подсказал предприимчивому изобретателю Джону Тейлору идею запатентовать ее под названием «Искривленная железная дорога». Еще больше увлекся этой идеей инженер Эднэ Томпсон, широко развернувший строительство горок в разных городах Соединенных Штатов, и получивший патент более чем на 30 различных усовершенствований, относящихся к ним.

В начале XX века все более растущей популярности аттракциона косвенным образом поспособствовало появление троллейбусов. В выходные дни количество пассажиров



Американские горки. Литография 1830 г. Районный музей Мейдлинг, Вена.



неизменно уменьшалось, и опытные коммерсанты решили привлекать клиентов поездками в парки, расположив их на конечных станциях троллейбусных маршрутов. Так начался бум строительства новых парков, которые в первую очередь оснащались полюбившимися американцам «русскими горками» и прочими заморскими диковинками.

Но и в новую «аттракционную эру» триумф «детей угольной вагонетки» оказался не превзойден. Инженерная идея «американских горок» (будем называть их привычно для русского уха) особой сложностью не отличается. Они представляют собой железнодорожную систему специальной конструкции, спроектированную так, чтобы состав вагонеток с пассажирами, проходящий по ней, резко изменял направление и скорость движения. А так как собственного источника энергии вагонетки не имеют, для ускорения используется преобразование потенциальной

энергии в кинетическую и наоборот. Благодаря применению новейших технологий, аттракцион стал не только фантастически красивым, но и фантастически изощренным. Особенно отличаются в этом деле японцы, строящие «американские горки» сверхгигантских размеров, на которых достигаются запредель-

ные скорости. К примеру, в одном из парков, неподалеку от Токио, длина горок составляет 1200 метров, механический поезд во время заезда преодолевает 90-градусный спуск, расстояние между верхней и нижней точкой которого достигает 52 метра, а максимальная скорость кабинок составляет 172 км/час.

В выходные дни количество пассажиров неизменно уменьшалось, и опытные коммерсанты решили привлекать клиентов поездками в парки, расположив их на конечных станциях троллейбусных маршрутов. Так начался бум строительства новых парков, которые в первую очередь оснащались полюбившимися американцам «русскими горками».