**01-471 ЗиС-101 4х2 оперативный автомобиль пожарной охраны г. Ленинграда, 4-дверный заднеприводный лимузин высшего класса, мест 6-7, снаряженный вес ? т, полный вес до 3 т, ЗиС-101 90 лс, 120 км/час, оборудован техслужбой УПО в конце 1940-х г.**



 *Из статьи «Красная «Чайка» и её предшественники» на dzen.ru «О пожарной технике и не только.». Спасибо неизвестному автору.*

 Первым в СССР крупносерийным автомобилем «представительского класса» стал ЗиС-101 , выпускавшийся в 1936-1941 годах. Машина выпускалась достаточно крупной серией, и предназначалась для обслуживания не только высших должностных лиц «партии и правительства», но и для «простых» граждан, в качестве такси и «скорой помощи». Частным владельцам она не продавалась, но её можно было выиграть в лотерею или получить в качестве поощрения за государственные заслуги.

 Когда и где первые ЗиС-101 появились в Пожарной охране доподлинно не установлено. Но совершенно точно со второй половины 1940-х и до середины 1950-х такие машины были в Московском и Ленинградском гарнизонах Пожарной охраны. Один из ленинградских 101-х был окрашен в красный цвет, имел «спецсигнал» в виде треугольника на крыше, а на дверях была надпись «пожарная охрана». Второй был в «стандартном» чёрном цвете. Обе машины использовались как оперативные. Кстати, в эти же года на службе ленинградских пожарных был и американский "Паккард", который использовался для аналогичных целей.

 Фотографий московских ЗиС-101 пока обнаружить не удалось. Однако известно, что они обслуживали начальника УПО и оперативного дежурного по городу с его штабом. ЗиС-110Б с открытым кузовом «фаэтон» оборудованным складным тентом, выпускался с 1949 по 1957 годы. Вот именно такой автомобиль в 1956 году стал основным транспортом оперативного дежурного по Москве и его штаба. Всего на автомобиле выезжало шесть человек – оперативный дежурный, два его помощника, связной, радист, и водитель. Автомобиль был окрашен в красный цвет, на переднем бампере располагалась сигнальная фара.

Кроме своей основной «оперативной» работы, автомобиль применялся и в качестве «парадного», возглавляя колонны пожарной техники на праздниках. В начале 1960-х годов автомобиль был передан в Свердловск – есть информация, что уже в 1961 году на нём выезжала местная служба пожаротушения...

 ЗиМ (ГАЗ-12) - первая представительская модель Горьковского автозавода. Предшественник «Чайки». Во второй половине 1950-х годов оперативная группа ленинградского УПО получает в своё распоряжение красный ЗиМ с сигнальной фарой на крыше. Сохранилось несколько фотографий этой машины на службе ленинградских пожарных, но к сожалению, он там запечатлён не полностью, или с неудачного ракурса. В 1964 году он даже попал на страницы газеты ленинградского УПО «На страже Ленинграда», но и там видно только его верхнюю часть. Прослужил ленинградский ЗиМ до середины 1960-х.

По некоторым данным была такая машина и в Москве, но более точных подробностей пока найти не удалось…

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Т. 2: Силы и средства, Москва, 2016.*

 Использование автомобилей так называемого представительского класса для выезда штаба пожаротушения на пожары началось ещё в военное время, когда за московским оперативным дежурным по городу был закреплён вечно ломающийся трофейный «Мерседес-Бенц». Позднее ярчайшим примером таких штабных автомобилей, является послевоенная техника представительского класса крупных пожарных гарнизонов Москвы, Ленинграда, Свердловска и ряда других городов. Дать рациональное объяснение этой, зародившейся в самое суровое время

традиции, которая пройдёт через всю эту главу, мне сложно. Версии могут быть разные:

например, истоки её могут лежать в пожарном укладе недавнего прошлого, в породистых рысаках лихих усатых брандмайоров, украшающих выезд пожарного обоза... Но если подойти к вопросу профессионально и серьёзно, то надо сказать, что эксплуатация представительской техники с профессиональной точки зрения была в чём-то оправдана. Ветераны - работники штаба пожаротушения УПО Москвы, выезжавшие на таких автомобилях на пожары, отмечали

ряд удобств: просторные салоны, где находилось место даже для пяти человек (водитель,

оперативный дежурный, два его помощника и связной), свободно размещались объёмные

мобильные радиостанций послевоенных лет, имелись вместительные багажники, куда

помещались изолирующие противогазы, боевая одежда и снаряжение штаба. Большим преимуществом был обогреваемый салон и мягкие удобные сидения - в зимнее время это ценилось особо. Не надо также забывать, что подобные автомобили представительского класса были одними из самых скоростных в СССР, а скорость прибытия штаба пожаротушения во многом определяла успех тушения пожара.

 Свою роль играл тут и моральный фактор: выезд такого автомобиля на пожар, его стремительное следование по советским просторным проспектами выглядел очень красиво и эффектно, укрепляя то, что сегодня мы называем имиджем профессии, олицетворяли технический прогресс в пожарной охране. В гарнизонах поменьше спросом пользовались проверенные войной автомобили М-1 и трофейные легковушки.

О количественном и качественном составе оперативно-служебного транспорта послевоенных лет сохранилось достаточно много информации - документов и фотографий. Основной машиной на протяжении второй половины 40-х годов для транспортных нужд УПО Москвы являлась надёжная

М-1, с 1950 года активно заменяемая ГАЗ М-20 «Победа». Значительную долю в оперативно-служебном транспорте тех лет составляли мотоциклы самых различных марок: «Ява», Л-300 «Красный октябрь», «ИЖ-8», ПМЗ-750 с коляской. В 1946 году в московское управление поступило 7 мотоциклов М-72, изначально закрепленных за районными инспекциями ГПН.

 С первых послевоенных лет до начала 60-х годов для нужд начальника УПО Москвы и оперативного дежурного по городу использовались различные оперативно-служебные автомобили: сначала ЗЙС модели 101, затем небольшой перерыв на «Победа» М-20 и с 1956 года - ЗиС-110.

 Похожая картина наблюдалась и в Ленинграде, где под нужды штаба пожаротушения длительное время использовались автомобили «Паккард». Проблемы их эксплуатации стали достоянием истории в 1954 году, когда в пожарной многотиражке «На страже Ленинграда» в статье «Когда

у дежурного по городу будет хороший автомобиль?» товарищи А. Самуков и И. Агеенко поставили вопрос ребром: «.. .Во всём автомобильном парке Ленинграда осталось только два автомобиля, имеющих колеса со спицами. Оба этих экспоната принадлежат оперативному гаражу УПО. Это два «Паккарда», обслуживающие дежурного по городу. Один из них резервный. Автомобили 1933 года выпуска, по наведённым справкам автомобиль прошел 170 тыс. км без капитального ремонта. К тому же данная модель автомобиля самим заводом-изготовителем предназначена не для боевой работы, а для парадных выездов: низкая подвеска, большая площадь кузова, большой вес автомобиля - затрудняли выезд». По мнению авторов статьи автомобиль дежурного по городу должен был отвечать следующим техническим требованиям: иметь небольшой вес, высокую скорость движения и проходимость, устройство для обогрева кабины,

был желателен ведущий передний мост. Для удобства эксплуатации лучшим вариантом

признавались автомобили отечественного производства, такие, например, как ГАЗ-69, поступавшие в управление милиции города Ленинграда. Однако, ни руководство УПО, ни отдел

техники идеями применения ГАЗ-69 на улицах Ленинграда не прониклись, и следующим автомобилем дежурного по городу стал не менее роскошный ЗиМ-12. Его мы можем увидеть на страницах газеты в 1964 году в заметке, описывающей работу дежурного по городу или «оперативной группы 2-го караула», как она называлась в то время. Сохранились фотографии работы в Ленинградской пожарной охране и автомобилей ЗиС-101.

 Продолжая традиции применения автомобилей представительского класса, «Чайки» сохранили все преимущества ЗиС-101 и ЗиС-110.