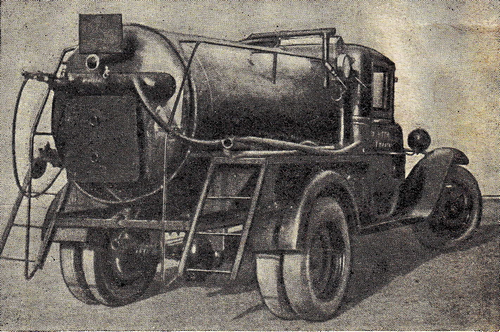
**02-144 Водозаправщик на 4 поста - теплоизолированная цистерна для заправки автомобилей горячей водой емкостью до 1.2 м3 на шасси ГАЗ-АА 4х2, мест 2, полный вес 3.5 тн, 42 лс, 70 км/час, 1 экз., Управление таксомоторного парка, г. Москва, 1940 г.**



Большое спасибо производителю за модель, постарался. Сделал модель согласно прототипа, изображенного на приложенной к модели почти правильной картинке, но с ошибочными, на мой взгляд, пояснениями, больше относящимся к обычной водовозке:

«Водозаправщик военный (на базе ГАЗ-АА). Водозаправщик образца 1934 г. на шасси ГАЗ-АА предназначался для перевозки и заправки водой автотранспорта Красной армии, полевых

кухонь и т.п.

1. Годы выпуска 1934-1941

2. Мощность двигателя, л.с 42

3. Скорость, км/ч 60

4. Объем цистерны, л 1200

5. Изготовитель СССР»

Если ошибаюсь - первым порадуюсь достоверной информации. Перерыл немало литературы и периодики, но не обнаружил ни одного даже упоминания подобного водозаправщика на шасси ГАЗ-АА, кроме уже реальной фотографии того аппарата с подписью: «В 4 таксомоторном парке инженерно-техническими работниками сконструирована автоцистерна. Ее наполняют горячей водой для заправки в зимнее время радиаторов автомашин, находящихся на площадке безгаражного хранения».

Запуск двигателей с водяным охлаждением вплоть до конца 1960-х годов, когда более менее массово начали применять антифриз, представлял довольно таки приличную головную боль, особенно в крупных автохозяйствах. Изобретались и внедрялись множество способов решения этой проблемы, вот один из них.

Журнал «За рулем» №22 за ноябрь 1940 г.

«Водозаправщик и парогенератор», автор Инж. В. Руссиян.

Безгаражное хранение автомобилей, введенное по инициативе т. Хрущева с конца 1937 г., получает все более широкое распространение. Специальные площадки со стационарными сетями н котельными для подогрева двигателей паром или горячей водой обслуживают уже десятки тысяч автомобилей в зимнее время.

Четырехлетняя практика эксплоатации этих площадок доказала целесообразность разогрева двигателей перед выпуском автомашин на линию вместо длительного подогрева их паром в течение всего времени стоянки. Существующие площадки имеют ряд серьезных недостатков:

1) весьма низок коэффициент использования котельного оборудования (до 0,33);

2) велик расход топлива на подогрев автомашин, а также системы трубопроводов и шлангов во время отсутствия машин;

3) стоимость строительства и монтажа разводящих трубопроводов н котельных очень высока.

Все эти недостатки устраняются при использовании передвижных установок, смонтированных на шасси малотоннажных грузовиков. Этот опыт успешно осуществлен Управлением таксомоторного парка Мосгорисполкома. Площадка для безгаражного хранения должна иметь два агрегата: а) водозаправщик и б) парогенератор.

**Водозаправщик** представляет собой теплоизолированную цистерну емкостью в 2000 *л (???).* Для подогрева воды в цистерне имеется змеевик, который можно подключить к любой тепловой сети. Теплопотеря водяного запаса цистерны составляет 1°С в час при температуре воздуха -40°С. Дополнительно подогревать воду в цистерне требуется лишь после 10-часовой стоянки на морозе. Цистерна оборудована четырьмя шлангами для отсоса воды из двигателей после возврата машин и для заправки их той же горячей водой при повторном выпуске на линию. Мотор водозапрапщика используется как вакуумнасос в как компрессор. При морозе до -15°С водозаправщик может работать автономно и обслуживать парк в 150 машин. При более низкой температуре *вод*озаправщик работает совместно с парогенератором.

**Парогенератор** представляет собой паровой котел локомобильного типа усиленной паронронзводительностн. Поверхность нагрева 6,5 кв. м; давление пара —до 2 ат. Запаса воды и топлива достаточно на 8 часов работы. Но возможность быстрой перезаправки парогенератора обеспечивает его круглосуточную работу. В качестве топлива используются отходы автосмазки. Расход топлива за 8 часов не превышает 80 кг.

Парогенератор снабжен устройством для отсасывания воды из автомашин, прибывающих с линии, и для заправки их перед выпуском. Он работает автономно при любых морозах и без перезаправки водой обслуживает до 40 автомобилей ГАЗ-АА. При работе с водозаправщиком парогенератор может обслужить при любых морозах парк в 170 машин.

Как же протекает процесс подогрева двигателей с помощью передвижных агрегатов? Автомобили, придя с линии, устанавливаются на стоянке рядами, радиаторами в проезду. Водозаправщик, проходя по проезду, принимает одновременно в свою цистерну воду из двигателей четырех машин. Время отсоса — одна минута (для ГАЗ-А, ГАЗ-АА и М-1). Перед утренним выпуском машин на линию парогенератор, проходя по проезду, продувает паром через четыре шланга сразу четыре машины, а следующий за ним водозаправщик также через четыре шланга заправляет их горячей водой. В результате каждые четыре минуты могут быть подготовлены к выезду четыре машины ГАЗ.

Экономическая целесообразность применения передвижных агрегатов несомненна. Достаточно сопоставить следующие цифры. Стоимость одного машино-места на площадке безгаражного хранения, рассчитанной на 150 машин, с разводящей сетью и специальной постоянной котельной составляет, в среднем 600 рублей или 90 000 руб. на 150 машин. Между тем, стоимость водозаправщика и парогенератора для обслуживания 150 ходовых машин ГАЗ, М-1 не превышает 21 500 руб.

Значительная экономия достигается и в эксплоатацнонных расходах. Стоимость теплоэнергии при длительном пароподогреве 150 машин за отопительный сезон (200 дней) составляет 21 600 руб., в то время как расходы на теплоэнергию при использовании водозаправщика и парогенератора сокращаются в 8 раз (2700 руб.).