**02-105 БЗ-35 бензозаправщик повышенной проходимости ёмк. 3.2 м3 на шасси ЗиС-6 6х4, насосы ВИГМ или СКБ до 400 л/мин, полный вес 7.77 тн, 73 лс, 55 км/час, завод «Красный молот» г. Грозный 1935-41 г.**



На шасси ЗиС-6, как и на грузовике ЗиС-5, в 1930-е годы устанавливались различные топливные автоцистерны с увеличенной до 3500 л вместимостью. для военных целей использовались в основном цистерны с заправочным оснащением, состоявшим из простого механического насоса с приводом от коробки передач автомобиля, который размешался открыто за кабиной водителя. БЗ-35 - самый известный довоенный автомобильный бензозаправшик на шасси ЗиС-6. Принят на вооружение в 1935 году.

**Заказчики:** Управление Военно-воздушных сил РККА, Управление бронетанковых и механизированных войск РККА

Бензозаправщик среднего типа повышенной проходимости с задним отсеком управления образца 1935 г. Б3-35 предназначался для заправки наземной и авиационной техники в полевых условиях и был создан на базе автомобиля ЗиС-6. Широко применялся в бронетанковых и механизированных войсках, а также ВВС РККА и выпускался с 1935 по 1941. Он мог заправлять одновременно до 4-х потребителей фильтрованным топливом, транспортировать и перекачивать горючее, а также приготавливать смеси путем циркуляции. Производитель: Завод «Красный молот», г. Грозный. Для работы с ним выпускался специальный двухосный бензоприцеп БП-35 на шасси 2-АП-2 емкостью в 1 тонну.

Трехосное шасси обеспечивало заправщику высокую проходимость. Стальная цистерна имела эллиптическую форму. Внутренняя ее поверхность была оцинкована для повышения антикоррозийной стойкости. По компоновочным требованиям штатным являлся 60-литровый топливный бак, установленный под сиденьем водителя, как на ЗиС-5, а левая подножка кабины была укорочена. На заправщике применялись роторно-шестеренчатый насосы ВИГМ или СКБ производительностью 400 л/мин среднего расположения с приводом от коробки отбора мощности, объединенной с демультипликатором. В задней части машины имелся отсек управления с дверцами (кабина управления), снабженный измерительными и контрольными приборами, указателем уровня топлива, рычагами для управления насосом, сцеплением и дроссельной заслонкой автомобильного двигателя. Управлять процессом заправки мог также водитель, не выходя из кабины и наблюдая за ним через заднее откидное окошко. В состав дополнительного и специального оборудования, размещавшегося в отсеке управления и в ящиках за облицовкой, входили приемно-раздаточные трубопроводы (один приемный, два раздаточных и один для перекачки), фильтры грубой очистки, счетчик топлива, арматура, раздаточные краны. В комплект дополнительного оснащения входили два огнетушителя и обязательная цепочка заземления под рамой машины. При ночной работе использовался прожектор, стоявший над задней кабиной управления.

Машина весьма неплохо зарекомендовала себя в эксплуатации и была признана весьма полезной.

С началом войны скорость заправки автомобилей, танков и самолетов стала очень серьезным фактором. С 1941 года выпускали упрощенную модификацию, цистерна без облицовки, крылья были прямоугольные, сварные, кабине обшивалась деревом (т.н. вагонка), а не металлом, увеличился объем цистерны. Так же появился небольшой, но весьма оперативный бензозаправщик БЗ-41 с емкостью цистерны до 3500 л.

Модификации.

Во время войны цистерны переставляли на шасси Studebaker US-6, поставлявшиеся в СССР по ленд-лизу с весны 1942 г. Возможно, это было вызвано и тем. что производство автомобилей ЗиС-6 прекратилось осенью 1941 г. в связи с эвакуацией московского автозавода, а цистерны и агрегаты бензозаправщика БЗ-35 были в наличии или продолжали выпускаться. Этот бензовоз на шасси Студебеккер, по данным Кочнева Е.Д., получил наименование БЗ-35С. На это же шасси устанавливали довоенные водомаслозаправщики ВМЗ - 34, а в 1944 году специально для «Студебеккеров» был разработан новый упрощенный бензозаправщик, принятый на вооружение РККА под индексом БЗ-44. Он снабжался открыто расположенной эллиптической цистерной-бочкой вместимостью 4500 л, новыми фильтрами и топливным насосом производительностью 375 л/мин. Отсек управления помещался за кабиной водителя, рукава уклады вались на задних крыльях и поверх цистерны.

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ**   
Автобензозаправщик представляет собой автомобиль, на шасси которого смонтированы цистерна и специальное оборудование. Специальное оборудование каждого ТЗ состоит из следующих основных агрегатов и узлов:  
- цистерны;  
- приемно-раздаточных трубопроводов с фильтрами грубой очистки, арматуры, рукавов и раздаточных кранов;  
- насоса;  
- коробки отбора мощности;  
- фильтра тонкой очистки;  
- рычагов управления;  
- контрольно-измерительных приборов;  
- кабины управления и ящиков для укладки рукавов;  
- противопожарного оборудования.   
 **ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**  
Емкость цистерны, л: 3200  
Производительность раздаточной системы, л/мин: до 400 (через один рукав)  
Насос, тип: **СКБ** (роторно-шестеренчатый)  
Привод насоса: от двигателя автомобиля  
Счетчик, тип: **Л-300**  
Фильтр, марка: **ТФ-1м**  
Рукава:  
- приемные (диаметр, длина, количество): 65х6х1  
- раздаточные ( - « - ): 38х7,5х2  
- для перекачки (- « - ): 50х6х1  
Раздаточный кран, шт: 2

**Тактико-технические данные**

Базовый автомобиль ЗиС-6

Колесная формула 6х4

Снаряженная масса, кг 5220

полная масса с нагрузкой, кг 7 770

Емкость цистерны, л 3200

Производительность шестеренчатого насоса, л/мин 400

Максимальная скорость, км/ч 50

Мощность двигателя, л. с. (об/мин) 73 (2300)

Габариты, мм: длина 5230, ширина 2200, высота 2230

**БП-35**

Специальный прицеп-бензозаправщик для одновременной заправки двух единиц техники

профильтрованным бензином в полевых или аэродромных условиях. Буксировался 3-тоннов грузовым автомобилем.

Производитель: Завод «Красный молот», г. Грозный

Заказчик: Управление Военно-воздушных сил РККА

Выпуск: 1935-1941 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Шасси | 2-АП-2 |
| Сухой вес, кг | 1600 |
| Емкость цистерны, л | 2500 |
| Производительность насоса, л/мин | 50 |
| Производительность фильтра, л/мин | 200 |
| Раздаточные шланги, шт. | 2 |
| ГАБАРИТЫ, мм: | |
| Длина | 5550 |
| Ширина | 2080 |
| Высота | 2280 |

**ЗиС-6**

АМО-6 (1932-33 г.) - опытный 4-тонный трехосный вариант серийного грузового автомобиля АМО-3 и прототипа АМО-5. Был разработан в НАТИ в 1931-32 годах на шасси АМО-3 и построен в двух экземплярах, испытанных летом 1933 года. На нем использовались доработанная рама и коробка передач от АМО-5 с новым двухступенчатым редуктором-демультипликатором. Первый образец снабжался задними ведущими мостами с компактными главными червячными передачами, выполненными по образцу продукции компании «Тимкен». На втором варианте устанавливались мосты от американского автомобиля «Морленд» (Moreland) с шестеренчатыми главными передачами. В механический привод колесных барабанных тормозов был введен вакуумный усилитель системы «Локхид» (Lockheed). Вместимость топливного бака достигала 100 л. Габаритные размеры АМО-6 - 5934\*2128\*2140 мм. Максимальная скорость - 60 км/ч. После испытаний к производству был принят более тяжелый, но по меркам того времени весьма надежный вариант с компактными червячными передачами, выпускавшийся с конца 1933 года под маркой **ЗиС-6**.

На ЗиС-6 устанавливался карбюраторный 6-цилиндровый двигатель ЗиС-5 мощностью 73 л.с.. Однако радиатор имел увеличенный заправочный объем 32 л вместо 23 л; мощность генератора была повышена. В трансмиссии применялся двухступенчатый демультипликатор. Задние мосты были проходные, с червячным приводом, подвеска их – типа WD. Рама усилена. Привод тормозов был механический, с вакуумным усилителем. Имелся компрессор для накачки шин.

Трехоска ЗиС-6 изначально создавалась как военный грузовик-тягач с полезной нагрузкой четыре тонны при движении по шоссе и 2,5 тонны на грунтовых дорогах и бездорожье. Благодаря относительно высокой грузоподъемности, надежности, простоте, удобству обслуживания и возможности работы в сложных дорожных условиях он получил достаточно широкое распространение в РККА. Этот автомобиль являлся основным тяжелым грузовиком, который применялся для перевозки грузов и личного состава, буксировки орудий, доставки возимой артиллерии, установки армейских и инженерных надстроек. На базе ЗиС-6 выпускались реактивные установки («катюши») БМ-13 и БМ-8-36, передвижные радио- и электростанции, походные мастерские, автокраны, топливозаправщики и другие специальные машины. На укороченном шасси ЗиС-6 был создан тяжелый бронеавтомобиль БА-11

В 1933 г. была выпущена опытная партия машин ЗиС-6 (20 шт.), а с 1934 г. развернулось их производство и продолжалось до октября 1941 г., когда завод был эвакуирован из Москвы. Всего было изготовлено 21239 автомобилей ЗиС-6.

**Краткая техническая характеристика автомобиля ЗиС-6**

|  |  |
| --- | --- |
| Масса, кг: | |
| без нагрузки | 4230 |
| с полной нагрузкой | 8430 |
| Грузоподъемность, т: | |
| по шоссе | 4 |
| по грунтовым дорогам | 2,5 |
| Число мест: | |
| в кабине | 2 |
| в кузове | 25 |
|  | |
| Скорость движения, км/ч: наибольшая | 55 |
| Скорость средняя техническая: | |
| по шоссе | 35 |
| по грунтовой дороге | 20 |
| Габаритные размеры, мм: | |
| длина | 6060 |
| ширина | 2335 |
| высота | 2I60 |
| Колея, мм: | |
| передних колес | 1545 |
| задних колес | 1675 |
| База, мм | 3900 |
| Номинальный размер шин | 34-7" |
| Наименьший радиус поворота, м | 9 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 275 |
| Двигатель: | |
| тип | четырехтактный карбюраторный |
| марка | ЗиС-5 |
| мощность, л/с | 73 |
| число оборотов, об/мин | 2300 |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Емкость топливного бака, л | 105 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 40 |
| по грунтовой дороге | 70 |
| Запас хода по горючему, км: |  |
| по шоссе | 260 |
| по грунтовой дороге | I50 |
| Преодолеваемые препятствия: | |
| наиб, угол подъема с полной нагрузкой, град. | 18 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 14 |
| глубина брода, м | 0,55 |