**03-073 Военно-санитарный автомобиль с кузовом по типу ИРАО на шасси Руссо-Балт К12-20 4х2, мест для раненых: лежачих 4 или 6 сидячих, снаряженный вес примерно 1.23 тн, 20 лс, до 60 км/час, штучно, переоборудован из легкового в 1914-15 г.**



Кроме одной фотографии, иных прямых сведений о существовании прототипа у этой модели пока не найдено. Судя по приведенным ниже выдержкам из публикаций лучших, на мой взгляд, исследователей этой темы, его существование весьма вероятно, не смотря на то, что это самый маленький автомобиль в модельном ряду завода. Сама модель не лишнее напоминание о способности нашего народа сплотиться перед лицом врага, но, правда, и о том, что за считанные месяцы до парадов победы в Берлине и Константинополе, нам подсунули февральский переворот 1917 г.

Дискуссии об аутентичности модели в данном случае не уместны. О самой машине типа «К» см. №03-384.

*Из статьи «Санитарки» великой войны. Санитарные автомобили Русской Императорской армии, автор Сергей Суворов, канд. мед. наук, ГП 01-2009, gruzovikpress.ru. Не часто встретишь такие серьезный работы, конечно, желательно читать оригинал.*

Основной функцией военно-санитарных транспортов в Первую мировую была эвакуация раненых с поля боя или от передовых перевязочных пунктов к железнодорожным станциям и фронтовым госпиталям, откуда военно-санитарные поезда перевозили раненых в тыловые госпитали. Война сопровождалась высокой интенсивностью боевых действий, число раненых многократно превысило самые смелые довоенные прогнозы Генерального штаба. Возникла острая нехватка средств эвакуации раненых (санитарных двуколок), которыми располагали военно-санитарные транспорты, а также лошадей, используемых в качестве тягловой силы. Было решено ускорить формирование санитарных отрядов, использующих автомобили.

Формирование первых пяти санитарных автомобильных транспортов (№ 1–5) началось в соответствии с представлением Главного управления Генерального штаба в Военный совет № 4679 от 19 ноября 1914 г., утвержденного Военным советом 27 ноября (10 декабря) 1914 г. Формирование транспортов осуществлялось на базе учебной автомобильной роты, где сосредоточивался строевой личный состав и автомобили. Для комплектования транспортов были заказаны за границей первые 300 автомобилей, которые начали поступать в Россию осенью 1914 года. К концу первого года войны за границей для комплектования новых санитарных отрядов было заказано более 2000 машин, постепенно поступавших в Россию на протяжении 1915–16 г.

Санитарно-автомобильные транспорты содержались согласно высочайше утвержденному, как тогда было принято, штату № 18 от 4 декабря 1914 г. В составе каждого транспорта было по 20 санитарных автомобилей, предназначенных для перевозки 4 тяжелораненых или 6 сидячих раненых. Общая расчетная грузоподъемность транспорта составляла 40 тяжело- и 60 легкораненых, т. е. всего 100 человек. К концу 1915 г. в автомобилях было расширено переднее сиденье, на котором могли разместиться еще два человека. Таким образом, общее число раненых, перевозимых в одном санитарном автомобиле, достигало 6–8 человек. Штатное расписание предполагало, что несением санитарной службы были заняты врачи, фельдшеры и санитары (санитарный штат), а техническим обслуживанием автомобилей – строевой штат. Для обеспечения работы санитарных автомобилей транспорт (отряд) располагал автомобилем-«летучей мастерской», снабженным инструментом, грузовиком для перевозки бензина и масла, а также автомобилем-кухней, «чтобы при подходе транспорта к полю сражения для подбора раненых иметь при себе запас приготовленной в кухне пищи по расчету на все перевозимое их число, т. е. по крайней мере на 100 человек».

Санитарные автомобильные транспорты Военное ведомство формировало постепенно. Так, если к 1 (14) сентября 1915 г. было сформировано 15 санитарных автомобильных транспортов, то к концу 1915 г. в действующей армии работало 25 санитарно-автомобильных транспортов, и они в основном использовались в качестве резерва при штабе корпуса. А в течение 1916 года в действующей армии работало уже 55 санитарно-автомобильных отрядов, а 15 находилось в стадии формирования.

В соответствии с приказом Верховного Главнокомандующего от 23.04.1916 г. № 306 было изменено название санитарно-автомобильного транспорта на «войсковой санитарно-автомобильный отряд». Для формирования отрядов использовались санитарные автомобили, изготовленные как в России, так и заказываемые за границей. Должны были использовать и санитарные автомобили из 600 имевшихся в Петрограде в распоряжении Главного военно-технического управления. Всего предполагалось сформировать 87 войсковых санитарно-автомобильных отрядов. Всего за 1914–17 г. Военное ведомство приобрело 2173 санитарных автомобиля.

С первых дней войны в формировании автомобильных санитарных отрядов, поездов и госпиталей существенную роль сыграли общественные организации – Российское общество Красного Креста, Всероссийский земский союз, Всероссийский союз городов, дворянские организации и др.

Военно-санитарные транспорты на конной тяге в Первой мировой войне пока доминировали: число конных военно-санитарных транспортов увеличивалось с 52 в начале войны до 133 к 1917 году. Каждый из них был рассчитан на перевозку 100–150 раненых. Так что, учитывая число автосанитарных отрядов, можно с уверенностью говорить, что уже в первой войне, в которой использовались санитарные автомобили, они даже количественно стали играть значимую роль при эвакуации раненых. Следует упомянуть и второе качественное отличие: санитарный автомобиль, оснащенный рессорами и специальной подвеской носилок, был более комфортным средством эвакуации, чем санитарные двуколки на гужевой тяге.

Конечно, санитарные автомобили не были идеальным средством эвакуации. Возникали сложности в зимнее время, а также при боевых действиях в районах с недостаточно развитой дорожной сетью.

Реорганизация воюющей армии, проведенная Временным правительством, имела самые плачевные последствия для боеспособности и фактически привела к развалу армии. Тем не менее к 1 июля 1917 года на фронтах работали 58 войсковых санитарно-автомобильных отрядов, в которых числились 1154 санитарных машины и 40 автосанитарных отрядов общественных организаций с 497 машинами.

*Из статьи* «Кегресс» – работа над ошибками. Автомобили «Кегресс» и «Руссо-Балт» с движителем Кегресса, авторы С. Кирилец, В. Малофеев, ГП 08-2013, *gruzovikpress.ru.*

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.

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».

*Из статьи «Автомобили «Руссо-Балт» специального назначения (Часть 1 и 2), автор С. Кирилец, ГП 10-2011 и ГП 11-2011, gruzovikpress.ru.*

**Всё для фронта**

С началом Первой мировой войны, согласно Положению о военно-автомобильной повинности, всю продукцию завода стали отгружать в армию. Реквизиции подлежали также автомобили, находившиеся на складах фирмы в разных городах России. Машины частных владельцев, признанные «военно-годными», а таковыми считались практически все изготовленные ранее «Руссо-Балты», тоже подлежали мобилизации.

Основной поток автомобилей, отправляемых из Риги в Учебную автомобильную роту в Петроград, которая распределяла их по воинским частям, составляли легковые машины моделей «С 24/40», «Е 15/35» и «К 12/20». … в августе 1914 года Главное военно-техническое управление Русской армии (ГВТУ) изъявило желание приобретать в Риге автомобили исключительно хорошо зарекомендовавшей себя ранее модели «C 24/40». Хотя вплоть до середины 1915 года в действующую армию продолжали поступать легковые машины и шасси других моделей.

**Санитарные машины**

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 фирмы «Ив. Брейтигам», «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 фирмы «Эмпеде» 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 «Первые автомобили скорой помощи в России», автор Станислав Кирилец, gruzovikpress.ru, ГП 06-2020.*

С августа 1914 года в России началась массовая моторизация санитарного транспорта и формирование автомобильно-санитарных отрядов и колонн – передовых и тыловых. До середины 1917 года только Военное министерство приобрело 2173 санитарные машины. А колонны формировались не только войсковые, но и при Всероссийских земском союзе и союзе городов. Занимались этим Общество Красного Креста, члены императорской фамилии, различные частные меценаты, общественные организации, в том числе и автомобильные клубы. Союзные страны отправили в Россию в качестве символической помощи несколько санитарно-автомобильных колонн. Автомобили использовались разные. В различных мастерских и на кузовных фабриках на скорую руку строились на легковых шасси обыкновенные платформы с тентом и специальные машины с подвесными носилками. Закупались за границей автомобили, в том числе и прекрасно оборудованные, способные работать в качестве карет скорой помощи. Отечественные кузовные фирмы строили тоже подобные машины и даже мобильные рентгеновские кабинеты, используя заграничные шасси.