**03-232 Руссо-Балт С 24/40 НР 4х2, шасси №376 XIII серии, заднеприводный автомобиль с кузовом торпедо пробега Владивосток-Санкт-Петербург, экипаж: Головачёв А. П., 2 бойца и студент, масса 2 тн, 40лс, 70 км/час, РВБЗ г. Рига 1913 г.**



 Подход авторов этой модели Зиновия Романовича Лахтермана и Станислава Васильевича Кирильца к ее изготовлению несомненно является единственно правильным и служит образцом для всех моделестроителей, уважающих свой труд. Глубокое уважение мастерам. Большое спасибо создателям gruzovikpress.ru за то, что сделали доступными нижеприведенные материалы.

*О модели. Из статьи «Руссо-Балты» из Германии. Масштабные модели «Руссо-Балт» С 24/40 торпедо и «Руссо-Балт С 24/30 – Кегресс». Автор: Дм. Лисин gruzovikpress.ru ГП 05-2013.*

 Первой моделью, созданной в 2011 году, стала копия штабного автомобиля «Руссо-Балт» модели С 24/40 торпедо (шасси № 376, ХIII серии) выпуска 1914 года из состава автомобильной команды крепости Владивосток, на котором начальник автокоманды штабс-капитан А.П. Головачёв предпринял летом 1914 г. пробег из Владивостока в Петербург. Пробег был прерван 18 июля 1914 г. в Чите, когда позади было уже 1892,9 вёрст, из-за объявления мобилизации на Первую мировую войну. В качестве «доноров» для создания копии автомобиля использовались номерные модели А 22 «Руссо-Балт» С24/40 торпедо объедения «Тантал» выпуска 1984 года. Лахтерман саратовские модели скрупулезно довел до «ума». Много пришлось пилить и шпатлевать, применить фототравление (решётка радиатора, рычаги переключателя скоростей и ручного тормоза), спаять из проволоки держатели для фар и ручку пуска двигателя, укрепить тонкую кожу (защитный фартук, ремень на капоте). Необходимо было изготовить множество дополнительных деталей: флаги, флагштоки, коврики в салоне, дополнительные бензобаки, канистры для масла, ящики, дорожный мешок, застеклить фары и подфарники, подобрать необходимый цвет краски, для окрашивания кузова, нанести надписи, регистрационный номер. Огрехи производителя «донорской» модели были по возможности устранены, но полностью исправить их не удалось. Отсутствовал и маскот – фигурка орла на радиаторе автомобиля, который был у реального прототипа. Тираж моделей составил 16 штук, из них 15 поступило в свободную продажу, поэтому эта масштабная модель – уже раритет.

 *Из статьи «Незаконченный пробег. «Руссо-Балт», автопробег по маршруту Владивосток–Петербург 1914 г. и начальник автомобильной команды Владивостокской крепости штабс-капитан Головачёв. Автор: Станислав Кирилец.*

**На «Руссо-Балте» из Владивостока в Петербург**

 Летом 1911 г. первые три автомобиля – грузовой Saurer и две легковые машины Benz – прибыли из Санкт-Петербурга в распоряжение Инженерного управления Владивостокской крепости. В 1911 г., 31 июля, они прошли успешные испытания, было «пройдено по различным дорогам, как внутри города, так и за ним, 20–25 верст». Акт испытаний составил и подписал начальник штаба крепости генерал-майор барон А. П. Будберг. «Всеподданнейший» секретный отчет № 26 генерал-инспектора по инженерной части А. П. Вернандера за 1911 г. от 14 февраля 1912 г. гласил: «Прибыло 10 пассажирских и 5 грузовых автомобилей с двумя прицепами. Автомобили мною испытывались при очень неблагоприятных условиях, после сильного дождя и при размякшем грунте. Они оказались даже и при этих условиях способными работать. Число их будет увеличено. Прошедшей осенью грузовые автомобили начали работать по подвозке к фортам камня, выломанного в карьерах». В 1912 г. была сформирована автомобильная команда Владивостокской крепости. Начальником Владивостокской автокоманды в ноябре 1913 г. был назначен бывший заведующий Ковенской самоходной команды, опытный автомобилист штабс-капитан А. П. Головачёв, прослуживший в этой должности до ноября 1914 г.

 Весной 1914 г. во Владивостокскую автокоманду поступил первый отечественный автомобиль, штабной «Руссо-Балт» модели С 24/40 HP с кузовом торпедо, шасси № 376 ХIII серии. Представляет интерес кузов этого автомобиля – в задней части машины была оборудована площадка ниже самого кузова, предназначенная, вероятно, для установки пулемета, по подобной схеме в 1912 г. в Германии был построен опытный пулеметный автомобиль Mercedes, возможно, его конструкция повлияла и на владивостокский «Руссо-Балт». У этой машины особая судьба…

 Грандиозный по протяженности испытательный пробег, правда с участием всего одной машины, был организован отделом военных сообщений при поддержке Владивостокского общества спорта накануне Первой мировой войны. В 1914 г., 29 июня, начальник автомобильной команды Владивостокской крепости штабс-капитан Головачёв в сопровождении двух вооруженных нижних чинов (дорога, пролегавшая через Маньчжурию, была небезопасна) и студента-технолога императорского Московского технического училища Оберпаля выехал из Владивостока в пробег по маршруту Владивосток–Пограничная–Маньчжурия–Забайкалье–Иркутск–Томск–Москва–Санкт-Петербург на легковом автомобиле «Руссо-Балт C 24 / 40», принадлежавшем автокоманде Владивостокской крепости. Один из нижних чинов, Александр Корышев, был слесарем-механиком, а студент Оберпаль был направлен редакцией московской газеты «Русское слово» для описания пробега. Сохранился дневник пробега с напутственными пожеланиями успеха военного начальства и общественных деятелей Владивостока на первой странице, с описанием старта и прохождения этапов. Стартовая запись в дневнике Головачёва гласила: «Владивостокское общество спорта удостоверяет, что действительный член Общества начальник автомобильной команды крепости Владивосток штабс-капитан Александр Петрович Головачёв сего 29 июня 1914 года в 1 час дня стартовал от здания Общества, у памятника Адмирала Невельского для пробега на автомобиле Владивосток–Москва–Петербург. Штабс-капитан А. П. Головачёв едет на автомобиле Русско-Балтийского завода с двигателем 24/40 НР, торпедо дорожного типа, на шинах «Проводник» со смазочными маслами «Бр. Нобель» при полной нагрузке…» На каждой железнодорожной станции по прибытии автомобиля военным начальством делалась запись в дневник и ставилась печать. Машина прибыла в Читу 18 июля 1914 г. проехав без поломок (не считая оторванного правого крыла) 1892,9 верст по грунтовым дорогам, бездорожью и гатям, а местами, где вообще никакого проезда не было, по полотну Китайско-Восточной железной дороги. Этот пробег в тот же день по причине начавшейся мобилизации пришлось прервать. Автомобиль и его экипаж были отправлены поездом назад во Владивосток.«Руссо-Балт» № 376 оставался во Владивостоке до конца Первой мировой войны, во время которой автопарк Владивостокской крепости, потерявшей свое важное стратегическое значение, не пополнялся, техника постепенно приходила в негодность. Пятого декабря 1916 г. комендант крепости Д. Д. Крылов телеграфировал в Ставку: «Ввиду прихода в полное расстройство автомобилей для строительства и ввиду неимения в продаже принадлежностей и запасных частей для их ремонта, ввиду крайней нужды и недостатка исправных автомобилей ходатайствую разрешения произвести реквизицию на месте пяти автомобилей, что составит около третьей части наличного числа штатных автомобилей…» Дальнейшая судьба «Руссо-Балта» неизвестна, вероятно, машина пришла в негодность, была списана или погибла в вихре революции и Гражданской войны.

**Технические характеристики Руссо-Балт С-24/40**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Лимузин, торпедо, ландоле, дубль-фаэтон. |
| Подвеска | Передняя и задняя, зависимая |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 4-тактный, водяного охлаждения, карбюраторный. Объем 4501 см3, мощность 40 л.с. при 1200 об/мин |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Тормоза | Передние и задние, механические колодочные |
| Макс. скорость | 70 км/ч |

*Из Шугуров Л. М. «Погоня за Руссо-Балтом», М. 2004.*

Производство автомобилей на РБВЗ по сериям и моделям в 1909-18 г.

По данным заводского журнала сдачи готовой продукции.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Серия | Модели | Всего | Поставки |
| С24 | К12 | Е15 | Д24 | М24 | Т40 | в армию |
| I | 2 | - | - | - | - | - | 2 | - |
| II | - | 2 | - | - | - | - | 2 | - |
| III | 10 | - | - | - | - | - | 10 | - |
| IV | 30 | - | - | - | - | - | 30 | - |
| V | - | 39 | - | - | - | - | 39 | 1 |
| VI | - | - | - | - | 6 | - | 6 | 5 |
| VII | 56 | - | - | - | - | - | 56 | 26 |
| VIII | - |  | - | - | - | - | 59 | 20 |
| IX | - | - | - | - | - | - | - | - |
| X | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - |
| XI | - | 40 | - | - | - | - | 40 | 40 |
| XII | 54 | - | - | - | - | - | 54 | 41 |
| XIII | 86 | - | - | 12 | 3 | - | 101 | 65 |
| ХШ-бис | 53 | - | - | - | - | - | 53 | 52 |
| XIV | - | - | - | 6 | - | 20 | 26 | 19 |
| XV | - | - | - | - | 10 | - | 10 | 10 |
| XVI | 1 | - | - | 9 | - | - | 10 | 10 |
| XVII | - | - | 71 | - | - | - | 71 | 64 |
| XVIII | 53 | - | - | - | - | - | 53 | 49 |
| Всего | 345 | 141 | 71 | 27 | 19 | 20 | 623 | 402 |

За 9 лет РБВЗ выпустил 345 автомобилей «С-24», из них 285 — с открытыми кузовами торпедо, 17 лимузинов, 14 ландоле, 10 дубль-фаэтонов и 21 иных типов.