**01-008 ЗиС-44 пожарный автобус, штаб или автомобиль связи и освещения, с отдельным 2-дверным деревянным кузовом-фургоном на шасси ЗиС-5В 4х2, мест ?+2, полный вес до 6.1 тн, ЗиС-5 или ЗиС-5М 73/77 лс, 60 км/час, переделано из армейского санитарного фургона, вторая половина 1940-х г.**

Формально говоря, у этой модели пожарного автобуса прототип не обнаружен и его надо записать в игрушки. Однако несмотря на то, что никаких упоминаний и, тем более, фотографий история для нас не сохранила, вполне вероятно, что в каком-то пожарном гарнизоне такой автомобиль существовал.

*Источник и имя автора не сохранил. Извините!*

По окончанию Великой Отечественной Войны армейские санитарные фургоны ЗиС-44 были сняты с вооружения и переданы местным властям для использования в немедицинских целях. В частности ЗиС-44 в ограниченном количестве использовался на службе в системе НКВД СССР в целях перевозки личного состава или заключенных и в пожарной охране в качестве штаба или автомобиля связи и освещения. В основном это были машины переделанные своими силами под собственные нужды из списанных армейских санитарных фургонов.

В 1942 г. ЗиС возобновил производство грузовиков [ЗиС-5](http://www.ussrtoscale.com/----5.html), но уже в упрощённом варианте, получившем индекс ЗиС-5В. На основе этого автомобиля с 1942 г. стал производиться санитарный фургон с обозначением ЗиС-44. Идея создания такой машины созрела еще в период советско-финской войны 1940 года, решение о серийном выпуске было принято вскоре после начала Великой Отечественной войны. Однако организовать промышленное производство ЗиС-44 удалось только к середине 1942 года.  
 ЗиС-44 представляет собой упрощенный тип фургона многоцелевого применения с различным оборудованием внутри. В своем большинстве выпускался как санитарный автомобиль для перевозки раненых. Первая сотня машин была выпущена с кузовом, у которого имелись две загрузочные двери сзади, впоследствии от них отказались и устанавливали справа одну боковую и распашную заднюю двери. Для обеспечения водонепроницаемости деревянная крыша оклеивалась крашеным брезентом. Внутри кузова на скамейках могло разместиться 18 сидячих раненых, лежачих раненых размещалось 7, при этом длина автомобиля превышала стандартный бортовой ЗиС-5В всего на 13 см. ЗиС-44 оснащался 6-цилиндровым 73-сильным нижнеклапанным двигателем и 4-ступенчатой коробкой передач. Расходовал 36 л топлива на 100 км пути и развивал максимальную скорость 60 км/ч. Правда, на грунтовых дорогах он редко двигался быстрее 30 км/ч. Скорость транспортировки нередко диктовалась состоянием раненых бойцов Красной Армии и реальной обстановкой.

Армейские подразделения использовали грузовик с фургонным кузовом в качестве передвижных аптек, мобильных операционных, фотолабораторий и различных мастерских.

Варианты

**ЗиС-44**‒ пятидверный санитарный фургон для перевозки раненных на шасси ЗиС-5В (1942 г.)

**ЗиС-44**‒ четырехдверный санитарный фургон для перевозки раненных на шасси ЗиС-5В (1942-1946 г.)

**ЗиС-44** ‒ штабной автомобиль на шасси ЗиС-5В и Studebaker US-6, 20 шт. (1944 г.)

Такие санитарные фургоны производились до февраля 1945 г. Всего на ЗиСе было изготовлено 517 шт. автобусов, также дополнительно изготавливались кузова под создание штабных автомобилей на шасси ЗиС-5В и Studebaker.

**Упрощенный ЗиС-5В**, выпускаемый в условиях военного времени, когда все материалы дефицитны, а жизнь автомобиля коротка, стал значительно проще базовой модели. Деревянный каркас кабины вместо жести обшивался деревянными рейками; круглые крылья красивой формы уступили место плоским, сваренным из стального листа; рулевое колесо получило деревянную обкладку, вместо двух фар осталась лишь левая фара, а механические тормоза теперь действовали только на задние колеса. У кузова остался лишь задний откидной борт. Принятые меры позволили сэкономить на каждой машине почти 124 килограмм металла, что с учетом многотысячного производства грузовиков имело огромное значение в трудное военное время.

Но все эти упрощения не означали ухудшения параметров автомобиля. Напротив, он сохранил все те качества, за которые его любили шоферы. Хотя, скажем, особым комфортом ЗиС-5В не отличался — был без амортизаторов в подвеске, без обогрева кабины, да и вентиляция осуществлялась через приоткрытое ветровое или опущенные боковые стекла. Поэтому зимой в кабине было холодно, летом — жарко и пыльно. Механические тормоза требовали больших усилий, а эффективность их оставляла желать лучшего. Зато очень важным качеством конструкции являлось то, что большинство из 4,5 тысячи его деталей имели такие пропорции, что сломать их было можно только при очень уж грубом и неумелом обращении. Более того, конструкция «трехтонки» позволяла разобрать машину с минимальным количеством инструмента.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| 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 |