**01-456 Автомобиль-линейка пожарной команды г. Рига на шасси Руссо-Балт №405 модели D24/40 серии XIII 1913 года, боевой расчет 10 плюс полезная нагрузка 730 кг, 40 лс, 43 км/час, 1 экз., восстановлен в 1920 г.**



Уважение и благодарность мастеру, который при работе руководствуется серьезными исследованиями и изготавливает реальную Модель, в полном понимании значения этого слова. Надо отметить, что благодаря трудам выдающихся историков отечественного автопрома, в том числе конечно же и уважаемого Станислава Васильевича Кирильца, тенденция к изготовлению именно моделей, а не игрушек, набирает силу.

*Фрагменты из: Грузовик Пресс №11 2019, ГП 11-2019, Станислав Кирилец, Владислав Малофеев: Пожарный «Руссо-Балт».*

**«Автомобиль-линейка Петровскаго Добровольнаго Пожарнаго Общества в Риге»**

Нас же интересует в первую очередь шасси № 405. На проведённой в Санкт-Петербурге в мае 1913 года IV Международной автомобильной выставке на стенде РБВЗ была представлена новинка – пожарная линейка «Руссо-Балт D 24/40 HP», построенная на шасси № 405 по заказу Петровского добровольного пожарного общества в Риге – единственный пожарный автомобиль, изготовленный Русско-Балтийским вагонным заводом. Технические характеристики немного отличались от других машин этой модели в серии 13. Размеры шасси были такие же, как и у «банковских» ландоле: колёсная база составляла 3375 мм, колея – 1435 мм. Размер пневматических шин был меньше – 880х125 мм (против 895х135 мм), причём обязательно для передних колёс «гладкия шины», для задних – «рифлёныя». Такое же условие предписывалось и для легкового типа C серии 12 с конца 1911 года, а основным поставщиком шин для автомобилей РБВЗ традиционно была рижская фабрика «Проводник». При полной нагрузке оборудованием (складная и две штурмовые лестницы, носилки, багры, брезенты, мешки с опилками, лопатки, черпаки-лопатки, лом, швабры, топор, гидропульт, дымовой аппарат, кирка, кошки, крюки, парусиновые мешки и вёдра, факел, рукава с гайками, ящик с запчастями и принадлежностями) массой в 44 пуда 15 фунтов и командой из десяти человек автомобиль развивал 40 вёрст в час. Другие рижские «пожарки», оснащённые сплошными массивными грузошинами, такой скорости достичь не могли.

Пожарный «Русско-Балтийский» пережил две переделки. В августе 1914 года началась Первая мировая война. Петровское пожарное общество сразу же пожертвовало свой автомобиль для перевозки раненых солдат. Пожарную надстройку демонтировали, на шасси поставили санитарный кузов, рассчитанный на шесть тяжелораненых или четырнадцать легкораненых бойцов. Переоборудование машины обошлось в 1200 рублей и проводилось на средства членов Общества. 14 [27] сентября автомобиль сделал свой первый рейс – отправился к линии фронта

в приграничный Тауроген и привёз в Ригу раненых воинов. В дальнейшем машина работала в городе, к ноябрю она перевезла с вокзала в близлежащие госпитали и лазареты 26 раненых офицеров и 658 солдат, а также четырёх раненых немецких пленных. Время от времени Летучий санитарный отряд, в котором работало ещё четыре легковых автомобиля, выезжал на фронт.

Отгремела Первая мировая война, а за ней и Гражданская. На территории бывших Лифляндской

и Курляндской губерний возникло новое государство – Латвия. До конца 1919 года там шли ожесточённые бои, в которых участвовали поочерёдно разные армии и формирования. И все они – германские войска, прибалтийский фрайкор, белые и красные латыши, армия Эстонии и добровольцы русско-германской Западной армии занимались реквизицией автомобилей. Удивительно, но рижский «Руссо-Балт» пережил те лихие годы. Может быть, пожарные его хорошо спрятали? Как бы там ни было, но в 1920 году машине вернули её прежний облик, почти… Всю надстройку и оборудование бережно сохранили и снова водрузили на шасси.

Правда, на машине появились новый капот, фары и другие детали, а вся символика Российской империи исчезла. Не пожалели не только двуглавых орлов на маскоте и эмблемах, но даже надпись «Русско-Балтийский» латыши с радиатора убрали. А автомобиль и команда служили ещё долго, пожарные носили свои старые имперские каски, заменив на них кокарды.

В середине 20-х годов в Латвии началось обновление и пополнение парка пожарных машин. Линейку «Руссо-Балт» списали, следы её потерялись. Казалось бы машина пропала навсегда. Но вот спустя много лет, в июне 1976 года, во время проведения ралли «Валмиера‑76» энтузиасты Латвийского клуба античных автомобилей случайно наткнулись на груду остатков техники, среди которых были и части автомобиля «Руссо-Балт». О том, как это произошло и что в итоге получилось, мы обязательно расскажем!

*См. http://www.gruzovikpress.ru/article/24526-russo-balt-d-24-40-hp-iz-rijskogo-motornogo-muzeya-pojarniy-russo-balt-ch-2/*

**«Русско-Балтiйскiй Типъ D 24/40 HP»**

Отдел автомобилей РБВЗ выпускал в Риге в 1909–1915 годах серийно легковые и грузовые автомобили типов C, K, D, E, M и T. Велись разработка и опытная сборка перспективных моделей B, H, L и P. С целью унификации разных типов в 1912 году был разработан промежуточный (общий) тип – О, узлы и агрегаты которого в разных сочетаниях в дальнейшем использовались на всех автомобилях РБВЗ.

Первые машины типа D 24/40 HP появились в 13-й серии в 1913 году и несли внутризаводское обозначение D/1 24.

Конструкция автомобиля базировалась на узлах и агрегатах трёх типов: рама, подвеска, передняя и задняя оси, колёса и карданная передача от типа L1; двигатели 40-сильные 4-цилиндровые с размером цилиндров 105х130 мм от модели C 24/40 HP; радиатор, капот, передний щиток, рулевое управление и 4-скоростная коробка передач типа О. Есть предположение, что для изготовления типа D использовали рамы и мосты, изначально предназначавшиеся для изготовления автомобилей типа 40/60 (внутризаводское обозначение L1). А двигатели мощностью 40/60 л. с. применили для комплектования первых грузовых автомобилей типа Т.

Традиционно шасси D считаются грузовыми – так их обозначили в заводском каталоге 1914 года. Существовали планы начать постройку на их базе лёгких грузовиков для Военного ведомства, но их не реализовали. Можно назвать их усиленными легковыми шасси или грузопассажирскими, предназначенными для нагрузки в 1000 кг.

Серия 13 включала 12 автомобилей модели D. Шасси № 394–404 делали по заказу Госбанка, их оснастили кузовами ландоле. Две машины (шасси № 394 и № 403) попали в Москву,

где прослеживаются до 1916 года. Одна из них, № 403, в 1919 году числилась в РККА и находилась в составе 5-й армии в Казани, а № 397 прошёл в 1925–1926 календарном году капитальный ремонт на Броне-танко-автомобильном заводе № 2 (БТАЗ‑2) в Москве.

В октябре 1913 года РБВЗ отгрузил Госбанку ещё три ландоле зелёного цвета модели D 24/40 HP, заказанных ещё в январе – шасси № 429–431 серии 16 (внутризаводское обозначение D 24). На машинах этой серии повысили полезную нагрузку до 1600 кг за счёт применения шин размером 895х135 мм, в остальном же изменений почти не было. Тогда же один автомобиль

этой модели, шасси № 434, с кузовом ландоле-лимузин поступил на службу правления Екатерининской железной дороги, его заказали в апреле 1913 года. Остальные машины D 24/40 HP 16-й серии, шасси № 432–433 и 435–438 предназначались для Государственного банка, но их отгрузка затянулась до августа 1914 года. Когда они были готовы, Госбанк пожертвовал их на военные нужды. Шасси отдали Главному артиллерийскому управлению Русской армии и отправили на Петроградский артиллерийский склад в распоряжение штабс-капитана Некрасова, куда они прибыли в сентябре.

Работавшему в Главном военно-техническом управлении «артиллерийскому офицеру с аэроплана «Илья Муромец» № 4» Некрасову военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов поручил разработку бронированных автомобилей на шасси «Руссо-Балт» типов

C и D. Первых получили четыре единицы, а вторых – шесть, хотя шасси D первоначально предназначались для установки электроосветительных аппаратов «Шуккерт». Таким образом, всего в 1913–1914 годах РБВЗ построил 22 автомобиля и шасси модели D 24/40 HP, из них только одну пожарную машину.