**01-058 Пожарная автоцистерна полузакрытого типа на шасси ЗиС-5 4х2 с ёмкостью для воды 1.5 м3 и рукавной катушкой на 120 м, насос Д-20 1400 л/мин, боевой расчёт 6 чел., полный вес до 6.5 т, 73 лс, 60 км/час, 1 экз., з-д Краснодарпожарпром г. Краснодар, 1938-39 г.**

С 1930 года, когда завод «Промет» прекратил выпуск пожарных автомобилей, Московский завод пожарных автомобилей остался единственным производителем этих машин. В стране сложилась ситуация когда один небольшой завод на Миусской площади и мастерские пожарных команд были единственными источниками появления пожарной техники в довоенном СССР. В пожарных командах страны расцвело творчество и рационализаторство. При этом они не только совершенствовали и устраняли недостатки имеющихся и немногих выпускавшихся тогда машин, но и сами конструировали и строили пожарные машины на шасси добытые всякими правдами и неправдами.

 В конце 1930-х годов мастерские пожарных команд сразу нескольких городов начинают создавать пожарные автомобили полузакрытого типа: с кабиной для боевого расчета и открытым кузовом для пожарного оборудования. К идее создания кузовов полузакрытого типа одновременно приходят и лидеры в развитии пожарной техники того периода: Москва, Ленинград и Краснодар.

*Статья И.Н. Грачева «Новый тип пожарной автоцистерны» в журнале «Пожарная техника» за 1940 г.*

 Применение в пожарной службе на протяжении многих лет транспортных автомашин современных типов выявило в них ряд существенных недочетов; к числу этих недочетов в первую очередь надлежит отнести размещение бойцов боевого расчета на открытых сиденьях; в холодное время года, особенно зимой, это является очень ощутительным и зачастую влечет за собой простудные 'заболевания. Другим недостатком является то, что в них не применяются отдельные рационализаторские предложения в части размещения и крепления противопожарного оборудования.

 Все это давно уже выдвинуло требование о создании иных, более совершенных типов пожарных автомашин с закрытыми кузовами — кабинками для размещения боевого расчета людей.

 Нельзя сказать, что этот вопрос разрешен; до настоящего времени стандартных типов закрытых пожарных машин не имеется, и только создаются их первые опытные образцы. К числу таких закрытых машин можно причислить автоцистерну, изготовленную Краснодарским заводом противопожарного оборудования.

Автоцистерна Краснодарского завода полузакрытого типа смонтирована на шасси ЗиС-5. Основное и новое в этой автоцистерне — наличие закрытой кабины для размещения бойцов; кабина сделана общей с водительской; в ней помимо водителя (шофера) и начальника автохода размещаются 4 бойца.

 Лестницы: 3-коленная, штурмовка, «палка» и забирные рукава расположены на кронштейнах сверху, над баком и кабиной; все лестницы закреплены одним креплением. Съемка их производится посредством специального и очень простого устройства, что позволяет снимать по отдельности каждую или все три одновременно. Забирные рукава снимаются отдельно, независимо от лестниц. Штурмовая лестница кладется косой вниз, и крюк косы входит в специально предусмотренную выемку в баке цистерны, что дает возможность беспрепятственно снимать заднюю рукавную катушку. По бокам цистерны имеются четыре ящика, по два с каждой стороны, которые предназначены для пенопорошка в количестве 60 кг и шести выкидных рукавов. Рукава в скатках размещены в специальных гнездах; остальные рукава, положенные по табелю на автоцистерну, вывозятся на задней рукавной катушке в количестве шести штук (120 м). Весь необходимый противопожарный инвентарь помещен в нижних боковых ящиках и на подножках автоцистерны. Данный тип автоцистерны почти полностью удовлетворяет требованиям пожарной службы. Недостатком этого образца следует признать небольшую емкость бака (цистерны), но это лимитируется грузоподъемностью шасси, на котором смонтирована цистерна. С переходом оборудования автоцистерны на шасси ЗиС-15, можно думать, явится возможность увеличить емкость бака до 2500 л.

Комиссия ГУПО НКВД СССР и Главного управления противопожарного оборудования НКОМ СССР, осмотрев автоцистерну Краснодарского завода, признала ее вполне приемлемой для введения на вооружение пожарных команд. Для улучшения отдельных узлов автоцистерны предложено внести некоторые изменения, а именно:

1. Боковые коробки, предназначенные для перевозки пенопорошка, расширить до выкидного штуцера; сделать направляющие для установки банок с пенопорошком; одновременно должны быть изготовлены соответствующие по размеру банки в количестве четырех штук для 60 кг порошка.

2. Боковые коробки для перевоза выкидных рукавов расширить до кронштейна; гнезда для рукавов выполнить с внутренней прокладкой в целях устранения трения рукавов о металл.

3. У задней рукавной катушки удлинить ручку, сделав ее как у стандартных пожарных машин; ремень, служащий для крепления свободного конца полугайки, заменить металлическим зажимом.

4. Наливной штуцер в цистерне перенести назад или повернуть цистерну на 180°.

5. Запасное колесо разместить наверху цистерны вплотную с кабиной, а на левой подножке, вместо запасного колеса, предусмотреть гнездо для перехода.

6. Крепление огнетушителей выполнить аналогично креплению стендера.

7. Крепление лестниц оставить без изменения; съемку забирных рукавов сделать автоматической.

8. Для быстрой сборки рукавов на задней катушке сделать одни из концов оси катушки выступающим, квадратного сечения; на означенный конец надлежит предусмотреть ручку, при помощи которой барабан катушки приводился бы во вращательное движение.

 Главным управлением пожарной охраны НКВД СССР поставлен перед ГлавУППО вопрос о переходе в постройке автоцистерн с современного типа ЗиС-5 на тип Краснодарского завода. Необходимо отметить, что в связи с намечающимся выпуском шасси ЗиС-15 придется автоцистерны монтировать именно на этом шасси. Нужно полагать, что ГлавУППО примет необходимые меры к организации производства указанных цистерн.

 *Из книги И. С. Волкова «Машины и аппараты пожаротушения», изд. Наркомхоз РСФСР, М. и Л. 1941 г.*

«В последнее время Краснодарский завод противопожарного оборудования изготовил на шасси «ЗиС-5» автоцистерну полузакрытого типа емкостью 1500 л. В кабине шофера, кроме него, помещается начальник автохода. За кабиной шофера помещается закрытая кабина для четырех пожарных бойцов и, наконец, цистерна. Кроме того, на автоцистерне вывозится пожарное оборудование, положенное по табелю. Автоцистерна этого типа может и должна заменить автоцистерну открытого типа «ЗиС-5» по тем же причинам, по которым автонасос закрытого типа должен заменить автонасос открытого типа».

 *Из книги А. В. Карпова Пожарные автомобили Ч. 1 «Пожарный автообоз», 2-е изд. М. 2017 г.*

 «К сожалению, подробной информации по этим автомобилям не сохранилось. Известно лишь, что все они были созданы на шасси ЗиС-5 и, видимо, имели одинаковую ёмкость -1500 л. Не вызывает сомнения и оборудование их стандартными для тех лет насосами Д-20, других ведь тогда просто не было!

 До наших дней дошло лишь описание конструкции автоцистерны, разработанной Краснодарским заводом противопожарного оборудования. Имеющиеся фотоматериалы и описания не позволяют сделать однозначный вывод: что это было - собственная разработка или переоборудованная серийная ПМЗ-2. Учитывая славные традиции Краснодара в деле строительства автоцистерн и наличие в городе своего завода, вполне возможно, что машина была создана «с нуля». Как оно было на самом деле, мы не узнаем никогда.

 Рассмотрим особенности её конструкции. Наверху, на кронштейнах над кузовом, размещался типичный для того времени набор пожарных лестниц: 3-коленная, штурмовка, лестница-палка. Причём, все лестницы закреплялись одним креплением, благодаря хитрому устройству которого можно было снимать или каждую лестницу отдельно или все лестницы сразу. Размещение штурмовой лестницы на автомобиле позволяло решить один из серьёзных конструктивных недостатков автомобилей того времени - крюк штурмовки мешал снятию рукавной катушки. На краснодарской автоцистерне она укладывалась «косой вниз», и крюк этой «косы» входил в специально предусмотренную выемку в баке цистерны. Это позволяло беспрепятственно снимать заднюю рукавную катушку. По бокам цистерны имелись четыре ящика, по два с каждой стороны, они предназначались для пенопорошка в количестве 60 кг и шести напорных (выкидных) рукавов. Рукава в скатках размещались в специальных гнёздах. Остальные рукава, положенные по табелю на автоцистерну, вывозились на задней рукавной катушке в количестве шести штук (120 м). Всё необходимое противопожарное оборудование размещалось в нижних боковых ящиках и на подножках автомобиля.

 К сожалению, … словам (*М. И. Калинина*) про запуск краснодарского варианта в серию сбыться было не суждено. И первая советская серийная автоцистерна закрытого типа - ПМЗ-8 увидела свет только после окончания войны.

 После выставки (*ВСХВ Москва 1939 г.)* автоцистерну осмотрели комиссии ГУПО и Главного

управлений противопожарного оборудования (ГлавУППО). Автомобиль был признан

«вполне приемлемым для введения на вооружение пожарных команд». Основным недостатком этого образца была признана небольшая ёмкость цистерны, но как было замечено, «.. .это лимитируется грузоподъёмностью шасси, на котором смонтирована цистерна».

 По итогам этой работы ГУПО перед ГлавУППО был поставлен вопрос о переходе в постройке автоцистерн с современного типа ЗиС-5 на тип Краснодарского завода. Отмечалось, что внедрение в пожарной охране нового шасси ЗиС-15 должно было начаться именно с опытного образца краснодарской автоцистерны. Вопрос был поставлен, а ответа на него так и не последовало - время мирной жизни заканчивалось: 30 ноября 1939 года СССР вступил в войну с Финляндией. Страна начинала решать другие проблемы, перед которыми проблемы пожарной техники отходили на задний план.»

**Краснодарпожарпром** (Краснодарский завод противопожарного оборудования)

 Это предприятие возникло на базе ремонтных мастерских краснодарских пожарных. После гражданской войны требовалось много усилий, чтобы восстановить парк пожарной техники. Мастерскими изготавливались на шасси восстановленных иностранных машин автонасосы и автоцистерны. К началу 30-ых годов ХХ века мастерские превратились в солидное предприятие, насчитывающее около 300 рабочих. Решено было передать мастерские Наркомату легкой промышленности в качестве Всесоюзного завода противопожарного оборудования. Вместе с тем Краснодарская пожарная охрана для своих нужд организовала новые мастерские, которые стали своего рода экспериментальной базой завода.

 Завод изготавливал в основном стандартные машины ПМГ-1 и ПМЗ-1, а в мастерских уже разрабатывались проекты закрытой автоцистерны, первого в стране автомобиля связи и освещения и других более совершенных пожарных машин. Представители завода знакомились со всеми новинками, которые после обсуждения внедряли у себя в небольшое серийное производство.

 Пиком в работе коллектива завода стала закрытая автоцистерна, созданная на базе ПМЗ-2 к концу 1938 года с удлиненной 4-дверной кабиной , в которой устанавливалось два ряда сидений: первый - для водителя и командира, второй для боевого расчета. Эта автоцистерна в 1939 году на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке завоевала первое место. После тщательных испытаний, сравнений (на выставке были представлены еще две автоцистерны из Москвы и Ленинграда) комиссия первое место присудила краснодарской машине.

**Техническая характеристика ПМЗ-2, Краснодар**

|  |  |
| --- | --- |
| Расчет | 6 человек |
| Габаритные размеры | 6060х2235х2250 мм |
| Колесная база | 3810 мм |
| Дорожный просвет | 250 мм |
| Двигатель | бензиновый, карбюраторный, рядный, 6-цилиндровый, нижнеклапанный ЗиС-5 |
| Рабочий объем  | 5555 см3 |
| Мощность  | 76 л.с. |
| Емкость цистерны для воды | 1500 литров |
| Производительность насоса | 1400 л/мин |
| Полная масса  | около 6500 кг |
| Максимальная скорость | 60 км/ч |
| Расход топлива | 30-33 л/100 км |

## Технические характеристики ЗиС-5

|  |  |
| --- | --- |
| **Компоновка** | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Количество мест | 2 (в кабине), 25 (в кузове) |
| **Габариты, мм** |
| Длина | 6006 |
| Ширина | 2235 |
| Высота | 2160 |
| **Масса, кг** |
| Снаряженная | 3100 |
| Полная | 6100 |
| Грузоподъемность, кг | 3000 |
| **Двигатель** |
| Модель | ЗиС-5, ЗиС-5М |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 6 |
| Объем, см3 | 5550 |
| Мощность, л.с. | 73-77 |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Максимальная скорость, км/ч | 60 |
| **Расход топлива, л/100км** |
| Смешанный | 33 |
| Объем топливного бака, л | 60 |