**01-230 TLF-15-GAS-51 пожарная автоцистерна с ёмкостью для воды 1400 л и передним насосом FPV 15/8 15 л/с на шасси ГАЗ-51 4х2, пенобак 200 л, боевой расчёт 5 чел., полный вес до 5.5 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, переоборудован на заводе ППО Jöhstadt ГДР, начало 1950-х г.**



 Уверен, что немец погорячился *(см. нижеприведенный перевод),* указав временем изготовления этой автоцистерны 1947 год. Общеизвестно, что выпуск ПМГ-5, из которой, скорее всего, она была переоборудован, был начат в 1948 г., а ведь некоторое время машина поработала в первозданном виде. Прав А. В. Кирилец, указывая сроком ее изготовления начало 1950-х г.

Автоцистерна переоборудована на Заводе противопожарной техники в Ёштадте, VEB Feuerlöschgerätewerk Jöhstad DDR. Служил в советско-германском акционерном обществе «Висмут» (СГАО), осуществлявшим в период 1947-90 годов добычу урана в восточногерманских землях Саксонии и Тюрингии.

TLF, TankLoschFahrzeug- автоцистерна

*https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/68225/Florian\_Bad\_Schlema\_xx22-01\_aD/photo/85273*

Вольный перевод. Описание

 Пожарная автоцистерна TLF-15 Добровольной пожарной службы Бад-Шлема, Рудный горный округ (Erzgebirgskreis).

Шасси: ГАЗ 51, производитель: Горьковский автомобильный завод.

Двигатель: 6-цилиндровый 4-тактный бензиновый двигатель.

Конструкция: Завод пожарного оборудования ВЭБ Йехштадт, год выпуска: 1947.

 Грузовик ГАЗ-51 пришел с Горьковского автомобильного завода, который был создан в тридцатых годах при поддержке Ford. Завод был назван в честь бывшего советского министра иностранных дел Молотова до „десталинизации“. Имя "Молотов" также приводилось в виде надписи на капоте ГАЗ-51. Вот почему грузовик ГАЗ-51 также часто называют "Молотовым". Автомобиль грузоподъемностью 2.5 тонны был одним из первых, доставленных в ГДР из Советского Союза после 1945 года.

 Для пожарных подразделений заводов Висмута в конце сороковых годов из СССР также было поставлено несколько полных пожарных машин на шасси ГАЗ-51 *(предположительно ПМГ-5).* Эти пожарные машины с закрытой конструкцией имели советский штоковый насос номинальной мощностью 1200 литров в минуту. Насосы пришлось переоборудовать в соответствии с немецким стандартом соединений в Йехштадте. Поскольку пожарная машина частично не соответствовали требованиям, они не оставались в эксплуатации долго. В конечном счете советские надстройки пожарная машина были сняты, оставшиеся шасси поступили на завод пожаротушения Йехштадта, чтобы построить на нем новые машины для пожаротушения автоцистерн типа TLF-15. Бак вмещал 1400 литров воды. Во втором резервуаре перевозилось 200 литров пенообразователя. Насосом служил штоковый насос 15/8, а на передних крыльях была размещена струйная труба с прямым соединением насоса.

TLF-15 ГАЗ-51 FF Niederschlema был создан в Йехштадте для Висмута. В начале восьмидесятых годов TLF случайно попал в пожарную команду Niederschlema через службы добровольных пожарных Йоханштадта и Эрлабрунна в тамошней больнице. Товарищи обнаружили автомобиль в больнице Эрлабрунна в 1981 году. В кропотливой мелкой работе он был восстановлен и сохранен как готовое к вождению традиционное транспортное средство в Нидершлеме.

Для получения дополнительной информации см. книгу: “Импортное шасси" серии Пожарный архив, издательство Техника Берлин 2002, ISBN: 3-341-01341-5.

Beschreibung

Tanklöschfahrzeug (TLF 15) der Freiwilligen Feuerwehr Bad Schlema, Erzgebirgskreis.

Fahrgestell: GAZ 51

Hersteller: Automobilwerk Gorki

Motor: Sechszylinder-Viertakt-Ottomotor

Aufbau: VEB Feuerlöschgerätewerk Jöhstadt

Baujahr: 1947

 Der LKW GAZ-51 kam aus dem Automobilwerk in Gorki, welches in den dreißiger Jahren mit Unterstützung von Ford entstanden war. Das Werk war bis zur „Entstalinisierung“ nach dem ehemaligen sowjetischen Außenminister Molotov benannt. Der Name „Molotov“ wurde auch als Schriftzug an der Motorhaube des GAZ-51 geführt. Deshalb wird der LKW GAZ-51 auch oft als „Molotov“ bezeichnet. Der Zweieinhalbtonner gehörte zu den ersten Lastwagen, die nach 1945 aus der Sowjetunion in die DDR geliefert wurden.

 Für die Feuerwehren der Wismut-Betriebe wurden Ende der vierziger Jahre auch einige komplette Löschfahrzeuge auf GAZ 51 aus der UdSSR geliefert. Diese Löschfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau besaßen eine sowjetische Vorbaupumpe mit einer Nennleistung von 1.200 Litern pro Minute. Die Pumpen mussten mangels Passfähigkeit der Anschlüsse in Jöhstadt auf die deutsche Kupplungsnorm umgerüstet werden. Da die LF zum Teil den Anforderungen nicht gerecht wurden, blieben sie nicht lange im Einsatz. Letztlich wurden die sowjetischen LF-Aufbauten entfernt, die verbliebenen Fahrgestelle kamen zum Feuerlöschgerätewerk Jöhstadt, um darauf neue Tanklöschfahrzeuge vom Typ TLF 15 aufzubauen. Der Tank fasste 1.400 Liter Wasser. In einem zweiten Tank wurden 200 Liter Schaummittel befördert. Als Pumpe diente ein Vorbaupumpe 15/8 und auf den vorderen Kotflügeln war ein Strahlrohr mit direktem Pumpenanschluss abgelegt.

 Das TLF 15 GAZ-51 der FF Niederschlema entstand in Jöhstadt für die Wismut. Über Einsätze bei der Freiwilligen Feuerwehren Johannstadt und Erlabrunn am dortigen Krankenhaus kam das TLF Anfang der achtziger Jahre per Zufall zur Feuerwehr Niederschlema. Die Kameraden entdeckten das Fahrzeug 1981 im Krankenhaus Erlabrunn. In mühevoller Kleinarbeit wurde es restauriert und ist als fahrbereites Traditionsfahrzeug in Niederschlema erhalten.

 Weitere Informationen siehe Buch: „Importfahrgestelle“ der Reihe Feuerwehr-Archiv, Verlag Technik Berlin 2002, ISBN: 3-341-01341-5.

 **«ГАЗ-51»** – самый массовый грузовик советского производства в период с конца 40-х по середину 70-х годов ХХ века. Универсальный автомобиль грузоподъёмностью 2,5 тонны получил широкое распространение во всех сферах народного хозяйства СССР и социалистических стран в тот период и последующие годы. Всего за годы серийного выпуска (1946-1975) было произведено 3 481 033 автомашины «ГАЗ-51». Ещё десятки тысяч этих грузовиков выпустили автозаводы, построенные с помощью Советского Союза в Польше, Китае и Северной Корее.

 Если бы не война, «ГАЗ-51» был бы запущен в серийное производство уже в 1941-м году. Подготовка к тому велась с 1937-го года, и всё необходимое для этого уже было готово.«ГАЗ-51» из опытной партии летом 1940-го года экспонировался на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве.

 Опытная, «установочная», партия из 20-ти грузовиков «ГАЗ-51» была выпущена в 1945 году, а год 1946-й уже дал народному хозяйству разорённой войной и возрождающейся страны 3136 серийных грузовиков данной марки. Первые же годы эксплуатации показали, что «ГАЗ-51» в значительной степени превзошёл своих предшественников (даже трёхтонник «ЗИС-5») по всем статьям. Он был быстроходен, надёжен, экономичен, прочен и вынослив, а также удобен и лёгок в управлении. По сравнению с предшественниками, «ГАЗ-51» обладал более мягкой подвеской с новыми эффективными амортизаторами. Значительно опережал всех он и по производительности, демонстрируя меньший расход топлива.

 Мотор данного грузовика представляет собой усовершенствованную модификацию бензинового двигателя «ГАЗ-11», созданного на Горьковском автозаводе в 30-е годы на базе купленного по лицензии американского нижнеклапанного рядного мотора «Додж Д-5». Бензобак ёмкостью 105 литров располагался под кузовом на левом лонжероне рамы. Кабина – деревометаллическая, двухместная, с раздельными сиденьями для водителя (регулируемым) и пассажира. В связи с послевоенными проблемами производства тонкого холоднокатаного листового проката, шедшего на её изготовление, из металла делали только каркас, раму ветрового окна, панель приборов и каркасы дверей, а заднюю стенку и наружную обшивку дверей – из дерева, обитого фанерой. Крыша – дерматиновая, с деревянным каркасом. Задняя стенка кабины была плоской, окно задка снаружи защищалось металлической сеткой. Такие кабины по классификации завода назывались комбинированными. Машина оснащалась открывающейся наверх рамой ветрового окна, опускающимися боковыми стёклами дверей и вакуумным стеклоочистителем с единственной щёткой, расположенной со стороны водителя, но в то же время на ГАЗ-51 не ставились открывающиеся форточки дверей, вместо них устанавливались неподвижные стёкла. Подножки изготавливались из дерева, фартуки подножек и отопитель отсутствовали. Кабина носила собственный индекс ГАЗ-81Д (деревянная), оперение – ГАЗ-81.

Грузовик комплектовался одним круглым зеркалом заднего вида, устанавливавшемся на кронштейне телескопического типа с левой стороны кабины.

Грузовая платформа – деревянная с откидным задним и неоткидными боковыми бортами, с деревянными продольными и поперечными брусьями, внутренние размеры – 2940х1990х540 мм, площадь пола – 5,85 м², крепилась к раме шасси стремянками. Задний борт снабжался цепями и в откинутом положении мог служить продолжением пола. Для перевозки легковесных грузов борта можно было нарастить с помощью имевшихся на них гнёзд для стоек. Платформе был присвоен собственный индекс – ГАЗ-91А.

Под задней частью основания платформы по обеим её сторонам крепились два инструментальных ящика, а на брызговике заднего левого колеса помещался запасной бачок для масла ёмкостью 10 л.

 В конце 1949 года завод начал осваивать выпуск цельнометаллической кабины, получившей наименование ГАЗ-81Б, но её двери оставались деревянными, обшитыми стальным листом. Такие кабины назывались переходными, они отличались скруглённой формой и имели окантовку стальными полосками на шурупах, съёмные фартуки под дверями с двумя горизонтальными выштамповками, а также острые передние и задние углы проёмов боковых стёкол. Подножки также стали металлическими. Прежняя комбинированная деревометаллическая кабина ГАЗ-81Д была окончательно снята с производства только в апреле 1952 года. Несмотря на столь значительное изменение конструкции автомобиля его индексация осталась прежней.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  Характеристики | ГАЗ-51 | ГАЗ-51Б | ГАЗ-51Ж | ГАЗ-51П | ГАЗ-93 |
| Колесная формула | 4x2 |
| Число мест | 2 |
| Длина, мм | 5715 | 5120 | 5240 |
| Ширина, мм | 2200\* | 2100 | 2090 |
| Высота, мм | 2130 |
| База, мм | 3300 |
| Колея передних/задних колес, мм | 1585/1650 |
| Мин. дорожный просвет, мм | 245 |
| Радиус поворота, м | 8,1 |
| Снаряженная масса, кг | 2710 | 3100 | 2800 | 2485 | 3025 |
| Грузоподъемность, кг | 2500 | 2000 | 2500 | — | 2250 |
| Масса прицепа/полуприцепа, кг | 3500 | 5850 | н/д |
| Двигатель (тип) | ГАЗ-51 (К, I6) |
| Рабочий обьем, см³ | 3485 |
| Мощность двигателя, л.с. при 2800 об/мин | 70 | 56  | 62  | 70 |
| Расход топлива, л/100 км | 26,5 | 34,0\*\* | 32,0 | 26,5 | 28,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 | 65 | 70 | 60 | 70 |
| Запас топлива, л | 90 | н/д | 195 | 90 |