**01-125 Пожарный автомобиль химического и воздушно-пенного тушения на базе армейского топливозаправщика БЗ-35 на шасси ЗиС-6 6х4, боевой расчет 2, пенопорошок 22 банки, пенообразователь 3200 л, насос 280 л/мин., полный вес 8 тн, 73 лс, 55 км/час, 1 экз, техотряд ЛГПО, г. Ленинград, 1947 г.** 

Изготовитель: Вспомогательный отряд Ленинградского гарнизона пожарной охраны.

 *Из книги Александра Владимировича Карпова Пожарный типаж т. 3: Постскриптум. Москва, 2019. Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., А.В. Карпов, Спасибо автору за все его труды по сохранению и распространению истории пожарных автомобилей СССР.*

 Несмотря на сложности военного времени, пенное тушение забыто не было. Теория и практика в то время идут рука об руку, и уже в августе 1943 года руководство московской пожарной охраны принимает меры к восстановлению в пожарных командах гарнизона оборудования для получения воздушно-механической пены. Пожарным командам

предписывается «... привести в порядок все имеющиеся воздушно-пенные установки и содержать их в боевой готовности». Причём, на пожарных автомобилях они играют роль не своеобразного «резерва Ставки», а устройства повседневного применения, контроль их технического состояния должен был осуществляться ежедневно при смене дежурных караулов.

… нам снова придётся обратиться к ленинградскому альбому 1947 года. Там приводится краткое описание оригинального автомобиля пенного тушения. Почему создатели этого автомобиля не указали в названии тип пенного тушения? Это не ошибка. Просто он был оборудован как для воздушно-пенного тушения, так и для подачи химической пены. Честно говоря, создание такого гибрида вызывает определённые вопросы. На его борту 3200 л пенообразователя в цистерне и 22 банки с пенопорошком. Зачем? Наверное, чтобы в одном

случае подавать воздушно-механическую пену, а при необходимости тушения других объектов - химическую. И хотя с высот сегодняшних дней такое совмещение кажется идущим в ущерб делу, давайте оставим это решение на усмотрение пожарных, переживших Блокаду. Им-то в суровом 1947 году создавать ненужную пожарную технику никакого резона не было.

 Создание этого автомобиля положило начало целому направлению в изготовлении пожарных автомобилей на местах. Возможно, это был первый пожарный автомобиль, в котором за основу бралось шасси армейского топливозаправщика БЗ-35. Надо сказать выбор был удачен -отдельные технические решения БЗ-35 так и просились к использованию на пожарных автомобилях.

 Судите сами: большая оцинкованная ёмкость, производительный роторно-шестерёнчатый насос в «кабине управления» - прообразе насосного отсека будущего, системы всасывания

и нагнетания, контрольно-измерительные приборы, рычаги управления, выведенные к насосной установке.

 Изготавливался такой автомобиль путём, которым в будущем пойдут многие пожарные умельцы-технари - созданием каркаса кузова вокруг цистерны, округлая форма которой при заключении в прямоугольный каркас оставляла пространственные карманы, что позволяло приспособить их в качестве вместительных отсеков для вывоза противопожарного оборудования или, как в этом случае, запаса пенопорошка. Другое негабаритное или длинномерное оборудование размещалось на широкой крыше.

 Больше всего вопросов вызывает насос этого автомобиля. Штатно на БЗ-35 устанавливался роторно-шестерёнчатый насос СКБ производительностью до 400 л/мин. (6,7 л/с). Согласно описанию к фото, пожарные мастерские заменили этот насос на центробежный с приводом от двигателя и производительностью в 280 л/мин. (примерно 4,7 л/с). Вероятные причины его замены на принципиально другое оборудование с худшими характеристиками могут быть

разные и прежде всего-замена пришедшего в негодность за военные годы штатного оборудования. По на сохранившихся фотографиях пенного хода начинка его «кабины управления» мало напоминает коммуникации центробежного пожарного насоса. Не видно

и самого корпуса насоса, хотя, возможно, тот скрывается за стенками кузова.

 Остаётся поверить специалистам, которые подписывали фотографии для этого альбома. К тому же под одним из фото читаем: «... Запас пенообразователя и приборов раздачи позволяет одновременно питать 5 автонасосов, работающих стволами ВПС-5 в течение 40 минут». Серьёзное заявление, учитывая невысокую производительность пожарного насоса при работе одновременно на три пеносмесителя-по 1,6 л/с на автонасос. Проверить которое сегодня достаточно сложно из-за отсутствия подробных характеристик воздушно-пенных стволов ВПС-5.

 На фото воздушно-пенное оборудование представлено тремя переносными пеносмесителями, внешне напоминающими стандартные для того времени ПС-5. Мне сложно представить, как запитать пять автонасосов через три пеносмесителя. А если их всё же было пять, то почему в отчётном фотоальбоме не показать их все?

 История сохранила для нас фотографии этого автомобиля, прибывшего в апреле 1949 года на учебные занятия начсостава, но наиболее интересная для нас возможность автомобиля - подача воздушно-механической пены в тот день не производилась. На снимке бойцы подают химическую пену, используя для этих целей переносной пеногенератор ПГ-50.

 Больше информации об этом интересном автомобиле отыскать не удалось. Факты его боевой работы и дальнейшая судьба неизвестны.

 Пожарные Ленинграда не были единственными обладателями автомобилей воздушно-пенного тушения.

**ЗиС-6**

 Трехосный грузовой автомобиль, созданный на базе грузовика ЗиС-5. Серийное производство осуществлялось на ЗиСе с 1934 по 1941 год. Изготовлено 21 239 машин.

**Серийная модификация:**

ЗиС-6 — единственная серийная модель. Характерные особенности: колесная формула 6x4, червячные главные передачи, двухступенчатый демультипликатор, вакуумный усилитель тормозов, увеличенная емкость бензобака.

 Автомобиль ЗиС-6 активно эксплуатировался в Красной Армии в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны.

 На базе ЗиС-6 выпускались различные машины специального назначения: автомобильные краны, передвижная автомобильная электростанция АЭС-4, радиостанции РАФ и РАФ-KB, мастерская ПМ типа Б, бензозаправщики БЗ-35 и БЗ-41, водомаслозаправщик BM3-34, звукоулавливатели ЗТ-5, прожекторные автомобильные станции ПО-15-8 и др.

Укороченное шасси ЗиС-6 послужило базой при создании накануне войны тяжелого бронеавтомобиля БА-11.

##### 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 |
| 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 |