**01-280 Пожарный автобус газодымозащитной службы закрытого типа на базе ЗиС-8 4х2 с кузовом типа «АМО-стандарт», мест 10, полный вес 6.2 тн, 73 лс, 60 км/час, мастерские пожарной охраны г. Ленинграда 1930-е г.**



**Автомобили газодымозащитной службы**

 Газодымозащитная служба - старейшее изобретение пожарной охраны. Всегда в ее рядах находились самые сильные и наиболее подготовленные. Сначала это были просто отдельные личности, но скоро стало ясно - работать в наиболее экстремальных условиях - задымлении, высокой температуре, да еще и спасать кого-то или тушить пожар способен не каждый. А еще на смену шланговым пришли противогазы изолирующего действия, что не только сделало газодымозащитника свободным, но и выдвинуло совершенно новые требования к поведению подобного рода спасателей в не пригодной для дыхания среде. Это должна была быть одна команда наиболее подготовленных и умелых. А соответственно и выезжать она должна была отдельно и на наиболее сложные пожары.

 В России первые два автомобиля «дымозащитной службы» были сконструированы в Ленинградской пожарной охране на шасси «Рено» в начале ХХ в. В СССР эти машины изготавливались техническими подразделениями гарнизонов пожарной охраны.

 В середине 30-х годов в больших гарнизонах появляются первые автомобили газодымозащитной службы - сначала они назывались "автомобили ГДС". Шасси ЗиС-5, открытая кабина, но уже закрытая крышей - таков внешний вид первых таких автомобилей. На пожар вывозятся не только изолирующие противогазы КИП-3, и снаряжение для них, фонари, шанцевый инструмент, но и так называемые дыморефулеры с рукавами - по нашему - дымососы. И интереснейшая штука того времени - аппараты искуственного дыхания типа "Инхабад". На автомобиле выезжало 10 человек, включая командира и водителя, что составляло 2 так называемых "звена".

 Позже автомобиль получил кузов закрытого типа и более мощные дымососы. Выпускались они на отечественных шасси ЗиС-5 и удлинённых ЗиС-11, ГАЗ-АА, автобусах ГАЗ 03-30, ЗиС-8 и ЗиС-16.

**Карпов А. В. Пожарный обоз. Второе издание. М. 2017 г.**

 «Ленинградские пожарные, создавая с 1939 года свои специальные пожарные автомобили «второй серии» с использованием серийных кузовов, изготовили и автомобили ГДЗС. Цроведя ревизию вывозимого оборудования, решили отказаться от громоздкого генератора, ведь теперь приборы освещения к месту пожара вывозил отдельный ход. Вместо осветительной аппаратуры в освободившемся заднем отсеке поставили дымосос с электромотором и комплект труб
к нему. **Важным шагом к облегчению работы газодымозащитников на пожаре стало использование для постройки таких автомобилей автобусных кузовов на шасси ЗиС-8**. Просторный отсек для боевого расчёта позволял зимой переодеваться и выключаться из изолирующих противогазов и респираторов в тепле, что сберегало здоровье огнеборцев.

Автомобили ГДЗС были не очень широко распространены даже в крупных городах СССР. Для их изготовления применялись различные шасси. В истории пожарной техники встречаются упоминания о выпуске таких автомобилей на шасси ГАЗ-03-03 и ГАЗ-ММ, ЗиС-5 и ЗиС-16. К сожалению, более полной информации найти пока не удалось.

Автомобили дымозащитной службы Московской пожарной команды вывозили на пожар дыморефулеры «Магирус». Ленинградцы для своих машин собирали приборы дымоудаления сами. В их конструкции использовался импортный вентилятор фирмы «Сирокко». Одноцилиндровый двигатель первых моделей имел небольшую мощность в 2,5 л. с. и при 3000 об/мин обеспечивал
производительность в 70 м3/мин. Запаса топлива в 4,5 л хватало на три часа работы. Вес агрегата составлял 69 кг. Дыморефулер снабжался пятью жёсткими и тремя гибкими всасывающими рукавами, а также двумя мягкими нагнетательными.

 Дымососы автомобилей «второй серии» состояли из мотоциклетного двухтактного двигателя Л-300 мощностью до 6 л. с. при 2400 об/мин. Вентилятор с диаметром ротора 300 мм обеспечивал производительность около 100 м3/мин. Второй вентилятор в конструкции обдувал двигатель.»

 Кузов автомобиля был разделён на два отделения: позади шофера и командира располагались скамейки для бойцов, а позади них располагались дымососы с бензоприводом, аппараты для искусственного дыхания, кислородных аппаратов типа КИП 3. Для размещения оснащения в кузове автомашины предусмотрены ящики и шкафы; расположение ящиков и шкафов учитывает характер предметов, которые в них хранятся, с тем, чтобы доступ и выемка их были легки и удобны непосредственно снаружи. Под сиденьями устроены ящики для укладки и хранения вспомогательного оборудования, как, например: бензорез, проолифованные костюмы, резиновые сапоги, дегазаторы, электропилы, инструмент. В подножках автомобиля располагались инструментальные ящики для лопат, топоров, багров, ломов. Автомашина имела оптические и звуковые сигналы. На крыше кабины находилась фара-прожектор.

**Оснащение.**

Дыморефулеров производительностью до 5000 м3/час каждый с бензодвигателямн (возможно

с электродвигателем) 2 шт.

Рукавов металлических всасывающих для дыморефулеров, длиной по 2 м 8 шт.

Рукавов выкидных для дыморефулеров по три на каждый, длиной 20 м 6 шт.

Кислородных аппаратов типа КИП-3 9 шт. (из них два резервных)

Аппаратов для искусственного дыхания (типа Инхабад) 2 шт.

Ингаляторов кислородных 3 шт.

Носилок 1 шт.

Аптечек 1 шт.

Электрофонарей взрывобезопасных 7 шт.

Ломов пожарных (облегченных) 2 шт.

Электропил 1 шт.

Топоров плотничных 1 шт.

Лопат железных 1 шт.

Ножовок для дерева 1 шт.

Бензорезов 1 шт.

Веревок пожарных спасательных 5 шт.

Инструмента для аппаратов КИП-3 3 компл.

Запас бензина для дыморефулеров, бидон на 10 кг 2 шт.

Баллонов для кислородных аппаратов КИП-3 14 шт.

Регенеративных патронов к аппаратам КИП-3 . 14 шт.

Набор для дегазаций (по особому перечню) 1 шт.

Костюмов прорезиненных 8 шт.

Противогазов 8 шт.

Сапог резиновых 8 пар

**ЗиС-8**

 ЗиС-8 — советский городской автобус на длиннобазном удлинённом с 3,81 м в варианте ЗиС-5 до 4,42 м шасси. Количество мест — 22 (общее количество мест — 29).

 Автобус ЗиС-8 проектировался на основе уже существующего городского автобуса АМО-4 1932 года типа «новый стандарт» или «стандарт», кузов которого практически не изменился. Изменения коснулись шасси — раму пришлось усиливать накладками на лонжероны, так как базу автобуса удлинили. Гидравлические тормоза спереди были заменены механическими. Установили новый карданный вал с промежуточной опорой, топливный бак увеличили до 105 л. Электрооборудование стало 12 V.

Каркас кузова автобуса был из различных пород дерева и обшивался металлическими листами. Все детали кузова — борта, стенки, двери, крышу и пол готовили отдельно, а потом комплектовали каркас.
 ЗиС-8 выпускался на Московском автомобильном заводе им. Сталина с 1934 по 1936 год. В связи с реконструкцией Завода имени Сталина во второй половине 1936 года выпуск автобусов ЗиС-8 пришлось прекратить. Однако по чертежам завода автобусные парки и кузовные мастерские в Ленинграде, Киеве, Харькове, Ростове-на-Дону, Туле, Калуге, Тбилиси, Иркутске сами изготавливали автобусные кузова, монтируя их на ЗиСовские шасси. Такое производство имело стихийный характер и не контролировалось, у большинства предприятий полностью отсутствовала техническая документация и чертежи для производства, приходилось делать автобусы по заводскому «образцу». Часто собранные этими предприятиями машины не имели какого-либо обозначения.

 Строили автобусы и на шасси ЗиС-5, ЗиС-5В, УралЗиС-5 и даже на шасси первых ЗиС-150 и после войны.

**ЗиС-8 технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Годы производства: | 1934-1936 гг.  |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Класс | Пассажирский автобус |
| Количество мест | 22 (сидячих), 29 (общее) |
| Колесная формула | 4 х 2 |
| Длина | 7000 мм. |
| Ширина | 2300 мм. |
| Высота | 2750 мм. |
| Колесная база | 4420 мм. |
| Радиус разворота | 9 м. |
| Снаряженная масса | 4200 кг.  |
| Клиренс | 275 мм.  |
| **Двигатель ЗиС-8** |
| Марка | ЗиС-5 |
| Тип | Рядный, карбюраторный |
| Число цилиндров | 6 |
| Число клапанов/расположение | 12 / нижнеклапанное |
| Диаметр цилиндров | 101,6 |
| Ход поршня | 114,3 |
| Рабочий объём | 5555 см 3 |
| Степень сжатия | 4,6  |
| Мощность  | 73 л.с. (54 кВт) при 2300 об/мин. |
| Максимальный крутящий момент | 28,5 Н.м при 1100 об/мин. |
| Расход топлива | 33 л./ 100 км. |
| Охлаждение | Жидкостное |
| КПП | Механическая 4-х ступенчатая |
| Ёмкость топливного бака | 105 л. |
| Максимальная скорость | 60 км/ч. |
| Подвеска | Зависимая рессорная |
| Шины | 34 / 7 дюймов |