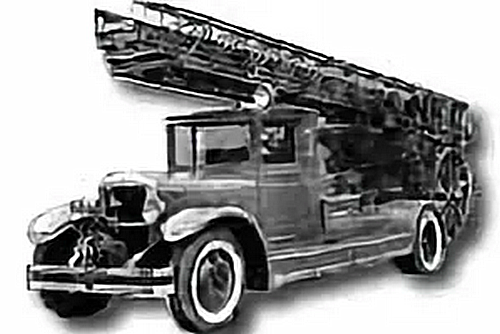
**01-443 Пожарная механическая съёмная стальная автолестница Метц высотой подъема до 24 м на шасси ЗиС-11 4х2, 4 колена, привод от автономного ДВС, боевой расчёт 2+2 чел., полный вес 6 тн, ЗиС-5 73 лс, 50 км/час, штучно, мастерские пожарной охраны, г. Москва, Ленинград, 1930-е г.**



**Интересная ситуация, устройство именно этой автолестницы достаточно подробно описывается И. С. Волковым в изданиях 1937, 1941, 1948 и даже 1955 годов, а сведений о ее изготовлении и боевом применении практически нет. Это подтверждает и общепризнанный авторитет в части истории пожарных автомобилей А.В. Карпов. И не случайно, ведь первые заводские пожарные лестница появились в нашей стране только в середине 1950-х годов, а до этого времени каждый пожарный гарнизон выкручивался сам.**

**Наступил XX век.** Города разрастались, наполнялись людьми и машинами, и чаще горели. К тушению возгораний все время повышали требования. Одно из них состояло в скорейшей доставке к месту бедствия пожарной техники, в том числе и выдвижных лестниц. Их вкатывали руками на специальные телеги в сложенном состоянии, возили на конных ходах, по прибытии скатывали вручную на землю, поднимали, выдвигали и устанавливали строго вертикально. Все это занимало немало времени, требовало усилий, внимания, сноровки. Меж тем улицы городов заполнялись автомобилями, причем с каждым годом все более совершенными. И людям, профессионально занятым борьбой с огнем, очень хотелось использовать при этом самоходные экипажи. **В 1920 году** московские пожарные приспособили шасси трехтонного грузовика «Берлие» для транспортировки лестницы «Магирус». Опыт оказался удачным, однако дефицит автомашин не позволил распространить его. Шли годы, росла актуальность доставки на пожар выдвижных лестниц. В Ленинградской пожарной охране, ЛПО, решили имевшиеся у них деревянные выдвижные лестницы образца 1912 года возить на автонасосах Я-3. На раме автомашины закрепили направляющие для наката лестницы, установили приводимую двигателем лебедку, подтягивавшую лестницу в транспортное положение, изменили кабину, оставили на своих местах насос и подвесную катушку с рукавами, Получился оригинальный автомобиль. Приехав к месту бедствия, пожарные снимали подвешенную сзади катушку с рукавами, лебедкой опускали на землю лестницу, вручную устанавливали ее в боевое положение, используя затем машину как обычный автонасос.

**К середине 30-х годов** в стране накопилось несколько десятков выдвижных пожарных лестниц «Магирус» и «Метц», сделанных еще в 20-х и начале 30-х годов. Все они были металлическими, но на шасси устаревших иномарок, Сами лестницы оказались прочными и удобными в работе. Их часто использовали на пожарах, стройках, при ремонте многоэтажных домов. Претензий к ним не было. А возившие их машины изрядно поизносились, и запчастей не хватало. Чтобы сохранить в эксплуатации лестницы, следовало у каждой из них заменить автомобиль-носитель. Требовалось германскую лестницу «пересадить» на советское авто. Для этого подходило шасси грузовиков ЗиС-5 и ЗиС-6, которые нужно было доработать, что и выполнили в авторемонтных мастерских Московской и Ленинградской пожарных охран. Лонжероны рамы удлинили примерно на 1 м. Вставки соединили двумя поперечинами. За кабиной расположили опору для лестницы в транспортном положении и сидения для пожарных. Дополнительную трансмиссию для привода задних мостов применили от пожарной машины ПМЗ-1. Этот удачно скомпонованный автомобиль нес на себе удивительную лестницу. Все ее элементы были сделаны из тонкостенных цельнотянутых труб круглого, квадратного, двутаврового и иных форм сечения. Лестница обладала столь высокой прочностью, что по ней взбирались, прислонив ее к стене, либо в свободно стоящем положении. Съемная механическая лестница МЕТЦ доставлялась к месту пожара на автомобиле и далее транспортировалась пожарными. Операции наката и спуска лестницы, а также подъем и выдвигание колен осуществлялись с помощью специального механизма с приводом от одноцилиндрового четырехтактного бензинового двигателя, размещенного на опорной раме. При необходимости подъем и выдвигание можно было производить вручную.

«Магирусы» и «Метцы», установленные на различных шасси ЗиС, работали долгие годы. Их заменяли отечественными образцами АМ-32 и АМ-45 лишь с 1955 года.

**ЗиС-11**

С 1934 года на заводе имени Сталина в Москве началось производство ЗиС-11 – автомобилей, которые предназначались для монтажа пожарного оборудования. Выпуск ЗиС-11 закончился с началом войны в 1941 году, а после войны началось производство пожарных машин на шасси уже совершенно новых послевоенных грузовиков. За все время производства было выпущено 3047 экземпляров ЗиС-11.

**Технические характеристики ЗиС-11**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Грузоподъемность, кг | 3500 |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
|  |  |
| Максимальная скорость, км/ч | 60 |
| Расход топлива, л/100км Смешанный 35 | |
| **Двигатель ЗиС-11** | |
|  | |
| Марка | ЗиС-5 |
| Тип | карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый |
| Число цилиндров | 6 |
| Число клапанов/расположение | 12 / нижнеклапанное |
| Диаметр цилиндров | 101,6 |
| Ход поршня | 114,3 |
| Рабочий объём | 5555 см 3 |
| Степень сжатия | 4,2 |
| Мощность | 73 л.с. (54 кВт) при 2300 об/мин. |
| Максимальный крутящий момент | 28,5 Н.м при 1100 об/мин. |
| Частота вращения коленвала | 2400 об./мин |
| Расход топлива | 30 л./ 100 км. |
| Охлаждение | Жидкостное |
| КПП | Механическая 4-х ступенчатая |
| Ёмкость топливного бака | 105 л. |
| Максимальная скорость | 60 км/ч. |
| Подвеска | Зависимая рессорная |
| Шины | 34 / 7 дюймов |