**02-536 ЦН-10 ассенизационная насосная машина полезной емкостью 2.4 м3 на шасси ЗиС-5 4х2, вакуумнасос РН-6 производительностью 2.2 м3/мин, глубина выгреба до 5 м, мест 2, вес: снаряженный 3.65 т, полный 6.15 т, ЗиС-5 73 лс, 35 км/час, Ремонтно-механические мастерские ТОГ Ленинграда, примерно с 1935 г.**

Судя по первоисточникам, выпуск ЦН-15 начался не ранее 1949 г. и, на мой взгляд, модель по совокупности деталей больше соответствует ЦН-10. Да..., запаски с левой стороны бочки не было, но она появилась на послевоенных ЦН-10 на шасси ЗиС-5В и далее переехала на ЦН-15 на том же шасси. А глубоко почитаемым мною, уже более 30 лет, мастерам, позволю себе посоветовать, не применять слова «обобщенная» и «модель» рядом, ввиду их диаметрального смыслового противоречия.

**Изготовитель:** Ремонтно-механические мастерские Треста Очистки Города Ленгорсовета, г. Ленинград.

**Справка:** *alertino.com/ru/5617888*

 Решением июльского Пленума ЦК ВКП(б) 1931 года о механизации очистки города Ленинграда в 1932 году был организован отдел очистки города в ведении Управления благоустройства Ленсовета.

С 1 июня 1934 года отдел очистки города Управления благоустройства Ленсовета был выделен в самостоятельное предприятие.

В 1934 году в связи с расширением функций отдел очистки города реорганизовался в Трест очистки города. В его ведение вошли:

Автопарк № 1 домовой очистки;

Ремонтно-механические мастерские;

Утилизационный завод;

Автобаза № 1;

 На основании постановления президиума Ленгорсовета от 3 января 1939 года на базе Треста очистки города были организованы Трест уличной очистки и Трест домовой очистки.

 Решением Исполкома Ленгорсовета от 10 августа 1942 года № 63 и приказом Управления предприятиями коммунального обслуживания от 20 августа 1942 года № 83 в целях сокращения аппарата и улучшения руководства очисткой города Трест уличной очистки и Трест домовой очистки объединены в Городской Трест Очистки.

 Назначение ассенизационных машин – удаление и вывоз содержимого выгребных ям, септиков и других накопителей нечистот. Процесс очистки называли ассенизацией: в переводе с французского – «оздоровление». Их используют в тех местах проживания или временного нахождения людей, где не имеется канализационной сети.

 Состояние парка ассенизационных машин **в СССР на 12.04.1948 г.,** когда нижеприведенные печатные материалы были переданы в набор.

Из книги: *Л. М. Гусев, канд. технич. наук «Специальный автотранспорт для очистки канализационных колодцев и выгребов», Минкомхоз РСФСР, Москва Ленинград,* ***1949****.*

1. АССЕНИЗАЦИОННЫЕ МАШИНЫ

Изготовляемые и применяемые в Союзе ССР ассенизационные машины бывают:

а) с немеханизированной нагрузкой;

б) с полумеханизированной нагрузкой;

в) с механизированной нагрузкой.

 Первые являются обычными наливными или так называемыми «черпаковыми» машинами, оборудование которых, как правило, монтируется на гужевых повозках. Исключением являются лишь наливные ассенизационные машины Московского треста домовой очистки, выполненные на шасси автомашины ГАЗ-АА. Все эти машины обычно применяются для густых нечистот большого объемного веса.

 Машины с полумеханизированной нагрузкой, в настоящее время употребляющиеся только в некоторых небольших городах. являются обычно одноконными или пароконными ассенизационными бочками с ручным поршневым насосом типа Летестю.

 И, наконец, третьи — являются ассенизационными машинами, смонтированными на автомобильном шасси с насосной установкой для создания разрежения в цистерне. Вторая и последняя категории ассенизационных машин являются машинами пневматическими, действие которых основано на разности давлений атмосферного и внутри цистерны.

 Разгрузка всех этих машин производится одинаковым способом, путем непосредственного выпуска содержимого ассенизационной цистерны или бочки на землю или в специальное приемное устройство самотеком. При этом нечистоты вытекают не полностью, и в большинстве случаев часть их приходится выгребать вручную.\*

\*Совершенные ассенизационные вакуумно-пневматические машины могут разгружаться и под давлением воздуха, что иногда и применяется на сливных станциях. Однако, ввиду весьма незначительного выигрыша во времени, этот способ разгрузки фактически не применяется.

 До настоящего времени более или менее однотипные и усовершенствованные ассенизационные автомашины выпускались в значительных количествах следующими предприятиями:

1) Мастерскими Ленинградского городского треста очистки (ЛГТО),

2) Заводом „Промет“ (г. Ленинград),

3) Карачаровским механическим заводом (Москва),

4) Мастерскими Московского треста очистки.

Этими предприятиями выпущено несколько моделей ассенизационных машин на стандартных автомобильных шасси советских марок ГАЗ-АА и Г'АЗ-42, ЗиС-5, ЗиС-21 и ЯГ-6. Все выпущенные модели машин могут быть сведены в следующие группы.

1. Машины типа ЦН-8 и ЦН-12 на шасси ГАЗ-АА (выпускались мастерскими ЛГТО и Карачаровским механическим заводом до 1937 г.).

2. Машины типа ЦН-9 на шасси ЗиС-5 (выпускались заводом „Промет").

3. Машины типа ЦН-10 на шасси ЗиС-5 (выпускались мастерскими ЛГТО и Карачаровским заводом) на шасси ГАЗ-АА и ЗиС-5 марок (АСМГ и АСМЗ).

4. Машины типа ЦН-11 на шасси ЯГ-6 (выпускались мастерскими ЛГТО и Московским трестом очистки).

 Из этих марок в эксплоатации находятся по преимуществу машины типа ЦН-10, ЦН-8 и ЦН-11.

*Из статьи Евгения Кочнева на . www.kolesa.ru*

 Рождение советских ассенизаторов

 Первые опытные ассенизаторские автомобили появились в крупных городах СССР за пару лет до начала Великой Отечественной войны. Это были достаточно совершенные машины ЦН-8, ЦН-12 и ЦН-15 со стальными цистернами разной ёмкости с внутренними перегородками, прорезиненными всасывающими шлангами и вакуумными насосами с приводом от трансмиссии грузовиков ГАЗ-АА и ЗиС-5.

При опускании заборного шланга в фекальную массу эти насосы создавали в цистернах разрежение, обеспечивавшее их заполнение. Уровень закачанных нечистот контролировался через заднее окошко, а для завершения работы коробку отбора мощности просто отключали.

 В 1946 году в КБ Управления благоустройства Москвы (УБМ) на шасси трёхтонки был разработан первый ассенизаторский автомобиль АСМ (АСМ-1) без вакуумного насоса и систем механического привода. Для заполнения цистерны здесь также применялось разрежение, но создавалось оно на всасывающем коллекторе двигателя шасси. Опорожнение производилось под давлением выхлопных газов силового агрегата или самотеком. Аналогичная машина базировалась и на шасси УралЗиС-355.

*Из статьи А. Новикова «Ассенизаторы» на autotruck-press.ru, 02.12.2009.*

 Очень распространенная в конце 40-50-х годов насосная ассенизационная машина ЦН-15 на шасси ЗиС-5 состояла из цистерны, промежуточного бачка (отстойника), 4-ходового крана, маслоуловителя, вакуумного насоса и коробки отбора мощности. Цистерна изготавливалась из листовой стали, имела цилиндрическую форму и сферические днища. Для предохранения от коррозии, вызываемой ядовитым содержимым, внутренняя её поверхность покрывалась асфальтовым лаком, а наружная – масляной краской. Внутри цистерны имелись перегородки для гашения гидравлических ударов от волн, возникающих при движении.

 Для удобства внутреннего осмотра и ремонта цистерны ее снабжали горловиной большого диаметра, а для облегчения выгрузки устанавливали на шасси с некоторым уклоном назад. В нижней части заднего днища цистерны имелся заборный патрубок с ножевым затвором, служивший для присоединения приемного шланга забора и слива отбросов, очистки от густых осадков и промывки цистерны. Для забора жидких отбросов из выгребных ям использовали прорезиненный гофрированный шланг. Сбоку машины устанавливался ящик и кронштейны для укладки и крепления этого шланга в транспортном положении. Сзади цистерны имелось смотровое стекло для контроля за наполнением.

 Промежуточный бачок, служивший отстойником для твердых и жидких частиц, отсасываемых вместе с воздухом из цистерны, представлял собой цилиндрический пустотелый сосуд с входными патрубками и спускным краном. Отсасываемый из цистерны воздух, попадая в промежуточный бачок, резко терял скорость и менял направление движения, что способствовало выпадению в осадок находящихся в нем твердых частиц. 4-ходовый кран, соединяющий цистерну со всасывающим или напорным патрубком вакуумного насоса, имел три положения: «нейтраль» – цистерна отключена от насоса, «наполнение» – цистерна соединена со всасывающим патрубком, и «опорожнение» – цистерна соединена с напорным патрубком насоса.

 Маслоуловитель устанавливали между 4-ходовым краном и напорным патрубком вакуумного насоса. Шиберный вакуумный насос создавал разрежение в цистерне. Коробка отбора мощности обеспечивала насосу привод и соединялась с ним карданным валом.

 Работа ассенизационного автомобиля ЦН-15 выглядела так: машина подъезжала к выгребной яме, водитель снимал шланг для забора фекалий, присоединял его к цистерне и опускал приемный конец в яму. Затем открывал ножевой затвор, а 4-ходовый кран ставил в положение «заполнение», вследствие чего цистерна соединялась со всасывающим патрубком вакуумного насоса. Затем водитель включал коробку отбора мощности. Насос отсасывал из цистерны воздух, и она наполнялась. Наполнение контролировали через стекло, и когда цистерна была полна, ножевой затвор закрывали, коробку отбора мощности отключали, а 4-ходовый кран ставили в «нейтральное» положение. Водитель укладывал приемный шланг на кронштейн или в короб, и машина везла отбросы к сливной станции или загородные «поля орошения», точнее – ассенизации.