**01-343 Пожарный автомобиль связи и освещения с кузовом автобусного типа на шасси ЗиС-11 4х2, генератор 11.5 кВт, боевой расчёт 8 чел., полный вес до 6.7 тн, 73 лс, 60 км/час, штучно, Мастерские пожарно-технической школы ЛГПО г. Ленинграда, 1938 г.**



Первый отечественный прожекторный ход изготовили сотруд­ники Ленинградской Государственной пожарной охраны (ЛГПО) в 1929 г. На шасси грузовика Я-3 установили распределительный редуктор от пожарного автонасоса, электрический генератор мощностью 5 кВт напряжением 127 В, понижающий трансфор­матор для питания прожекторных ламп напряжением 12 В. Иног­да их подключали к автомобильному аккумулятору. В кузов гру­зили прожекторы и разнообразный инструмент. Развертывая ос­вещение, старались подключать трансформатор к ближайшей подстанции. Бойцы с небольшими прожекторами (диаметром до 35 см) проникали в здание, освещая пожарным путь к очагу возгорания. Эффект такого освещения помещений горящих объектов оказался высоким и показал целесообразность соз­дания специальных машин. В этом снова отличилась ЛГПО. Вот как поступили ее специалисты.

Прожекторный автомобиль сделали из автобуса ЗиС-8 (шас­си АМО-4, позднее ЗиС-11). За спинкой водительского сидения расположили распределительную коробку от [ПМГ-1](http://fire-truck.ru/encyclopedia/pozharnaya-mashina-pmg-1-1932-god.html). Салон раз­делили на три отсека: передний, средний, задний. В последнем установили электрогенератор, на перегородке закрепили шесть прожекторов диаметром 35 см с лампами мощностью 500 Вт. В средний — поместили 12 переносных прожекторов диаметром 25 см с лампами по 250 Вт (каждый с проводом дли­ной 40 м) и два — диаметром 50 см и лампами по 1000 Вт. Там же положили две распределительные коробки. Провода в вось­ми бобинах по 50 м втиснули в ящики, подвешенные к поднож­кам машины. В переднем отсеке был пульт управления освещением, три скамьи, в их коробах лежали защитные костюмы, са­поги, амуниция и приборы личной защиты, на полу стоял транс­форматор. Как же использовалась эта машина на пожаре?

Подъехав к горящему объекту, из автомобиля вытаскивали прожектора, устанавливали их на треноги и подсоединяли к ним провода. Трансформатор подключали к электроподстанции или генератору, после чего включали прожектора. При необходимо­сти носимыми прожекторами освещали внутренние помещения горящего здания. При изменении ситуации прожектора перено­сили на другие места. Потушив пожар и обеспечив отъезд по­жарных, укладывали прожектора, провода и прочие принадлеж­ности на свои места. Лишь после этого покидали пожарище.

**Технические характеристики прожекторного автомобиля ЛГПО (ЗиС-11)**

|  |  |
| --- | --- |
| Базовое шасси | ЗиС-11 |
| Численность экипажа | 10 чел. |
| Прожекторы в задней чести (500 Вт) | 6 штук |
| Выдвижные прожекторы (1000 Вт) | 2 штуки |
| Носимые прожекторы (200 Вт) | 12 штук |
| Мощность электрогенератора | 11,5 кВт |
| Количество взрывобезопасных ручных фонарей | 6 штук |
| Количество защитных костюмов | 6 компл. |
| Количество ручных электропил | 4 штук |

**ЗиС-11**

С 1934 года на заводе имени Сталина в Москве началось производство шасси ЗиС-11, предназначенных для монтажа пожарного оборудования. Это было первое шасси специально разработанное для пожарной техники. Шасси не разрабатывалось с нуля, за основу взяли шасси АМО-4. Колёсная база 4420 мм, грузоподъёмность 3,5 т. Большая их часть направлялась на Московский завод пожарных машин для изготовления пожарного автонасоса-линейки ПМЗ-1. Годовой выпуск ПМЗ-1 колебался в пределах 360-390 экземпляров.

В штучном порядке мастерскими пожарных частей на этом шасси изготавливались пожарные автомобили газодымозащитной службы, водозащитные, углекислотно-снежного и пенного тушения, автомобили освещения, технической службы. Созданные пожарные автомобили обладали хорошими тактико-техническими характеристиками.

Шасси имело такую же колёсную базу, как и автобус ЗиС-8, (4420 мм), но «грузовые» рессоры и 6-вольтовое электрооборудование. От шасси ЗиС-5, шасси для «пожарок» отличалось наличием второго топливного бака на 60 литров, «переключающей» коробкой в трансмиссии и усиленной системой охлаждения двигателя. Дополнительная коробка в трансмиссии, управлявшаяся одним рычагом, и стоявшая после основной КПП, переключала привод от мотора либо на ведущие колёса, либо на пожарный насос, либо на генератор или дымосос, в зависимости от целевого назначения машины. Система охлаждения включала в себя дополнительный теплообменник в корпусе пожарного насоса и трубопроводы, соединявшие его с рубашкой охлаждения мотора, из-за чего общий объём системы охлаждения увеличился с 23 до 41 литра. Теплообменник не позволял боевому расчету, пожарному насосу или другому ПТВ замёрзнуть при выездах в зимнее время.

В 1934-36 г. произведено 3047 ед.

**Технические характеристики ЗиС-5**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Количество мест | 2 (в кабине), 25 (в кузове) |
| Габариты, мм | |
| Длина | 6006 |
| Ширина | 2235 |
| Высота | 2160 |
| Масса, кг | |
| Снаряженная | 3100 |
| Полная | 6100 |
| Грузоподъемность, кг | 3000 |
| Двигатель | |
| Модель | ЗиС-5, ЗиС-5М |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 6 |
| Объем, см3 | 5550 |
| Мощность, л.с. | 73-77 |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Максимальная скорость, км/ч | 60 |
| Расход топлива, л/100км | |
| Смешанный | 33 |
| Объем топливного бака, л | 60 |