**02-266 Руссо-Балт Е15-35 XVII серии 4х2 заднеприводный автомобиль летучего санитарного автомобильного отряда с кузовом фабрики Куранова г. Санкт-Петербурга, снаряженный вес до 1.5 тн, 35 лс, 75 км/час, шасси РБВЗ г. Рига 1915 г.**

 В 1914 году в РБВЗ под руководством главного конструктора Эрнста Фалентина начали проектировать автомобиль, который должен был заменить уже имеющиеся Руссо-Балты модели "С". Новому автомобилю присвоили букву "Е", его производство стартовало в 1915 году.

 В годы первой мировой войны на шасси автомобилей Руссо-Балт модели "Е" были построены санитарные автомобили для перевозки раненых, передвижные ремонтные мастерские для бронеавтомобилей, и даже прожекторные установки

 Один из них санитарный автомобиль Руссо-Балт Е 15/35 1915 г. с кузовом фабрики Куранова,
из состава летучего санитарного автомобильного отряда, сформированного главным директором Товарищества русско-французских заводов резинового, гуттаперчевого и телеграфного производств «Проводник» В.В. Виттенбергом, одного из крупнейших предприятий Риги в конце XIX- начале XX веков.

 *Фрагмент из главы «Санитарные машины» в статье Автомобили «Руссо-Балт» специального назначения (Часть 1) на vito-mercedes.ru. Автор не указан, но сомнений нет, что это С. В. Кирилец.*

 До начала Первой мировой войны в Русской армии имелось всего две санитарные машины. С началом войны ситуация коренным образом изменилась. Несмотря на отсутствие опыта эксплуатации в армии автомобилей для перевозки раненых, одной из первоочередных задач военного командования стало формирование автомобильных санитарных колонн. Осенью 1914 года Русско-Балтийский завод отгрузил Военному министерству санитарный автомобиль, изготовленный на шасси № 339 модели «С 24/40». Это был единственный санитарный «Руссо-Балт», полностью построенный на заводе в Риге. В дальнейшем было принято решение закупать автомобили этого назначения за границей и изготовлять специальные кузова на различных кузовных фабриках в России, использовав для них как иностранные, так и отечественные шасси.

 Отечественные кузова для перевозки раненых с подвесными носилками разработал врач Учебной автомобильной роты, известный автомобилист доктор Е.Ф. Климович. Начиная с лета 1914 года, преимущественно в мастерских Учебной автомобильной роты по его системе было оборудовано 50 автомобилей на шасси, поступивших по военно-автомобильной повинности и купленных у Русско-Балтийского завода, и 300 автомашин – на шасси, приобретённых в Англии и Франции. По прибытии в Россию первых крупных партий английских и французских автомашин к постройке санитарных были подключены различные кузовные и экипажные фабрики и мастерские в Петрограде, Москве и других городах – столичные «К. Крюммель», «А.Ф. Куранов» и «А.Е. Рогозин», московские «П. Ильин», «Братья Крыловы», «С.И. Субботин» и «А.И. Евсеев». В небольшом количестве санитарные машины строили и «Гекманн» в Одессе, «А. Фризен» в Риге и различные экипажные мастерские.

 Для автомобильных санитарных отрядов, формируемых различными общественными организациями, Императорское Российское автомобильное общество (ИРАО) разработало более простой кузов, представлявший грузовую платформу, покрытую мягкими тюфяками и защищённую брезентовым тентом. Санитарные машины «по типу, выработанному ИРАО», строились в Петрограде фабриками «Ив. Брейтигам» и «А.Ф. Куранов». Использовались шасси различных легковых автомобилей, в том числе и «Руссо-Балтов» моделей «С 24/40» и «Е 15/35». Последние 20 шасси модели «Е 15/35» № 457, 460, 461, 463–465, 469, 471, 472–475, 477–484 были сданы Военному ведомству весной 1915 года и использовались в основном для установки санитарных кузовов.

*Из статьи «Первенец российского автопрома» на modelist-konstruktor.com. 11.10.2012. Автор Игорь Eвстратов.*

 Весьма интересным был автомобиль «Руссо-Балт» Е15-35, проектировавшийся на замену модели С24-40 и по совершенству конструкции превосходивший предшественника. Прежде всего, двигатель, выполненный по моноблочной схеме расположения цилиндров; клапаны его (боковые, как у других машин выпуска РБВЗ) были смонтированы лишь слева. Привод распредвала осуществлялся бесшумной пластинчатой цепью вместо шестерён – такая конструкция привода возродилась в нашей стране лишь в 1945 году на двигателе автомобиля ЗиС-110.

 В системе охлаждения подача воздуха, помимо 4-лопастного вентилятора, производилась также маховиком, оснащённым винтообразными спицами. Была также доработана и система смазки – масло ко всем парам трения подавал насос, а запас масла находился не в отдельном маслобаке, а так же, как в современном моторе, -в поддоне картера.

 Четырёхступенчатая коробка передач, сцепление с обратным конусом, а также червячный рулевой механизм, применённые на Е15-35, были весьма широко распространены в автостроении тех лет. Реже встречалась конструкция карданного вала, заключённого в трубу, которая жёстко, без шарнира, соединялась с балкой заднего моста и передавала толкающие усилия непосредственно на поперечину рамы. На задние же рессоры эти усилия не передавались, а концы каждой из рессор соединялись с рамой серьгами. Ещё один интересный элемент, тоже новый для РБВЗ, – использование в передней подвеске резиновых амортизаторов.

 Ширина модели Е15-35 осталась такой же, как у С24-40, хотя колея была увеличена до 1400 мм. До 3250 мм удлинилась колёсная база, что позволило с комфортом разместить в более просторном кузове три ряда сидений.

 Двигатель модели Е15-35 рабочим объемом 3684 см3 развивал мощность 35 л. с. при частоте вращения коленвала 1500 об/мин. Это позволяло машине, снаряжённая масса которой не превышала 1500 кг (напомним, у С24-40 – 1950 кг), достигать скорости 75 км/ч. Ко всему, машина оказалась на 25% экономичнее С24-40, расходуя 18 литров бензина на 100 км пути.

 ***Справка.*** *Поскольку владельцы «Проводника» находились во Франции, работу предприятия обеспечивали российские инженеры, во главе которых с 1900 г. стоял Борис Виттенберг.*

*Вениамин (Борис) Владимирович Виттенберг родился 14 декабря 1867 года в Киеве, действительный статский советник, потомственный почетный гражданин, мануфактур-советник.*

 *Для развития производства руководство «Проводника» стремилось занять те ниши, которые ещё не полностью контролировал «Треугольник». В первую очередь, это касалось автомобильных и велосипедных шин. Данные виды транспорта в начале XX в. как раз начали входить в широкий обиход. «Проводник» начал снабжать шинами автозавод «Руссо-Балт» и велосипедный завод Лейтнера (они находились здесь же, в Риге). Фирменной особенностью «Проводника» были разноцветные покрышки (их окрашивали по желанию автовладельца под цвет кузова). «Проводник» снабжал шинами российских автогонщиков, а в 1911 г. они показали лучший результат на ралли в Монте-Карло. Благодаря этому «Проводник» начал поставлять шины сначала в царский гараж, а затем членам императорской семьи и аристократам, конкурируя с французской компанией Michelin.*

 *В 1915 году «Проводник» был эвакуирован в Москву. Фирма приобретает заболоченный участок у впадения Хапиловки в Яузу и строит величественный корпус завода. В 1928 году в здании заработал Московский Электрозавод. А «Проводник» возродился в советское время как Рижский электромашиностроительный завод.*