**03-236 Руссо-Балт модели C 24/30 HP, шасси №21 Серия IV 1911-12 г. в., полугусеничный автомобиль с движителем А. Кегресса и открытым 4-дверным кузовом торпедо, мест 6, полный вес примерно 2 т, 30 лс, до 55 км/час, РВБЗ г. Рига, 1913 г.**



 Счастливое и плодотворное сочетание мастерства и глубокого знания прототипа привело к созданию масштабной модели в исчерпывающем смысле этого понятия - спасибо большое! Среди наших мастеров и других изготовителей такой подход встречается, мягко говоря, не часто… О мастерах см. статью Дм. Лисина «Руссо-Балты» из Германии. Масштабные модели «Руссо-Балт» С 24/40 торпедо и «Руссо-Балт С 24/30 – Кегресс» на gruzovikpress.ru.

 Хотя в «Издании ИМПЕРАТОРСКАГО Российскаго Автомобильнаго Общества.

1913 г.» о IV Международной автомобильной выставке в Петербурге указано базовое шасси этой машины С 24/40 HP, думаю, что Станислав Кирилец прав, указывая на шасси С 24/30. Да и Шугуров Л. М. сообщает, что выпуск шасси С 24/40 был начат только в 1913 г.

 *Из статей «Приборы Кегресса. Адольф Кегресс в России и его полугусеничные автосани» и Автомобили «Руссо-Балт» специального назначения (Часть 1).*

*Автор: Станислав Васильевич Кирилец. ГП 10-2011 и ГП 05-2012 на gruzovikpress.ru*.

 18 февраля 1912 года житель Царского Села Петербургской губернии французский гражданин А. А. Кегресс подал прошение на получение привилегии на «Автомобиль-сани, движущиеся посредством бесконечных ремней с нажимными роликами и снабжённые поворотными полозьями на передней оси» в России и вскоре получил Охранное свидетельство № 51724. А 31 мая 1914 года ему была выдана Привилегия № 26751 на усовершенствованную конструкцию своего приспособления. 15 (28) февраля 1913 года Кегресс подал заявку и во Франции, получив 25 апреля (7 мая) того же года французский патент за № 454881. 21 преля (3 мая) 1913 года была подана заявка, а 12 (25) мая 1914 года получен аналогичный патент за № 1096815 в Северо-Американских Соединённых Штатах.

 В это же время к постройке автосаней системы Кегресса усовершенствованной конструкции был подключён Русско-Балтийский вагонный завод в Риге. В начале 1913 года на шасси № 21 из IV серии бывшего уже в употреблении автомобиля модели «С 24/30» был изготовлен первый полугусеничный «Руссо-Балт». На движителе был применён целый ряд усовершенствований. Ремни сделали значительно шире, протектор получил рисунок в виде двойного зигзага, внутреннюю часть оснастили стабилизационным гребнем. Ведущие и ведомые шкивы изготовили в виде колёс с металлическими спицами, закрытыми колпаками. Они, как и нажимные ролики, имели пазы, в углубления которых входили направляющие гребни гусеницы. Благодаря этому нововведению предотвращалось соскальзывание гусеницы со шкивов, случавшееся иногда на ранней конструкции автосаней. Шкивы прикрыли выколоченными из металла кожухами. Испытания машины показали её полную пригодность при езде по снегу и бездорожью. На IV Международной автомобильной выставке в Петербурге в мае 1913 года на стенде Русско-Балтийского завода были показаны два полугусеничных автомобиля разработки Адольфа Кегресса – «Мерседес» и «Руссо-Балт».

 В феврале 1914 года полугусеничный «Руссо-Балт» прошёл успешные испытания протяжённостью 260 вёрст по маршрутам Царское Село–Павловск–Царское Село и Царское Село–Луга–Царское Село. По бездорожью машина развивала скорость до 35 вёрст в час, а по шоссе – до 55.

 В своей конструкции Адольф Кегресс предусмотрел и «регулирование высоты положения полозьев на ходу, сиденья кондуктора с маховичком». Однако этот механизм оказался сложным и на практике не применялся.

Тогда же *(осенью 1915 г.)* по системе Кегресса был перестроен ещё один легковой автомобиль «Руссо-Балт» модели «C 24/40 HP». 22 февраля 1915 года в окрестностях Царского Села новый «Руссо-Балт-Кегресс» в присутствии императора Николая II прошёл испытания с прицепными санями, на которых разместили 12 человек. Через пять дней автосани осмотрели члены Технической комиссии Императорского Российского автомобильного клуба и испытали их на улицах Петрограда и на льду Невы. Вывод комиссии гласил: «В теперешнем своём виде снеговой автомобиль господина Кегресса представляет собой вполне законченное, разработанное и в высокой степени полезное изобретение, всю широкую будущность которого в настоящее время даже трудно предвидеть».

 Разработки Кегресса определили развитие автомобилей-вездеходов и военной техники на два десятилетия. Многие автомобильные фирмы в разных странах мира проводили опыты с гусеничной подвеской Кегресса и изготовляли полугусеничные машины по французской лицензии.

 В 30-х годах ХХ века фамилия Кегресс стала нарицательной – во многих странах мира полугусеничные автомобили стали называть «кегрессами». На эту тему зарубежные автомобильные историки написали десятки книг и сотни статей. Однако в их работах, как правило, уделяется совсем мало внимания ранним разработкам Адольфа Кегресса, сделанным в Российской империи. А ведь именно в России при содействии русской промышленности и личной поддержке императора Николая II впервые ярко проявился талант французского изобретателя. Этот факт не вяжется с принятым в СССР и поддерживаемым до наших дней стереотипом о «консерватизме и косности царского режима, тормозившего моторизацию страны».

*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.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 24-30 | С24-30 | С24-35 | С24-35военный тип |
| Годы выпуска | 1909-10 | 1911-12 | 1912-14 | 1912-13 |
| Число мест | 5 | 5 | 6 | 6 |
| Число цилиндров | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Диаметр цилиндра, мм | 105 | 105 | 105 | 105 |
| Ход поршня, мм | 130 | 130 | 130 | 130 |
| Рабочий объём цилиндров, см3 | 4501 | 4501 | 4501 | 4501 |
| Расположение клапанов | БД | БД | БД | БД |
| Карбюратор | РБВЗ | РБВЗ | Зенит | Зенит |
| Максимальная мощность, л.с. | 30 | 30 | 35 | 35 |
| Частота вращения, об/мин. | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 |
| Система смазки | Р | Р | Р | Р |
| Система охлаждения | Н | Н | Н | Н |
| Число передач | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Главная передача | Ш | Ш | Ш | Ш |
| Размер шин, мм: |  |  |  |  |
| передних | 870x90 | 880х 120 | 880х120 | 880х120 |
| задних | 880х 120 | 880х120 | 880х120 | 880х 120 |
| Ручной т ормоз | ВЛ | ВЛ | ВК | ВК |
| Ножной тормоз | НК | НК | НК | НК |
| Подвеска колёс: |  |  |  |  |
| передних | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 |
| задних | ПР-3 | ПР-3 | ПР-3 | ПР-3 |
| Колёсная база, мм | 3160 | 3160 | 3160 | 3165 |
| Место для кузова, мм | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 |
| Колея колёс, мм | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 |
| Ширина рамы, мм | 850 | 850 | 850 | 850 |
| Масса, кг: |  |  |  |  |
| шасси | — | — | — | 1230 |
| Торпедо | 1540 | 1850 | 1850 | 1880 |
| лимузина | 1800 | — | 2000 | — |
| Скорость, км/ч | 65 | 65 | 65 | 65 |
| Запас бензина, л | 55 | 55 | 43 | 43 |
| Расход бензина, л/100 км | 20-25 | 22-25 | -  | - |

Характеристики автомобилей «Руссо-Балт» модельного ряда «С24».