**01-171 Пожарный автомобиль газодымозащитной службы на шасси ГАЗ-АА 4х2 с серийным 3-дверным кузовом «Люкс» Московского кузовного завода, боевой расчет 8, полный вес 3.25 тн, 40 лс, 65 км/час, штучно, мастерские пожарной охраны, г. Ленинград 1939 г.**

1 мая 1933 года в ленинградском гарнизоне пожарной охраны в боевой расчет было включено первое в стране отделение ГДЗС. У истоков создания этой службы стояли В.В. Дехтерев, Г.Е. Селицкий, М.Ф. Юскин.

*Из книги Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд.: А. В. Карпов, Москва, 2017, перераб. и доп. Спасибо, Александр Владимирович.*

Одним из важных вопросов стала борьбы с дымом и работа по тушению пожаров в условиях сильного задымления. К такой работе должен быть готов каждый пожарный, но, как в любой профессии, есть те, кому это удаётся лучше, кто глубже изучил оборудование и снаряжение, кто более силен физически и вынослив. Так ли необходимо учить всех работников пожарной части тонкостям дымозащиты, тренировать в использовании, скажем, дымососов, поднимать до уровня ассов тех, кому это сложно? Или кому не позволяют физические данные? А если таких частей десять? Где же набрать на каждую часть столько способных и технически грамотных специалистов? Насколько проще создать из мастеров своего дела отдельный экипаж и посадить его на свой, отдельный автомобиль, оборудованный средствами защиты дыхания длительного действия, дымососами, приборами освещения.

*Журнал «Пожарная техника» № ? за 1940 г., автор Селицкий Георгий Евгеньевич, заведущий кафедрой тактики тушения пожаров на факультете инженеров противопожарной обороны охраны Ленинградского института инженеров коммунального строительства.*

**Новые специальные машины пожарной охраны Ленинграда.**

Изготовление закрытых пожарных автомобилей для Ленинградской городской пожарной охраны началось с 1932 г., когда был запроектирован первый автомобиль-автобус, предназначенный для прожекторной службы.

Вскоре после изготовления прожекторного автомобиля было приступлено к изготовлению автомобиля для газо-дымозащитной службы, а затем и для водозащитной службы, причем в конструкцию этих корпусов были внесены уже некоторые изменения для придания им более красивого внешнего полуобтекаемого вида, со скошенной лобовой стенкой.

Стремление изменить форму корпуса диктовалось, главным образом, соображениями чисто внешними, -— для приближения их к современным машинам.

К 1937 г. был изготовлен и вступил в строй первый насос-лимузин, внешнему виду которого придана еще 6олее обтекаемая форма. Однако при постройке этой машины, ввиду необходимости разместить трехколенную выдвижную лестницу, пришлось несколько завысить корпус, что, несомненно, придало всему автомобилю громоздкий вид.

Все автомашины этой группы были изготовлены в мастерских Ленинградской пожарной охраны как единичные экземпляры.

Все кузовы указанных автомашин имеют прочные деревянные каркасы, металлическую, на первых машинах, обшивку однако из-за большого веса таких кузовов первых машин в дальнейшем, т. е. на последующих машинах, от металлической обшивки пришлось отказаться и взамен ее применить фанеру, с последующей оклейкой тканью. Выбор фанерной обшивки и качество ее вполне себя оправдало. и кузовы работают хорошо. Все перечисленные машины рассчитаны па трехтонное шасси и имеют значительные размеры, приближаясь к автобусам марки ЗиС-8. Все кузовы—2-дверные, т. е. с каждой стороны имеют

дза входа.

Анализ процесса постройки первой группы закрытых автомашин показал, что проектировать отдельные кузовы нерационально, так как стоимость изготовления единичного кузова несомненно. значительно выше, чем при серийном изготовлении, и, кроме того, даже в мастерских ленинградской пожарной охраны, «располагающих кадрами весьма опытных работников. сроки изготовления оказывались значительными. Так как нецелесообразность единичного изготовления кузовов стала очевидна, главным образом, из-за длительного срока постройки, пришлось искать другой метод ускоренного изготовления кузовов. Между тем, потребность в закрытых кузовах для специальных пожарных автомобилей требовала разрешения этой задачи в возможно короткий срок.

В результате исканий стало очевидно, что наиболее реальным разрешением поставленного вопроса может быть подыскивание такого серийного кузова, габариты которого позволяли бы разместить в нем все необходимое оборудование, в зависимости от назначения автомашины. С этой целью в 1938 г. несколько выпускников Ленинградского пожарного техникума провели дипломное проектирование машин связи, водозащйты и газо-дымозащиты, с учетам существующих типов серийных кузовов, изготовляемых нашей отечественной автопромышленностью.

Представленные на эту тему дипломные проекты выпусков показали, что предварительные предположения о возможности размещения спецоборудования в серийных кузовах рельны, и это позволило вступить на путь использования таких кузовов для специальных пожарных автомашин вполне

На основе этого было преступлено к изготовлению машины связи, под которую был попользован типовой кузов полуобьекаемой формы, производства одного из ленинградских заводов. Изготовление этой машины (сведении о ней в свое время приводились на страницах нашего журнала) показало, что срок работ, стоимость и объем их значительно ниже, чем это имело место при первоначальном изготовлении по другим аналогичным машинам.

В 1939 г. перед пожарной охраной Ленинграда встал вопрос об изготовлении новой серии специальных автомобилей. Всвязи с этим необходимо было остановиться на наиболее подходящем типовом кузове, позволяющем легко и удобно разместить в нем все необходимое оснащение.

Так как основными требованиями оперативных пожарных работников к этим машинам являлись требования легкой маневренности и более высокой проходимости, чем это имелось у машин предыдущего изготовления, выбор пал на типовой кузов Люкс, производства Московского кузовного завода, монтируемый на шасси ГАЗ-АА.

Выбор этого кузова, в свою очередь, заставил пересмотреть все специальное пожарное вооружение и аппаратуру, предназначенные к размещению на автомашине, с целью снижения габаритов и веса.

Первые автомашины, изготовленные на основе серийных промышленных кузовов, предназначены для аварийно-восстановительных работ и для оказания технической помощи.

Последующие машины, изготовленные с использованием серийных кузовов, являются уже чисто оперативными; одни из них предназначены как прожекторные для осветительной службы, другие — для газо-дымозащитной службы.

Оборудование прожекторных машин состоит из генератора постоянного тока, приводимого в действие автомобильным мотором через обыкновенную коробку отбора мощности, принятую для машин ГАЗ-АА, соответствующего оборудования для контроля над работой генератора, групповых предохранителей и пр.

Планировка указанных автомашин принципиально такая же, как и в первой группе, но так как кузовы однодверные, то, во-первых, уничтожена переборка между кабиной шофера и

помещением команды и, во-вторых, в помещении команды установлены дополнительные откидные треста. Задняя часть кузова предназначена для размещения аппаратуры, которая, как и на всех машинах Ленинграда, принята нормального, производимого заводами СССР, но,

конечно, приспособленная для специфических нужд пожарной службы.

В имеющейся на вооружении «машине прожекторы установлены в отсеке, доступном через широкие двери сзади машины. Там же сосредоточено и распределительное оборудование, находящееся в переносных ящиках. Кроме четырех прожекторов заливающего света, на этой автомашине помещен еще один дуговой прожектор с комбинированным отражением, позволяющий давать концентрированный или рассеивающий луч.

С обеих сторон машины, над колесами, имеются ящики, в которых помещены катушки с проводами для питания прожекторов. Число мест в машине (с шофером) принято согласно действующим нормам, т. е. на 8 чел.

Между прочим, при изготовлении автомашины осветительной службы (прожекторной) возникла необходимость в легких и удобных светильниках для местного освещения, так как прожекторы заливающего света по своим габаритам не совсем удобны для освещения мелких участков работ. Для новой машины применены нормальные, изготовляемые заводами СССР, светильники-глубокоизлучатели, но путем установки ручки и ножек они из подвесных превращены в переносные.

Переделка крайне несложная и дешевая, а качество, как оперативное, так и техническое, вполне удовлетворительное.

Точно по такому же плану оборудованы и газо-дымозашитиые автомашины; разница заключается лишь в том, что отсутствует генератор, а вместо осветительной аппаратуры в заднем отсеке поставлены дымосос с электромотором к нему комплект труб.

В результате изготовления этой группы закрытых пожарных автомашин следует сделать несколько выводов, а именно:

а) для закрытых пожарных автомобилей специальных служб нет никакой необходимости проектировать и изготалять особые кузовы, а можно путем рационального размещения оборудования довольно легко перейти к изготовлению закрытых автомобилей, с использованием серийных и освоенных промышленностью кузовов;

б) большинство требований к оборудованию автомашин специальных служб значительно завышено. Стремление в такой машине иметь все, что только может потребоваться на пожаре, и тем загружать полезный тоннаж машины не может считаться правильным;

в) проектировка кузовов для пожарных автомашин с приданием им обтекаемости нерациональна, так как обтекаемость сказывается- лишь при скоростях, значительно превышающих нормальные эксплоатационные скорости пожарных автомобилей; между тем, обтекаемость требует специального и сложного каркаса, сама конфигурация которого заставляет оставлять значительные части корпуса неиспользованными для полезного размещения оборудования.

Опыт показывает, что решение использовать готовые серийные кузовы правильно и целесообразно, что еще подтверждается ведущейся сейчас проектировкой еще одной вспомогательной автомашины на базе кузова автобуса ЗиС-8. Использованием существующих типов кузовов серного производства нашей автопромышленности решается вопрос ускорении перехода на закрытые пожарные автомашины, время для чего уже давно наступило и что ожидается всеми пожарными работниками Советского Союза.

Г. Е. Селицкий

От редакции. По вопросу о пожарных автоматов специальных служб рекомендуется ознакомиться с соответствующей статьей в журнале «Пожарная техника» № 1 за 1940 г.

P.S. С мая 1933 года по постановлению коллегии Наркомхоза СССР журнал «Пожарное дело» был переименован в «Пожарную технику». В 1942 году вышел последний сдвоенный номер журнала (июль-август), который к этому времени уже назывался «Противопожарная оборона». В апреле 1955 года произошло возобновление издания журнала «Пожарное дело», учредителем выступило Главное управление пожарной охраны МВД СССР.