**01-457 Автомобиль-линейка с рукавной катушкой Второй части пожарной команды г. Уфы на шасси Руссо-Балт модели Е 15/35 XVII серии (1914-15 г.), боевой расчет 10, 35 лс, до 75 км/час, 1 экз., г. Уфа, изготовлен в 1920-е г.**



Некоторые фото пожарной команды г. Уфы от Валентина Виноградова на https://vk.com/album-11785252\_133193553

На мой запрос о прототипе этого Руссо-Балт C24/40, уважаемый мастер сообщил, что информация имеется, но совершенно секретна, и прислал почему-то замаранное фото, хотя они есть в свободном доступе. Понимая абсурдность подобного запрета в отношении изделия, претендующего на звание «масштабной модели автомобиля» (какого?), можно предположить, что информации нет. Тем более, что, в противоположность этой ситуации, о прототипах своих предыдущих двух пожарных Руссо-Балтов мастер предоставил информацию, позволяющую при помощи С. В. Кирильца однозначно определиться с прототипом. За что ему и, конечно же, выдающемуся историку «русского автомобилизма» признательность и уважение.

*Вот мнение Станислав Васильевича об этом автомобиле из Уфы, из переписки на sammler.ru:*

«Stanislaus\_IRAO (Freistaat Bayern) 07 Февраль 2012:

Уникальнейшая фотография!!!

Как историк русского автомобилизма не могу пройти мимо! Дело в том, что это отечественная машина "Руссо-Балт" модели Е 15/35, хотя радиатор немного странный (они были овальные, но нижняя часть другая). В пожарную переделан уже после революции. Можно узнать подробности по этому снимку: кто, где, когда?

С/у, Станислав Кирилец kiriletz@t-online.de.

Ответ от Очаковец 10 Февраль 2012: Станислав, поищу... Это фото пожарной команды г. Уфы, я делал большую тему на ПУГОВИЦЕ, года 2 назад.»

Жаль, но пока более ничего не нашел. Возможно, есть информация в музее ПО г. Уфы, похоже фото 11(3) оттуда.

Однако, мастеру большое спасибо - назвал модель неправильно, а сделал, насколько это было возможно, правильно. Хотя заставил меня изрядно попотеть в поисках информации.

**Привет из 1920-х годов.**

*Из книги «Борьба с пожарами на фабриках и заводах», автор Вассерман М. Н., Л, 1928 г.*

«Насосный автомобиль с катушками для рукавов, достаточным количеством мест для перевозки команды, выдвижной лестницей и штурмовками, набором ломового инструмента и мелкого оборудования - является самым рациональным типом пожарного хода для фабрики или завода, могущего, в случае нужды, оказать также помощь соседним предприятиям и домам. Соединяя в себе несколько конных ходов и удовлетворяя самым разнообразным назначениям,

такой универсальный автомобиль заменяет собою целый конный обоз, что весьма важно с экономической стороны, в смысле экономии в людях, лошадях и в ходах.

Эта экономичность автомобиля делает приобретение его в высшей степени рациональным, несмотря на крупные первоначальные затраты. Затраты эти могут быть значительно снижены в том случае, **если автомобиль будет собран и оборудован хозяйственным способом**.**»**

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

Освоить автомобиль модели «Е15-35» РБВЗ собирался давно - недаром в его проспектах 1913

и 1914 г. эта модель уже фигурировала, но характеристики ее появились только в 1914 г.,

а снимки отсутствовали, так как не существовали сами автомобили. Между прочим, завод

планировал выставить новую модель в мае 1913 г. на международной выставке в Петербурге, но в действительности начал изготовлять ее лишь в конце 1914 г.

**Руссо-Балт Е 15/35.**

*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.

4-ступенчатая 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.

**Из истории Второй части пожарной команды г. Уфы.**

*(При помощи: Иванов Алексей на www.promegalit.ru/publics.php?id=899 и ufacity.info/press/news/137764.html)*

В 1878 году в городе Уфе на базе вольного пожарного общества, образованного в 1877 году, была создана пожарная часть № 2. Строительство здания пожарной части с каланчой в 32 метра по улице Центральной, 67 (ныне Ленина) началось в 1904 году по инициативе пожарных-добровольцев, а завершилось три года спустя.

На первом этаже здания размещался обоз, на втором этаже – служебные помещения. С правой стороны основного здания было пристроено одноэтажное бревенчатое помещение, где размещалось 4 пожарных конных хода и 8 лошадей. В левой части пожарного депо было пристроено здание, куда переехало Уфимское Вольное пожарное общество. Во время Первой мировой войны в 1915 году в здании содержали военнопленных.

Во дворе было построено двухэтажное здание, где жили служители и дежурили члены Добровольной пожарной дружины. Здесь же устраивались строевые смотры, праздничные мероприятия. На каланчу была проведена труба, по которой с постовым велись служебные переговоры. Заметив дым от пожара, постовой дергал проволоку, проведенную с каланчи в дежурное помещение. По тревожному сигналу запрягали обоз, после выезда которого на штанге – вертлюге вывешивался специальный шар. Если 1 - пожар имел малые размеры, если 2 - 3 пожар был большим. Видя это, постовые других частей вызывали свои обозы на подмогу - так описывается работа огнеборцев в архивных хрониках.

После революции в 1918 году в здании Уфимского вольного пожарного общества разместили 4-й участок милиции. В декабре 1919 года пожарная часть Уфимского добровольного пожарного общества в составе 8 служителей, 6 конно-бочечных ходов, 8 лошадей, 1-й линейки и фургона по распоряжению горисполкома была передана в ведение городской пожарной команды.

С 1-го мая 1921 года штат пожарной части увеличился до 28 человек и установлено трехсменное дежурство. В здании части провели электричество, установили телефон. В 1923 году численность личного состава части достигла 48 человек, а в левом крыле депо был открыт кинотеатр «Факел», который функционировал до 1929 года. В начале 30-х деревянное здание части разобрали. Вместо него возвели двухэтажное кирпичное здание на 4 выезда.

**Характеристики автомобилей Руссо-Балт.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | К12-15  1909 - 1910 | К12-20  1911 - 1913 | К12-24  1914 | Е15-35  1914-1915 |
| Число мест | 4 | 4 | 4 | 5 |
| Грузоподъёмность, т | - | - | - | - |
| Число цилиндров | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Диаметр цилиндра, мм | 80 | 80 | 80 | 95 |
| Ход поршня, мм | 110 | 110 | 110 | 130 |
| Рабочий объём цилиндров, см3 | 2211 | 2211 | 2211 | 3684 |
| Расположение клапанов | БО | БО | БО | БО |
| Карбюратор | РБВЗ | РБВЗ | РБВЗ | Зенит |
| Максимальная мощность, л.с. | 15 | 20 | 24 | 35 |
| Частота вращения, об/мин. | 1500 | 1500 | 1600 | 1500 |
| Система смазки | Р | Р | А | А |
| Система охлаждения | Т | Т | Т | Н |
| Число передач | 3 | 3 | 3 | 4 |
| Главная передача | Ш | Ш | Ш | Ш |
| Размер шин, мм: |  |  |  |  |
| передних | 810x90 | 810х 100 | 810х100 | 880х120 |
| задних | 810x90 | 810х 100 | 810 х100 | 880х120 |
| Ручной т ормоз | ВЛ | ВЛ | ВЛ | ВК |
| Ножной тормоз | НК | НК | НК | ВК |
| Подвеска колёс: |  |  |  |  |
| передних | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 |
| задних | ТР-2 | ТР-2 | ТР-2 | ТР-2 |
| Колёсная база, мм | 2665 | 2665 | 2855 | 3250 |
| Место для кузова, мм | 2300 | 2300 | 2400 | 2810 |
| Колея колёс, мм | 1260 | 1260 | 1260 | 1400 |
| Ширина рамы, мм | 800 | 800 | 800 | - |
| Снаряжённая масса, кг: | 1190 | 1190 | 1230 | 1500 |
| Скорость, км/ч | 50 | 60 | 65 | 75 |
| Запас бензина, л | - | 80 | 53 | 77 |
| Расход бензина, л/100 км | - | - | 16,5 | 18 |

Условные обозначения:

Прочерк - означает отсутствие данных.

Расположение клапанов: БД - боковое, двустороннее; БО - боковое, одностороннее.

Система охлаждения: Н - водяная с насосом, Т - водяная, термосифонная.

Система смазки: Р - под давлением с распределением масла рампой, А - под давлением с автоматическим распределением масла.

Главная передача: Ш - коническими шестернями, Ц - цепями.

Тормоза: ВК - внутренний (т.е. в барабане), с колодками; НК - наружный с колодками; ВЛ - внутренний с лентами.

Подвеска колёс: ПР - полуэллиптические рессоры, ТР - три-четверти эллиптические рессоры; цифра указывает на число рессор.

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 |