**01-405 Пожарный автомобиль водозащитной службы на шасси ЗиС-5 4х2 с 4-дверным кузовом полуобтекаемой формы по типу фургонов ТУ ЛСПО, боевой расчёт 8 + 2 в кабине, полный вес до 6.1 т, 73 лс, 60 км/час, 1 экз., мастерские ЛГПО Ленинград, вторая половина 1930-х г.**



Очевидно, что для изготовления прототипа этой модели применен кузов АРЗ ТУ ЛСПО, но использовали ли готовый кузов, его детали или только чертежи пока не ясно, а гадать вредно.

О том, как появились пожарные автомобили с типовым кузовом полуобтекаемой формы в *журнале Пожарная техника 1940-го года. Из заметки «Новые специальные машины пожарной охраны Ленинграда»*

Изготовление закрытых пожарных автомобилей для Ленинградской городской пожарной охраны началось с 1932 г., когда был запроектирован первый автомобиль-автобус, предназначенный для прожекторной службы. Вскоре после изготовления прожекторного автомобиля было прнступлено к изготовлению автомобиля для газодымозащитной службы, а затем и для водозащитной службы, причем в конструкцию этих корпусов были внесены уже некоторые изменения для придания им более красивого внешнего полуобтекаемого вида, со скошенной лобовой стенкой. Стремление изменить форму корпуса диктовалось, главным

образом, соображениями чисто внешними - для приближения их к современным машинам.

К 1937 г. был изготовлен и вступил в строй первый автонасос-лимузин, внешнему виду которого придана еще более обтекаемая форма. Однако при постройке этой машины, ввиду необходимости разместить т3-коленную выдвижную лестницу, пришлось несколько завысить корпус, что, несомненно придало всему автомобилю громоздкий вид.

Все автомашины этой группы были изготовлены в мастерских Ленинградской пожарной охраны как единичные экземпляры. ;Все кузовы указанных автомашин имеют прочные деревянные каркасы и металлическую, на первых машинах, обшивку, однако из-за большого веса таких кузовов - первых машин дальнейшем, т. е. на последующих машинах, от металлической обшивки пришлось отказаться и (взамен- ее применить фанеру, с последующей оклейкой тканью. Выбор фанерной обшивки и качество ее вполне себя оправдали и кузовы работают хорошо.

Бее перечисленные машины рассчитаны па 3-тониое шассн и имеют значительные размеры, приближаясь к автомашинам марки ЗиС-8. Все кузовы 2-дверные, т. е. с каждой стороны имеют два входа.

Анализ процесса постройки первой группы закрытых автомашин показал, что проектировать отдельные кузовы нерационально, так как стоимость изготовлении единичного кузова несомненно. значительно выше, чем при серийном изготовлении, кроме того, даже в мастерских ленинградской пожарной охраны, располагающих кадрами весьма опытных работников, сроки изготовления оказывались значительными. Так как нецелесообразность единичного изготовления таких кузовов стала очевидна, главным образом, из-за длительного срока постройки, пришлось искать другой метод изготовления кузовов. Между тем, потребность в закрытых кузовах для специальных пожарных автомобилей диктовала разрешения этой задачи в возможно -короткий срок, результате исканий стало очевидно, что наиболее реальным разрешением поставленного вопроса может быть подыскание такого серийного кузова, габариты которого позволяло бы разместить в нем все необходимое оборудование, в зависимости от назначения автомашины. С этой целью в 1938 г. несколько выпускников Ленинградского пожарного техникума проели дипломное проектирование машин связи, водозащиты, газодымозащнты, с учетом существующих типов серийных кузовов, изготовляемых нашей отечественной автопромышленностью.

Предоставленные на эту тему дипломные проекты выпускников показали, что предварительные предположения о возможности размещения спецоборудования в серийных кузовах реальны. и это позволило вступить на путь использования их кузовов для специальных пожарных автомашин вполне уверенно.

На основе этого было преступлено к изготовлению машин связи, под которую был использован типовой кузов полуобтекаемой формы, производства одного из ленинградских заводов. Изготовление этой машины (сведения о ней в свое время приводились на страницах нашего журнала) показало, срок работ, стоимость и объем их значительно ниже, это имело место при первоначальном изготовлении по другим аналогичным машинам.

*Из книги Карпова А. В. Пожарный автообоз. Второе издание. М. 2017 г. Спасибо уважаемому автору за просвещение.*

… Советская история «культурных методов» пожаротушения уходит своими корнями во вторую половину 20-х годов, когда Ленинградская пожарная команда создаёт первый автомобиль для целей водозащиты. Причём не просто автомобиль, а автомобиль на грузоподъёмном и скоростном шасси «Рено», которых в гарнизоне тогда было всего четыре.

Оборудование её не сильно отличалось от перечня водозащитных средств времён Лунда и Федотова. Брезентами из тонкой непромокаемой ткани «вуколин» размером 3x3 м каждый укрывалась мебель, электроустановки, другое имущество, попадание воды на которое было нежелательным. Справа по ходу автомобиля размещались 10 железных лотков для воды, удаляемой из помещения, метлы и три лома. Автомобиль имел прожектор с треногой и катушкой, две двухколенные составные лестницы, а также два огнетушителя на подножке. В большом шкафу размещались шесть брезентовых мешков-чемоданов с опилками для сбора воды. Там же стояла мотопомпа, специально сконструированная для откачки воды, две всасывающие сетки для неё, восемь больших брезентов и необходимые для их навески крюки и верёвки. В брезент собирали воду, протекающую через верхнее перекрытие на большой площади, с помощью лотков и рукавов эта вода выливалась в окна.

В середине 30-х годов в пожарной охране крупных городов создаются специальные отделения, выполняющие водозащитные функции. С учётом своей специфики они имеют несколько другую экипировку по сравнению с пожарными. Ну, например, им удобнее работать в резиновых сапогах. Им не нужно личное снаряжение-пояса и карабины с топорами, поскольку они борются с другой стихией.

Автомобили водозащитной службы продолжали выпускаться мастерскими пожарной охраны крупных городов. Они во многом были похожи друг на друга, имели закрытый корпус. Основой для их создания было широко распространённое шасси ЗиС-5. Водозащитный автомобиль Московской пожарной охраны, построенный в середине 30-х годов, имел закрытый кузов, в отсеках которого размещались 7 больших брезентов, 4 малых, 8 мешков с опилками и 3 пятиметровых водосливных рукава диаметром 370 мм. Водозащитный ход вывозил небольшой запас напорных и всасывающих рукавов. Из средств механизации сбора воды на автомобиле вывозилась мотопомпа «Магирус», размещавшаяся в заднем отсеке на специальных выдвижных салазках. Боевой расчёт отделения состоял из 10 человек.

Аналогичный вариант кузова автобусного типа с наклонным лобовым стеклом воплотился в металл и в мастерских Ленинградской Государственной пожарной охраны (ЛГПО). Это был специальный автомобиль водозащитной службы (ВЗС), изготовленный также на шасси ЗиС.

Если московский водозащитный ход размещался в старомодном угловатом кузове, то ленинградские пожарные пошли дальше, создав свой вариант автомобиля ВЗС в более совершенномкузове с оригинальным «Торпедо», плавно переходившим в кузовную переднюю стенку обтекаемой формы и наклонным лобовым стеклом. Остальной кузов также имел заметные реберные и угловые скругления и заднюю наклонную стенку. На автомобиле вывозилась не только мотопомпа СМ-700, но и дополнительный механизированный инструмент: пила и средства освещения - прожекторы мощностью 500 Вт. Внизу машины по-прежнему располагались ящики для инструмента и инвентаря. По внешнему виду этот автомобиль был очень схож с хлебными фургонами, выпускавшимися мастерскими Ленинградского Союза Потребительских Обществ (ЛСПО).

… Главными причинами пролитой в избытке воды служило или отсутствие на вооружении

пожарных перекрывных стволов, или несовершенство их конструкции, не позволявшее

своевременно менять тип струи при тушении. Для прекращения подачи воды неперекрывным стволом пользовались дедовским способом-направляли струю в окно, на улицу. Усугубляло ситуацию применение непрорезиненных рукавов с их «временем замочки», когда для достижения герметичности рукава нужно было ждать, пока напитаются водой и разбухнут его волокна. Другой весьма распространённой причиной возникновения водяных излишков

были (и остаются до наших дней!) неверные приёмы тушения пожара. Речь идёт, прежде

всего, о «тушении по дыму», вслепую, когда водяные струи подаются не в очаг пожара а в его сторону снаружи здания. При этом большая часть поданной воды в очаг пожара просто не попадает.

**ЗиС-5**

Годы производства: с 1933 по 1958 год. Производился на Автомобильном заводе имени Сталина с 1933 по 1948 год. Во время войны упрощенная военная модификация ЗиС-5В выпускалась заводами ЗиС (1942-46 годы) УльЗиС (1942-44 годы) и УралЗиС (1944-47 годы).

Предшественниками грузовика ЗиС-5, явились машины АМО-2, (1931 г. в.) и АМО-3, (1932 г. в.), прообразом которых явились заокеанские «Автокары». Грузовики АМО между собой ничем существенно не различались. Их принципиальным отличием было то, что «двойка» имела часть американских комплектующих, а «трёшка», (или «Новый АМО») собиралась полностью из советских, хотя в ряде случаев лицензионных деталей и узлов. Первая партия ЗиС – 5, состоящая из 10 машин была собрана в июне 1933 года. Новый автомобиль запустили в серию в кратчайшие сроки. ЗиС-5 («трехтонка», «Захар», «Захар Иванович») — советский грузовик второй по массовости в 1930-40-х годах после ГАЗ-АА.

ЗиС-5 перевозил 3 тонны груза и буксировал прицеп общей массой 3,5 тонны. В его грузовой платформе (дополнительно оборудованной) можно было перевозить 25 человек. Сегодня это обстоятельство нам представляется несущественным, но в 30-40-е годы, когда, особенно в провинции, не хватало автобусов, оно имело жизненное значение.

Серийный ЗиС-5 начала 30-х годов при рабочем объеме двигателя 5550 см3 имел мощность 73 лошадиные силы. 4-ступенчатая коробка передач обеспечивала широкий (6,6) диапазон тяговых усилий. Масса снаряженного автомобиля составляла 3100 кг, и он развивал скорость до 60 км/ч. Расход горючего в среднем колебался от 30 до 33 л/100 км. Автомобиль преодолевал броды глубиной 60 сантиметров, а наибольший подъем, который он мог взять с полной нагрузкой, составлял 14-15°.

После Победы, московский ЗиС, выпустил некоторое количество переходных машин ЗиС-50, с внешностью ЗиС-5В, но с новыми двигателем и коробкой передач от будущего ЗиС-150. В 1947 году производство трёхтонок в Москве было прекращено, Ульяновскому заводу было поручено продолжать выпуск полуторок ГАЗ-ММ, и производство ЗиС-5 осталось только в программе Уральского завода. В 1934–1948 гг. только на московском ЗиСе было выпущено 571 199 автомобилей ЗиС-5 с модификациями, плюс в 1947–1948 гг. 13 896 ед. переходной к ЗиС-150 модели ЗиС-50. Всего было выпущено около миллиона, экземпляров ЗиС-5, различных модификаций.

**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 |
| Макс. скорость, км/ч | 60 |
| Расход топлива, л/100км | |
| Смешанный | 33 |
| Объем топливного бака, л | 60 |