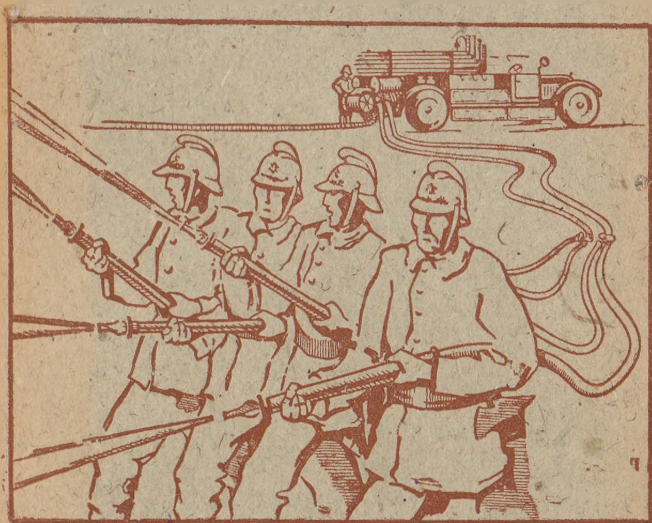


**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ СОЮ-
ЗА ОБЩЕСТВ АВТОДОР СССР**

АВТОНАСОС

„ПОЖАРНЫЙ АВТОДОРОВЕЦ“



ГОСТРАНСИЗДАТ
МОСКВА ◦ ЛЕНИНГРАД

1932

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ СОЮЗА ОБЩЕСТВ АВТОДОР СССР

614

Автомобиль—трудящимся

Не выдвигать
до 1934

АВТОНАСОС „ПОЖАРНЫЙ АВТОДОРОВЕЦ“

393017

301278

14

12

1 9 3 2

Редактор М. Ю. Юнпроф.

Техред. М. Зильберборт.

Тип. «За Индустриализацию», Цветной бул., 30.

Сдано в набор 28/VII—32 г. Подписано к печати 16/X—32 г.

Размер бум. $72 \times 105 - 1/32$ л. $1\frac{1}{8}$ п. л.

Уполн. Главлита Б-22041 ОГИЗ 1934—Т 336.

70 400 знаков в печ. л.

Тираж 5 240 экзempl.

Зак. тип. 439.



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Репорт завода пожарных автомобилей № 6 ВАТО.	4
Описание автонасоса „Пожарный авто- доровец“.	6
Описание устройства и работы насоса	11
Спецификация деталей турбонасоса.	20
Спецификация деталей передаточной коробки и ее крепления.	23
Инструкция по управлению и уходу за автонасосом.	26
Обращение и уход за пеногенератором.	28
За Автодор, за моторизацию и механи- зацию пожарной обороны страны.	30

**ДОГОНИМ И ПЕРЕГОНИМ В КРАТЧАЙШИЙ СРОК
ПЕРЕДОВЫЕ ПО ТЕХНИКЕ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИЕ
СТРАНЫ. ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ В
МЕХАНИЗАЦИИ И МОТОРИЗАЦИИ ПОЖАРНОЙ
ОБОРОНЫ**



**ПАРТИИ,
ПРАВИТЕЛЬСТВУ,
АВТОДОРУ**

Р А П О Р Т

завода пожарных автомобилей № 6 ВАТО.

Учитывая огромное хозяйственное и политическое значение укрепления пожарной обороны страны, а также требования, предъявленные Пожарным бюро ЦС Автодора, завод пожарных автомобилей № 6 ВАТО приступил с января 1931 г. к конструированию нового мощного советского пожарного автомобиля с центробежным насосом на шасси „АМО 4“, который окончательно избавит пожарную оборону Союза от ввоза заграничных машин.

В результате дружной ударной работы заводского коллектива, при активнейшем содействии Пожарного бюро ЦС Автодора, завод № 6 сконструировал впервые в СССР центробежный пожарный насос и выпустил пожарный автомобиль с центробежным насосом на шасси „АМО 4“, названный заводской общественностью „Пожарный автодорец“.

Завод уже приступил к серийному выпуску новых пожарных автомашин, являющихся мощным орудием механизированной и моторизированной борьбы с пожарами в городах, промышленности, на транспорте и крупных совхозах и колхозах.

В настоящее время завод поставил перед собой задачу сконструировать пожарный автомобиль облегченного типа для пожарной охраны колхозов, совхозов и небольших городов.

Радортуя о своей победе на противопожарном фронте, заявляем, что все силы, весь свой опыт отдадим на дело укрепления пожарной обороны, на дело ее механизации и моторизации, на дело победы идей Автодора и выполнения наказов партии и правительства об автомобилизации пролетарской страны.

ЗАВОДОУПРАВЛЕНИЕ

ЯЧЕЙКА ВКП(б)

ЗАВКОМ

КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА

**ВООРУЖИМ ПОЖАРНУЮ ОБОРОНУ СОЮЗА БОЕ-
ВЫМИ ПОЖАРНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ, МОТО-
ЦИКЛАМИ, ГЛИССЕРАМИ, МОТОРНЫМИ КАТЕРА-
МИ! УКРЕПИМ ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ФРОНТ!**



ОПИСАНИЕ ПОЖАРНОГО АВТОНАСОСА «ПОЖАР- НЫЙ АВТОДОРОВЕЦ» НА ШАССИ «АМО—4», УСТ- РОЙСТВА И РАБОТЫ ЦЕНТРОБЕЖНОГО НАСОСА ЗАВОДА № 6 ВАТО И ИНСТРУКЦИЯ ПО УПРАВЛЕ- НИЮ И УХОДУ

Первые 30 час. хода новой машины— 30 км в час.

Описание автонасоса „Пожарный Автодоровец“

I. Шасси: Амо—4.

II. Моторы: Бензиновый 60 л. с. Шестицилиндровый со стартером и с бензиновым насосом.

III. Насос: Двухступенчатый центробежный насос, высокого давления, завода № 6 ВАТО.

Насос производительностью около 1 400 л в 1 минуту при общей манометрической высоте 80 м.

Насос имеет один приемный всасывающий штуцер с гайкой и перекрывающим клапаном и два выкидных напорных штуцера с вентилями на обе стороны машины.

Насос установлен в задней части и закрыт сверху кузовом, с боков — дверцами и сзади — отстегивающимся фартуком.

IV. Оборудование: 1. Крытая кабина для шофера и для начальника команды. 2. Кузов для команды с продольными сидениями для 10 чел. команды, по 5 чел. с каждой стороны. 3. Ящики для инструментов и принадлежностей: а) под сиденьями команды — три, б) в спинке кузова — один и в) под подножками между крыльями — два. 4. Бак для первой помощи и для за-

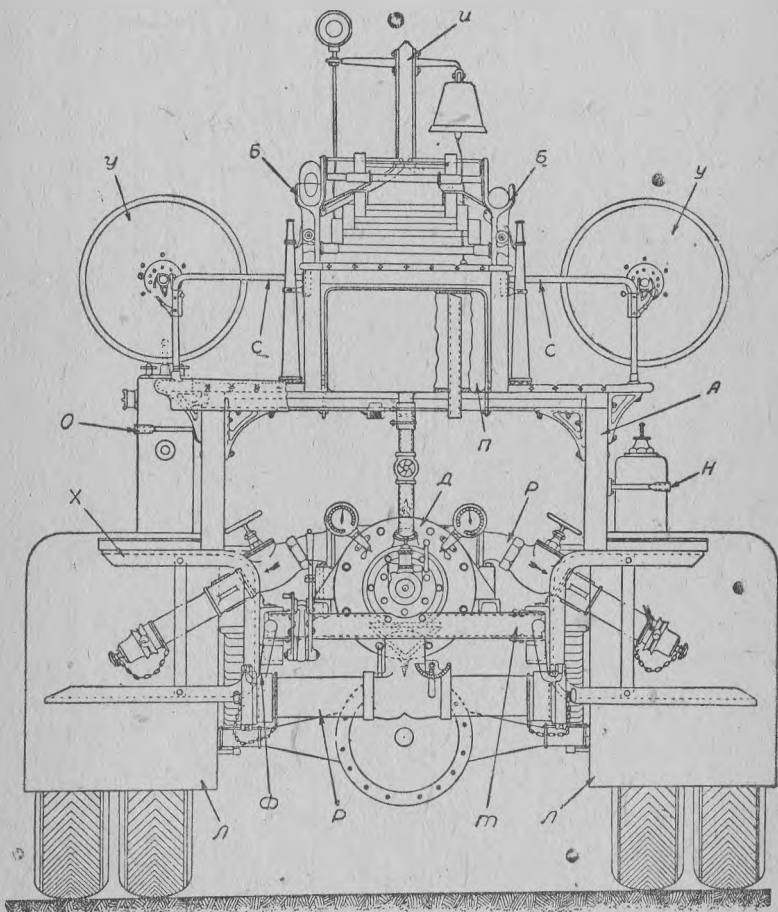
ливки насоса, емкостью 360 л, расположен в верхнем ящике кузова, служащего спинкой для команды. 5. Катушек для рукавов — 3, две из них боковые на 80 м рукавов (пеньковых 62,5 мм диаметром) каждая, расположены на сиденьи кузова на особых кронштейнах над задними крыльями машины, и одна задняя, с'емная, откидная на колесах для перевозки, для 160 м пеньковых рукавов 62,5 мм диаметром. 6. Два брандспойта с мундштуками 24 и 20 мм устанавливаются сзади; запасные мундштуки в количестве двух по 16 мм и один 8 мм в ящике под кузовом. 7. Четыре приемных всасывающих рукава длиною по 3 м каждый и диаметром 100 мм, с гайками укладываются в ящиках подножек. 8. Места-гнезда для установки стендера двух огнетушителей на подножках. 9. Приемная сетка с обратным клапаном на подножке. 10. Места для укладки лестниц устроены на верхнем ящике кузова, выдвижная — на кронштейнах и на роликах, штурмовая — сверху на роликах, лестница-палка и багор — на боковых кронштейнах-крюках. 11. Пеногенератор, производительностью 1000 л в 1 минуту, — на подножке у шоферского сиденья. 12. Места для двух факелов. 13. Запасное колесо с резиной на подножке. 14. Освещение электрическое от динамо и аккумулятора — две фары, два красных надфарника, лампа для освещения насоса и с'емный прожектор с катушкой и проводом в 30 м и тревогой. 15. Переходник к приемным рукавам для работы от стендера. 16. Сигналы — электрический гудок и колокол. 17. Указатели направления с двух сторон переднего щитка. 18. Отделка на кузове — металлические поручни по бокам и сверху ящика. Ящики окантованы деревом, подножки обиты рифленой резиной и окантованы металлическими шинами. 19. Окраска — вся машина в красный цвет, кузов под натуру дерева лаком, крылья в черный цвет. 20. Инструмент:

Ключи спиральные—4; ломкрат Ф-15—1; тавот пресс со шлангом—1; шланг к автонасосу—1; зубило—1; ключ разводной—1; пассатижи

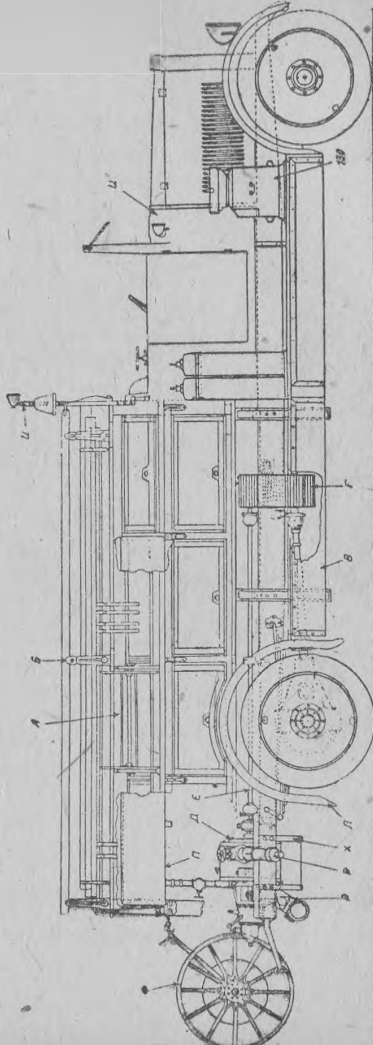
длиной 20 мм—1; отвертки—2; ключи гаечные — 2; плоскогубцы с кусачками—1; сумка брезентовая для инструмента—1; шланг резиновый для радиатора—1; ключ специальный для пожарного оборудования—1; ключ горцовый—1; лопатки для шин—2.

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ АВТОНАСОСА „ПОЖАРНЫЙ АВТОДОРОВЕЦ“ НА ШАССИ АМО—4

№№ ц/п	№№ гру- ппы.	Наименование группы
1	А.	К у з о в
2	Б.	Крепление кузова и лестниц
3	В.	Ящик-подножка и крепление
4	Г.	Передаточная коробка
5	Д.	Т у р б о н а с о с
6	Е.	Карданный вал
7	Ж.	Охлаждение мотора
8	З.	Управление мотором и насосом
9	И.	К о л о к о л
10	К.	Установка пеногенератора
11	Л.	Крылья крепления
12	М.	Приемная сетка
13	Н.	Крепление огнетушителя
14	О.	Крепление стендера
15	П.	Бак и установка
16	Р.	Приемный и выкидной трубопровод
17	С.	Поручни задние и боковые
18	Т.	Крепление турбонасоса и задней катушки
19	У.	Боковая катушка
20	Ф.	Задняя катушка
21	Ц.	Т о р п е д о
22	Ч.	Крепление запасного колеса
23	Х.	Задняя приступка и верхняя подножка
24	Щ.	Задняя кулиса
25	Э.	Крепление приемной сетки, факела и брендспойта
26	130	Пеногенератор



Автонасос Ваді



Автонасос сбоку.

ОПИСАНИЕ УСТРОЙСТВА И РАБОТЫ НАСОСА

Насос имеет чугунный корпус (рис. 1 а, 1 б, 1 в, 2 и 3) в котором заключены и посажены на один стальной вал



Рис. 1 а.

два рабочих колеса. Каждому рабочему колесу присвоено направляющее колесо, неподвижно сидящее в корпусе насоса.

Как рабочие колеса, так и направляющие сделаны из бронзы.

Стальной вал насоса соединен с трансмиссионным приводным валом передаточной коробки и приводится в движение от двигателя автомобиля.

Одно рабочее колесо и одно направляющее составляют самостоятельное целое, которое воспринимает

воду и выбрасывает ее под известным давлением и называется **первой ступенью насоса**.

Второе рабочее колесо и направляющее его колесо составляют **вторую ступень насоса**, воспринимающую

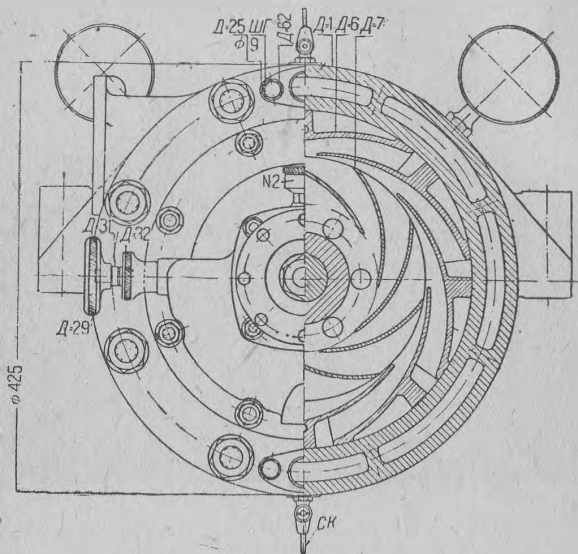


Рис. 16.

шую полученное давление первой ступени и дающую еще новое увеличение давления.

Первая ступень со второй соединены особым пропускателем воды.

При вращении рабочих колес вода, поступающая из приемной линии к первому рабочему колесу, в середину его, отбрасывается последним к его периферии

и поступает уже под известным давлением по каналам направляющего колеса к середине второго рабочего колеса, работающего подобно первому, и получает но-

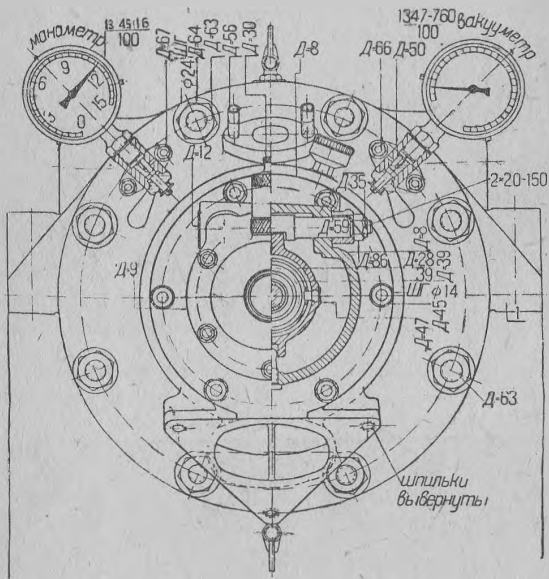


Рис. 1 в

вый импульс, с повышенным давлением нагнетания, и, проходя камеры второго направляющего колеса, выбрасывается через выкидной штурец наружу. Чем быстрее вращаются рабочие колеса, тем больше увеличивается давление нагнетания.

Приводной вал, на котором сидят рабочие колеса, сделан из стали и имеет бронзовые защитные втулки и работает на двух шарикоподшипниках.

Против осевых давлений приводной вал разгружен.

Чугунный корпус насоса имеет рубашку, через которую циркулирует постоянная вода, которая имеется в радиаторе. Циркуляция происходит от мотора в ра-

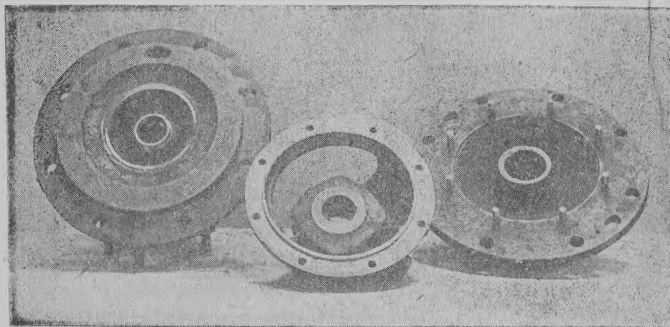


Рис. 2.

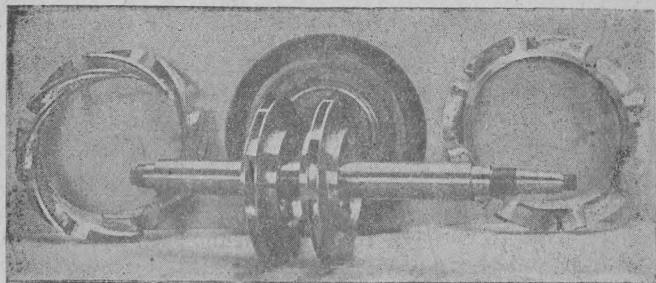


Рис. 3.

диатор, оттуда в рубашку насоса и обратно в мотор, чем и достигается охлаждение мотора и в то же время отепление насоса.

Циркуляция воды проходит под давлением водяной помпы мотора.

В задней части насоса к его всасывающей крышке присоединен специальный вакуум-аппарат ротационный, эксцентрикового типа, производящий разрежение воздуха и подсосывание воды (рис. 4).

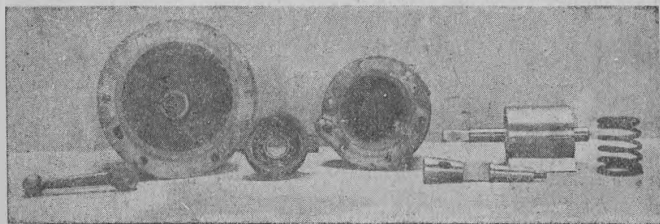


Рис. 4.

Вакуум-аппарат имеет специальный рычаг-ручку для приведения его в действие. Кроме подсосывающего аппарата, насос соединен с баком, имеющимся на пожарном автонасосе для того, чтобы заливать насос, не пользуясь вакуум-аппаратом, путем простого открытия вентиля.

Насос имеет приемный штуцер с гайкой.

Диаметр приемного штуцера 100 мм.

По обе стороны насоса имеются выкидные штуцеры, диаметром 75 мм, с вентилями.

Насос имеет манометр, вакуумметр.

Насос снабжен двумя краниками для выпуска воды из насоса и из охлаждающей рубашки и одним краником для выпуска воздуха из рубашки.

Для смазки подшипников насоса и вакуум-аппарата имеются масленки Штауфера.

Насос установлен в задней части шасси и приводится в движение от мотора через передаточную ко-

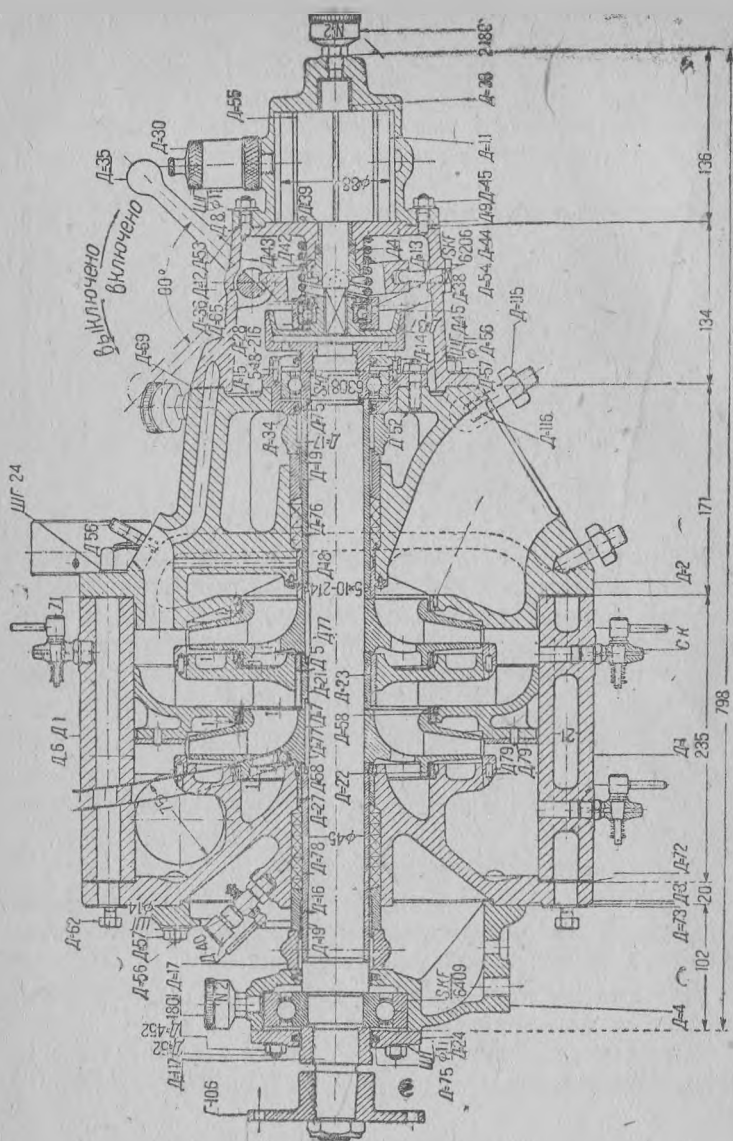


Рис. 5. Разрез насоса.

Включение производится по прибытии на место с шоферского сиденья.

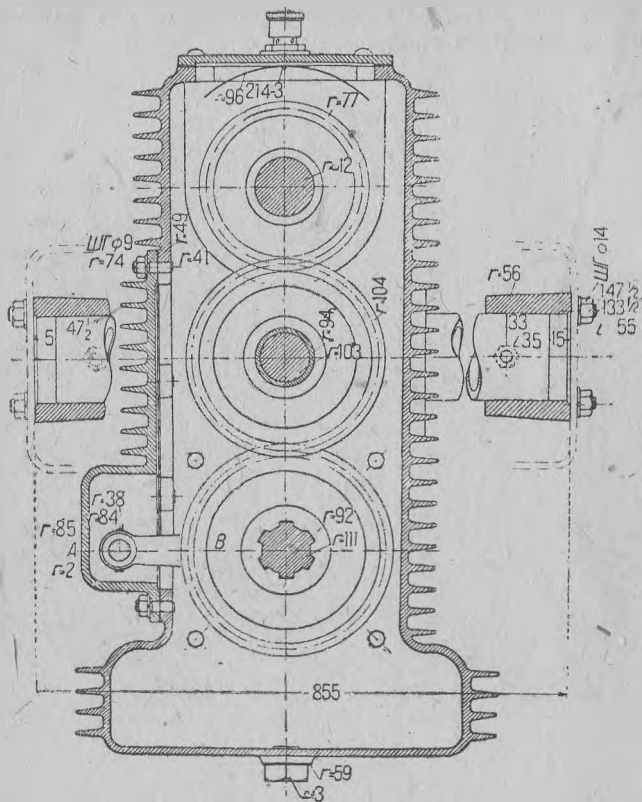


Рис. 7. Поперечный разрез передаточной коробки.

Максимальное число оборотов насоса — 2 700.
 Производительность в 1 мин. при общей манометрической высоте (подсасывание + под'ем)

}	80 м. ... 1 400 л.
}	60,5 м...1 800 »

Наивысшая высота засасывания — 8 м.

Время засасывания при высоте от 1,5 м до 8 м — от 5 до 25.

Дальность водяной струи при давлении в 8 атм. и мундштуке 20 мм — 40 м и при давлении 10,5 атм. и мундштуке 22 мм — 45 м.

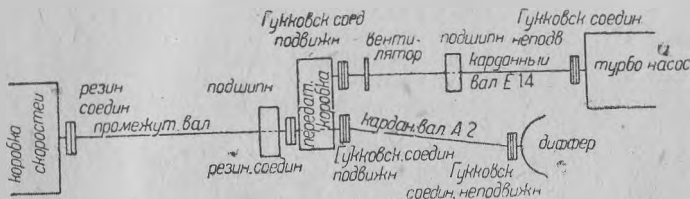


Рис. 8. Схема трансмиссии.

Высота водяной струи при давлении 8 атм. и мундштуке 20 мм — 35 м и при давлении 10,5 атм. и мундштуке 20 мм — 40 м.

Рабочее давление при пеньковых рукавах 62,5 мм диаметром, длиной 20 м.

		Первые 30 час. работы насоса на новой машине
Мундштук	28 мм— 6 атм	5
"	24 " — 7 "	6
"	20 " — 8 "	7
"	16 " —10 "	9
Два мундштука по	16 мм—7 атм	6
Три "	14 "—7 "	6
Четыре "	12 "—7 "	6

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ ТУРБОНАСОСА

№№ детал. и но-менкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
Н а с о с			
д-1		Корпус турбонасоса	1
д-2		Всасывающая крышка	1
д-3		Передняя крышка	1
д-4		Передняя опорная крышка	1
д-5		Перетекатель	1
д-6		Направляющие аппараты	2
д-7		Рабочие колеса	2
д-8		Картер конуса	1
д-9		Картер воздушной помпы	1
д-11		Ротор воздушной помпы	1
д-12		Пробка крана	1
д-13		Кольцевой рычаг	1
д-14		Крышка к гнезду подшипника	1
д-15		Гнездо подшипника	1
д-16		Полов. втулк. уплотн.	4
д-17		Вилка уплотн.	2
д-18		Втулка всасывающей крышки	1
д-19		Защитные втулки	2
д-21		Распорная втулка	1
д-22		Кольца уплотн.	4
д-23		Втулка к перетекателю	1
д-24		Крышка к опорной крышке	1
д-128		Фланцы к всасывающей крышке	2
д-27		Втулка передней крышки	1
д-55		Лопатки ротора	8
д-56		Шпильки	16
д-57		Гайки точеные	14
д-58		Винты стопора	10
	шг-13	Шайбы Гровера	14
д-59		Шпонка	1
д-62		Болты к детали № Д-3	4
д-63		Шпильки	16
д-64		Гайки точеные	16
	шг-24	Шайбы Гровера	16
д-65		Шайбы к гнезду подшипника	1
д-66		Шпильки	4
д-67		Гайки точеные	4

№№ детал. и номенкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
	шг-9	Шайбы Гровера	8
д-68		Шпильки	4
д-69		Прокладка	1
д-71		Прокладка	1
д-72		Прокладка	1
д-73		Прокладка к фланц. охл.	2
д-74		Прокладка	2
д-75		Кольца войлочные	4
	нс-10	Набивка сальника	1
д-77		Шпонки	2
	нс-10	Набивка сальника	1
д-79		Шпильки	6
д-81		Гайка упорная	1
д-127		Гнездо подшипника	1
д-29		Маховики	2
д-31		Винты нажимные	2
д-32		Колпачковые гайки	2
д-33		11 втулка воздушной помпы	1
д-34		Прокладка	1
д-35		Рукоятка крана	1
д-36		Зажимная гайка к детали Д-38	1
д-39		Втулка воздушной помпы	1
д-41		Кольцо войлочное	1
д-42		Сальник воздушной помпы	1
д-43		Пружина воздушной помпы	1
д-45		Гайки точеные	14
д-47		Винты к кольцевому рычагу	2
	шг-11	Шайбы Гровера	14
	6206	Шарикоподшипник	1
	6308	Шарикоподшипник	1
	6409	Шарикоподшипник	1
д-49		Пружины к перекр. кран.	2
д-51		Рукоятки	2
д-52		Шпильки	13
д-53		Прокладка	1
д-54		Опорный винт	1
г-108		Шпонка на вал насоса	1
г-106		Муфта на вал насоса	1
д-37		Неподвижной конус	1
д-38		Подвижной конус	1
д-86		Коронная гайка	1

№№ детал. и но-менкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
д-107		Гайка коронная	1
д-117		Вал турбонасоса	1
д-89		Проб. перекрос. кран.	2
д-20		Турбонасос в сборе	1
	ск-1/4"	Спускные краники 1/4" газа	3
	216-5	Винты	4
	214-5	Винты	2
	150-3	Шплинт разводной	1
	1801-3	Масленки Штауфера № 2	3
	1345-100	Манометр (b) 100×16 атм.	1
	1347-100	Вакууметр (c) 100×760 см.	1
	148-2	Шайбы черные	2
	пк-1/4	Перекр. кран 1/4 газ	2
д-111		Шпильки	8
д-112		Гайки точеные	8
д-40		Масленки с кранами в сборе	2
д-50		Краны перекр. в сборе	2
д-114		Спускная трубка	1
МАСЛЕНКА К ВОЗДУШНОЙ ПОМПЕ			
д-99		Корпус масленки	1
д-101		Прокладка	1
д-102		Днище	1
д-103		Шайба	1
д-104		Кольцо	1
д-105		Шайба	1
д-106		Прокладка	1
д-108		Гайка	1
д-122		Стержень масленки	1
д-121		Шляпки	1
д-30		Масленка к воздушной помпе в сборе	1
д-116		Шпильки	3
д-115		Гайки точеные	3
	шг-19	Шайбы Гровера	3
д-113		Шпильки	2
д-119		Колпачки к масленкам	2

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ ПЕРЕДАТОЧНОЙ КОРОБКИ И ЕЕ КРЕПЛЕНИЯ

№№ детал. и номенкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
Передачная коробка			
г-1		Корпус коробки А-4	1
г-2		Крышка корпуса	1
г-3		Гнездо подшипника	1
г-4		Гнездо подшипника	2
г-5		Крышка сальника	1
г-119		Установочные гайки	2
г-12		Верхняя крышка коробки	1
г-13		Крышки кронштейна	4
г-14		Кронштейн для крепления коробки	1
г-114		Установочные гайки	2
г-28		Контргайки	2
г-33		Регулирующая гайка	1
г-34		Предохранитель	1
г-35		Уплотнительная гайка	1
г-37		Пружина к детали № 2—34	1
г-38		Штифт	1
г-39		Пробки	2
г-41		Шпильки к деталям Г-1 и Г-2	10
г-42		Шпильки	8
г-43		Шпильки к детал. Г-13, Г-14 и Г-1	8
г-49		Прокладка	1
г-51		Пластика к детали Г-35	1
г-52		Штуцер сапуна	1
г-53		Сетка сапуна	1
г-54		Кольцо сапуна	1
г-55		Крышка сапуна	1
г-56		Флан. для крепления коробки А-4	4
г-57		Трубы для крепления коробки А-4	2
г-59		Прокладки	2
г-106		Муфта	1
г-108		Шпонки	3
г-107		Коронные гайки	2
г-115		Коронные гайки	1
д-52		Шпильки	16
д-45		Гайки	16
д-57		Гайки	16

№№ детал. и но-менкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
д-67		Гайки	10
г-75		Прокладка к крышке	1
г-76		Шпонки	6
г-77		Шестерня зуб. 22	1
г-112		Дополнительный вал	1
г-104		1 шестерня зуб. 26 $\frac{1}{2}$	1
г-103		Промежуточный вал	1
г-109		Задний карданный вал	1
г-111		Передний карданный вал	1
г-84		Вилка переключения	1
г-85		Валик переключения	1
г-86		Прокладка к детали Г-3	1
г-87		Прокладка к детали Г-4	2
г-88		Прокладка к детали Г-5	1
г-89		Гнезда подшипников *	2
г-91		Прокладки к детали Г-89	2
г-92		Передвижная шестерня	1
г-93		Распорная втулка к детали Г-112	1
г-94		Распорные втулки к детали Г-103	2
г-95		Распорн. втулки к дет. Г-104 и Г-111	2
г-96		Отражатель	1
г-116		Кольцо войлочное	1
г-117		Кольцо войлочное	4
г-118		Кольцо войлочное	1
	133-1/2	Болты черные	20
	147-1/2	Гайки	20
	шг-14	Шайбы Гровера	16
	шг-13	Шайбы Гровера	16
	шг-11	Шайбы Гровера	16
	шг-9	Шайбы Гровера	10
	214-6	Винт	1
	214-3	Винт	2
	150-3	Шилинты разводные	3
	214-8	Винты	4
	№ 6309	Шарикоподшипники	6
	№ 6306	Шарикоподшипники	2
	№ 6304	Шарикоподшипники	1
г-30		Передаточная коробка в сборе	1
г-20		Сапун в сборе	1
г-105		11 шестерня зуб. 26	1
г-113		Предохранительное кольцо	1

№№ детал. и номенкл.	Готовые изделия	Наименование детали	Штук на машину
	150-3	Шплинты разводные	3
	в-3/16"	Винты с плотной головкой	2
	15-0113	Флан. переднего карданного вала	1
e-15-033	(15-033)	Вилка заднего карданн. вала задняя	1
e-15-022	(15-022)	Крестовина кардана	1
	15-023	Втулки вилок кардана	4
	15-024	Полукол. замочн. втул кард.	4
	15-025	Фланец вилки карданного вала	1
	15-026	Прокладка к детали 15-027	1
e-15-027	(15-027)	Колпак шарового кардана	1
	15-028	Крышка шарового колпака	1
	15-029	Набивка пробковая	1
	15-0210	Пружина крышки колпака	1
	15-0211	Тарелка пружины	1
	15-0212	Кольцо пружинное	1
	н-125	Винты к № 15-027 и 15-025	2
	н-1113	Болты к № 15-025	8
	н-2323	Шайбы пружинные	8
	н-134	Гайки к № 1113 № и 15-025	8
e-16		Пробка	1
e-17		Фланец	1
г-40		Вилка заднего кардана в сборе	1

ИНСТРУКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ И УХОДУ ЗА АВТОНАСОСОМ

I. Готовность автонасоса в гараже. Готовность автонасоса к действию заключается:

1) в исправном состоянии мотора и шасси, что зависит от постоянного надлежащего ухода и надзора;

2) в готовности насоса, для чего требуется уход за ним, сводящийся к следующему:

а) масленки Штауфера должны быть набиты тавотом до отказа для того, чтобы подшипники и сам вакуум-аппарат работали в смазке;

б) рубашка насоса должна быть наполнена водою, что производится через заливку радиатора водою и проверяется верхним краником рубашки;

в) рычаг конуса в заднем секторе у насоса должен быть в включенном положении, т.-е. отжат, а рычаг газа должен быть в выключенном положении;

г) оба вентиля выкидных штуцеров должны быть плотно закрыты.

«Бак для первой помощи» должен всегда быть с водою, чтобы в случае какой-либо неисправности вакуум-аппарата насос мог быть пущен в ход без замедления путем заливки;

д) проверять исправность действия вакуум-аппарата, для чего при проверке и прогревании мотора включить вакуум-аппарат и убедиться в тяге воздуха в контрольной трубе аппарата.

II. Пуск насоса. По прибытии на место работы шофер устанавливает машину на холостой ход, ставит на четвертую скорость и включает диффер на насос; если же

машина уже на 4 скорости, то, не включая диффера, включает сразу насос.

После включения насоса с шоферского сидения шофер переходит на зад машины к насосу, снимает заднюю катушку, отстегивает фартук, выключает конус, проверяет плотность затяжки приемных рукавов и заглушки свободного штуцера во избежание просачивания воздуха, проверяет присоединение приемной сетки (если работа происходит из естественных источников).

По сигналу «дать воду» шофер включает конус, приводит в действие вакуум-аппарат, прижимая к себе приводную ручку.

Момент засасывания вакуум-аппаратом и поступления воды в насос указывается выбрасыванием воды из контрольной трубы вакуум-аппарата, после чего шофер выключает вакуум-аппарат, отжимает ручку вакуум-аппарата от себя, открывает соответствующий вентиль выкидного штуцера и дает требуемое давление, регулируя его газом (для более лучшей смазки вакуум-аппарата желательно при работе нажимать масленку).

Во время работы подтягивает тавотницы насоса, а если нужно, то набивает вновь, чтобы подшипники всегда были в смазке.

Закрытие и открытие выкидных вентилях во время работы производится безболезненно для насоса, так как насос воспринимает воду при закрытых кранах, работая на себя.

По окончании работы шофер закрывает вентиля выкидных штуцеров, включает вакуум-аппарат для удаления из него остатков воды, выпускает воду из насоса, открывая краник, и набивает все масленки тавотом и прорабатывает вхолостую на малых оборотах.

Если нужно, добавляет в радиатор воды, уменьшение количества которой могло при продолжительной работе произойти от испарения.

По приезде в гараж автонасос должен быть осмотрен, промыт и прочищен.

Если нужно сменить воду в радиаторе, то необходимо выпустить ее и из рубашки насоса путем открытия нижнего краника, и проверить набивку масленок насоса и вакуум-аппарата, имея в виду, что вакуум-аппарат должен работать в богатой смазке.

Пользование баком первой помощи производится таким образом: при выбрасывании из бака закрыть переключающий клапан приемных штуцеров, открыть вентиль на выкидном штуцере, открыть вентиль штуцера, соединяющего бак с насосом, и включить конус.

Регулирование давления для более продолжительного расхода воды производится газом, который рекомендуется иметь около 4—5 атм.

При наполнении бака вентиль штуцера, соединяющего насос с баком, открыть.

Перекрывающий клапан приемных штуцеров открыть.

Вентиль штуцера, соединяющего приемный штуцер насоса с баком, закрыть.

Включить насос и следить за контрольной трубкой бака, из которой при заполнении бака пойдет вода.

ОБРАЩЕНИЕ И УХОД ЗА ПЕНОГЕНЕРАТОРОМ

1. Описание пеногенератора. Наружный вид. Пеногенератор имеет корпус прямоугольный, из железа, крашенный в красный цвет лаковой краской.

Длина 410 мм, высота 625 мм.

Устройство. Пеногенератор имеет сверху крышку, открываемую при работе. Порошок засыпается в воронку, имеющую сверху сетку и крышку. Порошок поступает в диффузор, в котором имеется насадок.

Диффузор соединен с выкидным штуцером 3" с гайкой. Насадок соединен с примным штуцером 2½" с гайкой; на приемном штуцере имеется вентиль ре-

гулирования пропуска воды. На вентиле имеется манометр для показания давления. В воронке — труба с отверстием для смывания порошка. В трубке — вентиль для регулирования количества воды и для смывания порошка.

Выкидной штуцер имеет обратный клапан.

II. Пуск пеногенератора в действие. Пеногенератор работает на основе смешения воды с пенообразующим порошком. Вода подается через приемный штуцер от водопровода или насоса. Давление, необходимое для правильной работы пеногенераторов, стоит в зависимости: 1) от обстановки тушения, т.е. происходит ли тушение по горизонту или с подъемом выкидной линии, с насадком или непосредственно в сопло, требуется ли густая пена или более жидкая, 2) от длины выкидной линии, 3) от качества порошка (легкий или более тяжелый состав).

При условии подачи пены по горизонтально проложенному одному прорезиненному рукаву длиной 20 м и диаметром 3" без насадка требуется давление на манометре пеногенератора до 1,5 атм.

При условии подачи пены на высоту до 11 м по одному проложенному выкидному прорезиненному рукаву длиной 20 м и диаметром 3" без насадка требуется давление на манометре пеногенератора до 4 атм. Перед засыпкой следует пустить воду, для чего соединить приемный штуцер с агрегатом или водопроводом и включить выкидную линию. Установить требуемое давление, руководствуясь имеющейся обстановкой тушения, но с непременным условием той степени давления, при которой вода свободно проходит через насадок и не поднимается в воронку, и держать это давление, не снижая и не повышая до приказа.

Установив требуемое давление, указываемое манометром, и отрегулировав вентиль на промывной трубке, засыпать пенообразующий порошок в воронку через сетку и следить за свободным пропуском и промывкой порошка.

В случае закупорки пеногенератора, могущей произойти от случайно уменьшенного давления или, наоборот, от увеличения его, следует немедленно восстановить требуемое давление и, открыв крышку воронки, прочистить пеногенератор от скопившейся пены.

III. Окончание работы. По окончании работы продолжить работу пеногенератора без порошка для промывки его и выкидных рукавов. Раз'единить линии и тщательно промыть весь пеногенератор как внутри, так и снаружи, во избежание порчи металла кислотным содержанием порошка.

ЗА АВТОДОР, ЗА МОТОРИЗАЦИЮ И МЕХАНИЗАЦИЮ ПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ СТРАНЫ

Задачи моторизации и механизации пожарной обороны страны заставляяют нас обратить особое внимание на организацию и работу коллективов Автодора в пожарной обороне. Перед коллективами Автодора стоит задача вооружить каждого пожарного авто-мототехникой, подготовить культуру моторизации и механизации, развивать пожарный автомобилизм.

Главнейшим недостатком в работе коллективов Автодора в пожарных организациях является неувязка их работы с задачами моторизации и механизации пожарной обороны. Большинство автодоровских коллективов кроме того занимается подготовкой шоферов «вообще», а не специально пожарных шоферов, и совершенно не занимается массовым обучением пожарных работников пожарной авто-мототехнике. Значительная часть автодоровских коллективов в пожарных организациях стоит в стороне от пожарного автохозяйства, совершенно не интересуется вопросами организации и рационализации его, пожарным автомобилизмом, делом улучшения дорог даже в районе, обслуживаемом данной пожарной организацией, и общественно-политической жизнью этой организации. Такое положение ставит перед автодоровскими организациями ударную

задачу: провести полную перестройку своей работы, очистить ряды коллективов от лжеавтодоровцев, пришедших в коллективы только в погоне за «баранкой». Эта перестройка должна состоять в переключении на задачи развития моторизации и механизации пожарной обороны, подготовки в централизованном плановом порядке авторботников для пожарных автохозяйств, организации кружков по изучению пожарной авто-мототехники во всех сменах, частях, отрядах, командах и дружинах, улучшения дорог и особенно подъездных путей к водоемам, рационализации оперативно-боевой и материально-хозяйственной работы пожарной организации.

Пожарная оборона кровно заинтересована в расцвете автомобилизации страны и устройстве хороших дорог. Отсюда ясно, что в каждой пожарной организации должен быть крепкий и действенный коллектив Автодора. Ликвидация автотехнической неграмотности пожарных, борьба с бездорожьем, содействие автомобилизации — все это ускорит полную моторизацию и механизацию пожарной обороны. Надо добиться сплошного вовлечения пожарных профессионалов и добровольцев в Автодор, надо добиться, чтобы каждый пожарный мог владеть авто-мотомеханическими средствами пожарной обороны. Перед начальствующим составом, перед каждым рядовым работником пожарной обороны стоит задача овладения авто-мототехникой и общей технической грамотой.

Нельзя забывать того обстоятельства, что чем многочисленнее и сильнее будут наши боевые пожарные авто-мотомашины, тем больше технических знаний потребуется от пожарных работников.

Коллективы Автодора в каждой пожарной организации должны поставить своей первоочередной задачей изучение пожарной авто-мототехники. Знакомясь с общим автоделом, они должны одновременно изучать и внедрять пожарную авто-мототехнику, организуя кружки для членов своего коллектива и для всех пожар-

ных работников. На обязанности кружка лежит детальное ознакомление с устройством авто-мотомеханических средств пожарной обороны, управлением ими, а также с назначением и эксплуатацией их. Занятия в кружке, разумеется, надо проводить под руководством пожарных работников, обладающих достаточным опытом и знанием дела. Кружки должны проводить свою работу с наибольшим уклоном в сторону практического обучения, для чего необходимо пользоваться при проведении теоретических занятий наглядными пособиями, деталями, моделями, плакатами, чертежами, фотоснимками, диапозитивами и т. п. Работе кружков по изучению пожарной авто-мототехники при коллективах Автодора должна быть обеспечена деятельная поддержка и помощь со стороны руководителей пожарных организаций, с одной стороны, и всей пожарной общественности — с другой.

Автодоровские коллективы должны вовлечь в свои ряды лучших ударников пожарной обороны и воспитать из них бойцов, вооруженных техникой, рационализаторов, пожарных автомобилистов, настоящих механизаторов пожарной обороны.

— **Каждый пожарный-ударник должен быть ударником моторизации и механизации!** — вот боевой лозунг.

В то же время надо запомнить, что не может быть автодоровцем тот, кто не хочет быть передовиком в походе за овладение техникой, тот, кто не идет в первых шеренгах социалистического соревнования и ударничества. Каждый коллектив Автодора в пожарной организации должен так построить свою работу, чтобы он являлся ударным постом моторизации и механизации, крепостью большевистского овладения техникой. Коллективы, которые не поставят так свою работу, не явятся проводниками автомобилизации, тракторизации и дорожного строительства страны и проводниками пожарного автомобилизма, — такие коллективы нам не нужны. Задача пожарной общественности, задача

партийных, профессиональных организаций в пожарной обороне — помочь коллективу Автодора перестроить свою работу в соответствии с задачами технической реконструкции пожарной обороны.

Выполнение социалистической пятилетки, осуществление задачи «догнать и перегнать» — идет под знаменем большевистского похода за овладение техникой. Автодоровские коллективы в пожарной обороне должны немедленно включиться в поход за овладение техническими достижениями передовых по технике капиталистических стран, за перенесение опыта заграничной техники в нашу рабоче-крестьянскую пожарную оборону.

Автодоровские коллективы в пожарных организациях должны по-большевистски, широко применяя методы социалистического соревнования и ударничества, мобилизовать всю пожарную общественность на борьбу за моторизацию и механизацию пожарной обороны, за автомобилизацию страны и дорожное строительство, за полное осуществление идей Автодора, за немедленную реализацию шести условий тов. Сталина.

Каждый коллектив Автодора в пожарной организации — ударная бригада пожарного автомобилизма и улучшения дорог.