**08-071 Санитарный автомобиль ИРАО на шасси Austin 50 HP (Англия) с полугусеничным ходом А. Кегресса и санным прицепом для транспортировки раненых, мест 2+?, вес примерно 2.5 тн, 50 лс, до 50 км/час, 1 экз., г. Санкт-Петербург 2016 г.**

 "Благодаря глубокому исследованию Станислава Васильевича Кирильца, выдающегося историка нашего автомобилестроения, еще одна модель в коллекции обрела свой достоверный прототип. Она стала не только напоминанием о важности познания, но и свидетелем глубокого интеллекта и высокой морали исследователя..

 С уважением и искренней благодарностью к автору за весьма неординарный труд приведу статью практически полностью, помня, что ни раз уже бывало, когда бесценные материалы бесследно исчезали с просторов интернета.

*«Кегресс» –работа над ошибками. Автомобили «Кегресс» и «Руссо-Балт» с движителем Кегресса. Автор: С. В. Кирилец. ГП 05-2012 на gruzovikpress.ru*."

**Санитарные машины колонны ИРАО**

Широко известна фотография из книги «Погоня за «Руссо-Балтом»: санитарный автомобиль, оснащённый движителем конструкции Адольфа Кегресса, перед зданием Императорского Российского автомобильного общества (ИРАО) на Дворцовой набережной в Петрограде в 1916 г. На последующих страницах та же машина изображена уже в компании с полугусеничным автомобилем «Рено». У Шугурова машина фигурирует как «Руссо-Балт М 24/35», хотя модель М имела цепную главную передачу, а Лев Михайлович прекрасно знал, что Кегресс разработал свой движитель для установки на шасси с карданным приводом.

Может, всё дело в том, что Лев Михайлович оперировал не самыми лучшими снимками машины, разглядывая под лупой иллюстрации в старых российских журналах? Чуть позже другой известный историк, Юрий Александрович Мелентьев, разыскал в петербургском архиве ЦГАКФФД негатив этого снимка и передал в наше распоряжение его электронную копию. Обрадовавшись такому подарку, мы приступили к сравнительному анализу. Выяснилось, что общего с «Руссо-Балтом» у машины не так и много. Вид и размеры рамы оказались близки к раме автомобиля «Руссо-Балт С». Форма радиатора схожа. Опять же за всем этим стоял авторитет Шугурова... Правда, большинство деталей значительно отличались от «Русско-Балтийских». Но и нам, как Шугурову, так хотелось, чтобы это был именно он, «Руссо-Балт»! Мало ли почему такие разительные отличия – конструкция уникальна, под чрезвычайно длинным капотом мог стоять «чужой», более мощный двигатель, как версия – 6-цилиндровый мотор «Паккард». Когда надеешься и веришь, не желаешь принимать никаких аргументов «против». Так родился тезис, что данный автомобиль изготовлен действительно на шасси «Руссо-Балт», но модели С 24/40. С тех пор под такой подписью этот снимок неоднократно публиковался. Например, в книге С.В. Кирильца и Г.Г. Канинского «Автомобили Русской Императорской армии». В течение многих лет никто не пытался опровергнуть это мнение.

В последнее время вышло немало публикаций о работе Кегресса в России. Само собой, особое внимание авторы уделяли автосаням на шасси «Руссо-Балт». Так, молодой коллега Иван Баранцев провёл колоссальную поисковую работу в архивах и библиотеках. Собрав воедино мельчайшие свидетельства, казалось, он поставил точку – тему можно было бы считать закрытой. По происхождению санитарной полугусеничной машины Баранцев выдвинул любопытную гипотезу, не опровергая традиционную.

Для начала об обстоятельствах, приведших к появлению объекта нашего исследования. Уже в августе 1914 г. Императорское Российское автомобильное общество (ИРАО) приступило к формированию санитарных колонн и отрядов для работы на фронте. Все они были взяты под особое покровительство императорской фамилией и получили право называться высокими именами. Например, колонна имени Наследника Цесаревича или колонны имён великой княгини Марии Павловны, великой княгини Ксении Александровны, великой княгини Виктории Фёдоровны, великой княжны Марии Николаевны, Государыни императрицы Марии Фёдоровны. Санитарные машины этих колонн строились «по типу, выработанному ИРАО» на петроградской экипажной фабрике «Ив. Брейтигам». Отдавая должное патриотическому порыву ИРАО, необходимо отметить, что добровольные отряды формировались в кратчайшие сроки и оснащались в основном на средства Общества и его членов. Личные автомобили жертвовались для переделки в санитарные. Почти все расходы на постройку и оборудование санитарных машин взял на себя владелец фабрики «Ив. Брейтигам», действительный член ИРАО А.А. Гасс.

6 сентября 1914 года была сформирована и через день отправилась на фронт Санитарная колонна имени Наследника Цесаревича ИРАО при поезде Его Императорского Высочества. В колонну вошли пять санитарных машин и один легковой «автомобиль-конвоир» марки «Берлие», предоставленный начальником колонны, действительным членом ИРАО бароном Н.И. Корфом. Поначалу «колонна занималась обслуживанием санитарного поезда, но впоследствии, приспособляясь к обстановке, она приступила к эвакуации раненых с передовых перевязочных пунктов в тыловые лазареты». В составе колонны был и санитарный «Руссо-Балт» модели С 24/30.

Тезис Баранцева: когда в августе 1915 г. автомобили этой колонны прибыли на ремонт в Петроград, то было решено перестроить их (в том числе и единственный «Руссо-Балт») на гусеничный ход конструкции Кегресса. Под фотографией колонны имени Наследника Цесаревича 1914 г. Баранцев так и подписал: «Русско-Балтийский» тип С, впоследствии переделанный в автосани». Мы располагаем доводами, подвергающими сомнению это утверждение. Изготовление приборов Кегресса затянулось надолго. За это время решение перестраивать изношенные автомобили пересмотрели, ибо появилась возможность использовать для этой цели новую импортную технику.

В 1916 г. на страницах журнала «Автомобиль» отмечалось: «Санитарные автомобили колонн ИРАО, с неослабной энергией работавшие на театре военных действий, несмотря на периодический капитальный ремонт, всё же сильно износились и требовали замены новыми [...] Самая первая из отправившихся на театр военных действий санитарных колонн ИРАО осталась практически без машин и должна была прекратить свою полезную деятельность. ИРАО уже давно было озабочено этим вопросом и изыскивало средства и способы для пополнения своих колонн новыми машинами. Его Императорское Величество Государь Император, осведомившись о таком положении дел в санитарных колоннах ИРАО и признавая их выдающееся значение в деле помощи раненым воинам, повелеть соизволил выдать новые машины в санитарную колонну имени Наследника Цесаревича».

В том же 1916 г. начальник отдела по устройству и службе войск Главного управления Генерального штаба генерал-майор М.П. Каменский доложил в Главное военно-техническое управление: «Его Императорскому Величеству Государю Императору благоугодно было передать Военному министру собственноручную записку Его Величества от 26 марта с.г., на коей было начертано: «Выдать новые машины Имп. Автомобильному О-ву». В исполнении таковой Монаршей воли Его Высокопревосходительство Военный Министр приказал передать названному Обществу 7 машин». Судя по всему, именно из этих семи новых автомобилей пять единиц переделали в автосани.

Что касается того первого санитарного «Руссо-Балта», отправленного на фронт в 1914 г., то у нас есть встречная версия. По некоторым деталям видно, что машина изготовлена на шасси ранних серий. Французская надпись на радиаторе «Russo-Baltique» позволяет предположить, что базой для санитарной машины послужило шасси № 9 легендарного автомобиля, на котором до войны блистательно выступали в пробегах и гонках Андрей Нагель и Иван Иванов. Наша версия не противоречит и мнению Шугурова, утверждавшего, что гоночный «Руссо-Балт» в 1914 г. был пожертвован на военные нужды. Надпись «Russo-Baltique» красовалась также на радиаторе автомобиля № 14, принадлежавшего А.П. Нагелю, но достоверно известно, что та машина всю войну оставалась во владении своего хозяина. В 1917 г. главковерх Керенский проводил повторную мобилизацию автомобилей в Петрограде, на сдаточный пункт на своей потрёпанной временем и тысячами пройденных вёрст машине приехал и Нагель. Состоявшие в приёмной комиссии члены Всероссийского автомобильного общества (ВАО – так был переименован ИРАО после падения монархии) решили не обижать заслуженного спортсмена и признали автомобиль Нагеля «военно-негодным». Однако мы не исключаем, что могли существовать и другие автомобили Русско-Балтийского завода с франкоязычной надписью на радиаторе, поэтому выдвигаем только версию.

## Научно-технический метод идентификации

Что же это за неизвестная модель санитарного автомобиля «Руссо-Балт» с движителем Кегресса из колонны ИРАО? Может быть, это вовсе и не «Руссо-Балт»?

Проверим устоявшееся предположение, что машина изготовлена на шасси модели С производства РБВЗ. Сорок лет назад известный автомобильный историк Юрий Аронович Долматовский в журнале «Техника – молодёжи» в популярной форме изложил метод построения перспективной сетки по фотографии автомобиля и вычерчивания ортогональных проекций. Воспользуемся этим методом в компьютерной программе KOMPAS 3D V13. Сразу оговоримся, что данный метод весьма приблизительный, погрешность при построении может доходить до 5–7%.

В получившейся проекции (вид сверху) можно вычислить размеры автомобиля, привязавшись к одному из известных параметров из технической характеристики (масштаб 1:40). Для «Руссо-Балта» модели С используем размер передних шин, он составляет 880х120 мм. Получим величину колёсной базы снегохода – около 3300 мм. Здесь, как говорится, «попадание в десятку». Колёсная база модели С 24/40 в разные годы составляла 3305 и 3165 мм.

Теперь попробуем разобрать автомобиль «по винтику» и сравнить отдельные детали и узлы с конструкторскими решениями, присущими продукции Русско-Балтийского завода. Тем более что недавно в поле зрения попали дополнительные фотоматериалы, опубликованные в журнале «Искры» за 1917 г., иллюстрирующие объект нашего исследования. Начнём с радиатора. Его форма действительно похожа на радиаторы «Руссо-Балт», которые устанавливали на модели С 24/30, С 24/35 и С 24/40 (серии с 1 по 13), что и послужило основанием для зачисления машины в ряды «Русско-Балтийских». Но при внимательном рассмотрении видно, что радиатор санитарного «Кегресса» отличается от радиаторов РБВЗ более тонкими боковинами рамки, скруглёнными, а не прямоугольного сечения, лапами креплений к раме. Кроме того, сами лонжероны рамы в передней части имеют иную законцовку.

Далее – капот. Боковины его лишены лувров, характерных для всех моделей РБВЗ и внизу скруглены, чего ни на одной машине «Руссо-Балт» никогда не наблюдалось.

Балка передней оси. Она сделана расширенной специально для автомобиля, оснащённого полугусеничным движителем и очень похожа на используемую в конструкции первого автомобиля «Руссо-Балт» модели С 24/30 с «приборами Кегресса», переделанного в 1913 г. А вот установка ступиц передних колёс существенно отличается. На легковых машинах «Руссо-Балт» крепление осевых шеек (используем термин начала XX века) осуществлялось по способу Reversed Elliott (технологии подробно описаны в специализированной литературе, поэтому не будем останавливаться на них). Крепление же осевых шеек на объекте нашего исследования выполнено не совсем традиционно – это сочетание способов Reversed Elliott и Inverted Lemoine, т. е. проушина балки, в которую вставляется шкворень шейки, расположена гораздо ниже оси вращения колеса. Это хорошо видно на фотографии.

Продолжим. Рулевое колесо имеет четыре прямые спицы, а, как известно, на всех «Русско-Балтийских» применялось рулевое колесо с пятью спицами, имеющими вогнутую форму.

На автомобиле с гусеничным движителем отсутствовали тормозные барабаны задних колёс, так как самих колёс не было. Имелся только трансмиссионный тормоз, приводимый от педали. Соответственно в кулисе находился всего лишь один рычаг переключения коробки передач, или «ручка скоростей». Так вот, эта самая ручка имеет нехарактерную для продукции РБВЗ форму – она прямая, слегка сужающаяся к верхней части. На автомобилях «Руссо-Балт» до 1914 г. выпуска стояла изогнутая ручка с рычажком храпового механизма, а позже на 4-скоростной коробке передач был использован прямой рычаг одинакового по всей длине сечения, с набалдашником.

Хорошо просматривается рама автомобиля с выгнутой полуэллипсом задней частью, где должны были стоять рессоры (на «Кегрессах» стандартные задние рессоры отсутствовали, ведущий мост жёстко крепился к раме, а рессоры были одним из элементов гусеничной тележки). Однако задняя часть рамы «Русско-Балтийского» модели С имела лонжероны с прямыми полками, даже немного приподнятыми вверх.

При внимательном рассмотрении можно найти ещё много мелких деталей, которые указывают на то, что перед нами не изделие РБВЗ. Тогда что же это за автомобиль? И вот, взгляд натолкнулся на еле различимую эмблему на верхнем бачке радиатора. Вся машина, в том числе и радиатор, густо выкрашена белилами (это, вероятно, первый в России опыт нанесения на автомобиль зимнего камуфляжа), что и затрудняет визуальное восприятие. При увеличении снимков и добавлении контраста прорисовались «крылышки» с «баранкой» над ними и колесом в середине. А эта эмблема нам хорошо знакома – Austin!

## Корень расследования

Итак, сомнения развеяны – знаменитый санитарный «Кегресс» изготовлен на базе одной из легковых моделей фирмы The Austin Motor Company Ltd, основанной английским инженером Гербертом Остином в 1905 г. в предместье города Бирмингем. Проведём повторное сравнение, теперь уже с «родовыми» чертами автомобилей «Остин» того времени.

Примерно с 1907 г. на некоторых легковых «Остинах», в частности на моделях 30 HP, 40 HP, 50 HP, устанавливали радиаторы, абсолютно идентичные тому, что мы видим на санитарном «Кегрессе» из колонны ИРАО. Эти модели имели большую степень унификации ходовой части, на них применялись одни и те же типы рам разной длины. Также мы видим абсолютно идентичные боковины капота и способ крепления радиатора к раме.

Крепление осевых шеек к балке передней оси на автомобилях «Остин» осуществлено как раз тем способом, что и на объекте нашего исследования, т. е. проушина крепления шкворня шейки расположена гораздо ниже оси вращения колеса. Рулевое колесо санитарного снегохода также идентично используемому на легковых машинах этого завода. Рычаг переключения скоростей полностью соответствует. Для некоторых моделей британской компании также характерна передняя панель кузова выпуклой обтекаемой формы.

Задняя часть лонжеронов рамы упомянутых моделей «Остин» имеет как раз такой же изгиб, как и на автомобиле с «прибором Кегресса». Кроме того, на фотографиях, где представлены моменты полевых испытаний санитарной машины, видно, что между лонжеронами рамы сзади расположен бензобак, имеющий в сечении форму эллипса, что также характерно для автомобилей Герберта Остина.

Ещё одна немаловажная деталь. В 1913 г. компанией «Остин» был запатентован метод установки звукового сигнала в передней панели кузова автомобиля с выводом резиновой груши на сторону сиденья водителя. На приведённых иллюстрациях санитарного «Кегресса» это очень хорошо видно.

Пожалуй, стоит обратить внимание ещё на одну особенность. На фотографии полугусеничной машины хорошо видна прикреплённая к раме балка, имеющая форму трапеции. Как известно, в процессе массовой эксплуатации в России бронеавтомобилей фирмы «Остин», базой для которых служили шасси модели 50 HP, частенько наблюдался прогиб рам. В боевых условиях рамы не выдерживали тяжести бронированного корпуса. По этой причине при переоборудовании в 1916 г. английского броневика «Остин» 2-й серии на гусеничный ход конструкции Кегресса для усиления рамы была использована именно такая балка. Такие же балки применялись на броневиках «Остин–Кегресс» Путиловского завода, изготовленных на английских шасси уже в Советской России. Очевидно, впервые эта конструкция была опробована именно на санитарном вездеходе колонны ИРАО и опытном полугусеничном бронеавтомобиле «Остин» в 1916 г. Санитарные «Кегрессы» были значительно легче броневиков. Но, судя по длине капота, полугусеничный автомобиль был оснащён 6-цилиндровым 50-сильным двигателем, что позволяло ему развивать приличную скорость (на бронеавтомобилях «Остин» разных серий ставили 4-цилиндровые моторы 30 и 50 л.с.). При быстром движении по пересечённой местности возникают довольно существенные нагрузки, усиление рамы было необходимо.

Шасси какой именно модели было использовано для постройки санитарного автомобиля колонны ИРАО? Чтобы ответить на этот вопрос, обратимся к нашим расчётам. На машинах этой марки, занимающих в производственной линейке завода верхние позиции, как правило, использовали шины размером 895х135 мм. Вычислив масштаб чертежа, исходя из наружного диаметра колеса – 1:41, можно вычислить и колёсную базу – около 3370 мм. Близкую к этой величине базу имели в то время шасси «Остин» моделей 30 HP, 40 HP и 50 HP, различавшиеся двигателями разной мощности. Как сказано ранее, наиболее вероятный ответ на этот вопрос: как минимум один «Кегресс» из санитарной колонны ИРАО имени Наследника Цесаревича был изготовлен на шасси Austin 50 HP с «родным» 6-цилиндровым двигателем. К сожалению, фотографии точно такой же машины с легковым кузовом мы пока не нашли, однако характерные конструктивные особенности автомобилей этой марки мы встречаем на многих моделях начиная с 1907 г. На легковые и грузовые машины «Остин» в те времена устанавливали различные типы радиаторов, на грузовики их ставили даже за двигателем. Разнообразие внешнего вида машин этой фирмы поражает, но на многих из них мы видим детали, идентичные с деталями нашего «санитара».

Ещё два полугусеничных санитарных автомобиля из пяти были построены на французских шасси «Рено». Оставшиеся две машины мы пока не видели. Автосани предназначались «для работы по снежной целине», где они зарекомендовали себя самым лучшим образом.

## Поучительная история

Вот и развенчана ещё одна «легенда», возведённая былыми и нынешними автомобильными историками в статус истины. Ответ на вопрос о происхождении санитарного «Кегресса» из колонны ИРАО лежал на поверхности – достаточно было сравнить элементы конструкции машины с известными автомобилями «Остин». Но все мы верили на слово утверждениям авторитетных историков и заблуждались. Надеемся, что эта работа будет поучительна для некоторых амбициозных журналистов и потакающих им редакторов глянцевых журналов. Исправлять чужие ошибки можно и дóлжно, но всё же негоже при этом навешивать на коллег ярлыки и пытаться их унизить. Это не делает юным «борцам за правду» чести. Другими словами – не стоит историку и журналисту позорить себя нападками на сделавших ошибку старших «товарищей по цеху», тем более, если сам всё ещё находишься в плену стереотипов. Указать на ошибку можно и в конструктивной вежливой форме.

Исследование это состоялось исключительно благодаря дружественному соавторству специалистов близкого профиля и служит показательным примером тому, что делающим одно и то же дело людям сотрудничество только во благо. Жёсткая конкуренция среди исследователей автомобильной истории – не самый лучший путь познания истины. С деструктивным амбициозным подходом предвзятого «разоблачения» коллег, встречающимся иногда на страницах печатных изданий, можно легко оказаться на обочине. Мы полагаем, что наиболее продуктивный метод исследования и донесения до читателей автомобильной истории – сотрудничество и взаимопомощь.