Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№12

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

РАФ-22034
ПОЖАРНЫЙ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 12, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова
www.deagostini.ru
Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01.
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей: Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
www.deagostini.ua
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7 Г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221, ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

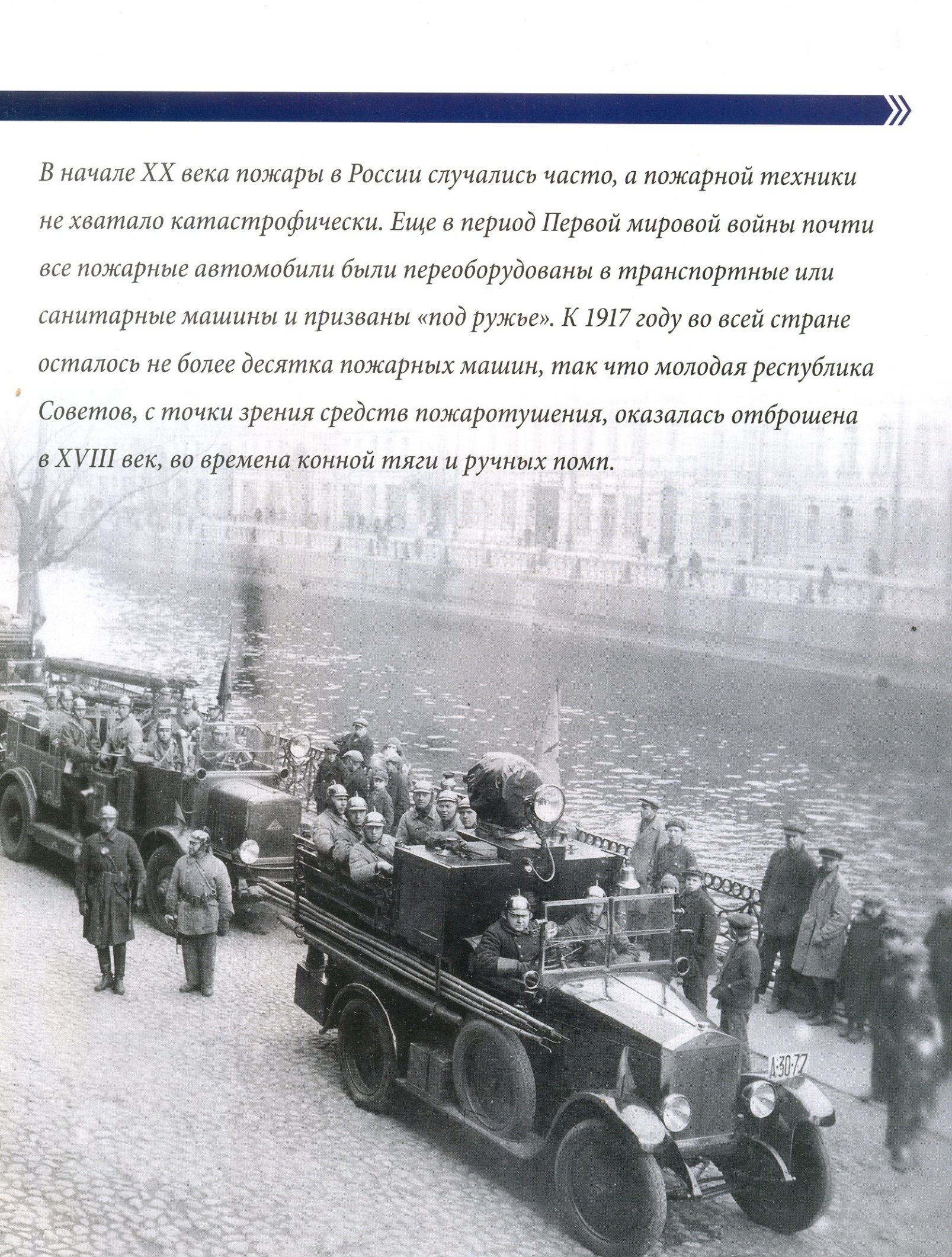
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева и Сергея Суворова.
Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 175 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2012
Дата выхода в России: 28.01.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3–7(все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–14 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
15: © Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1926

Демонстрация новой пожарной автомобильной техники ленинградской пожарной охраны (ЛПО)

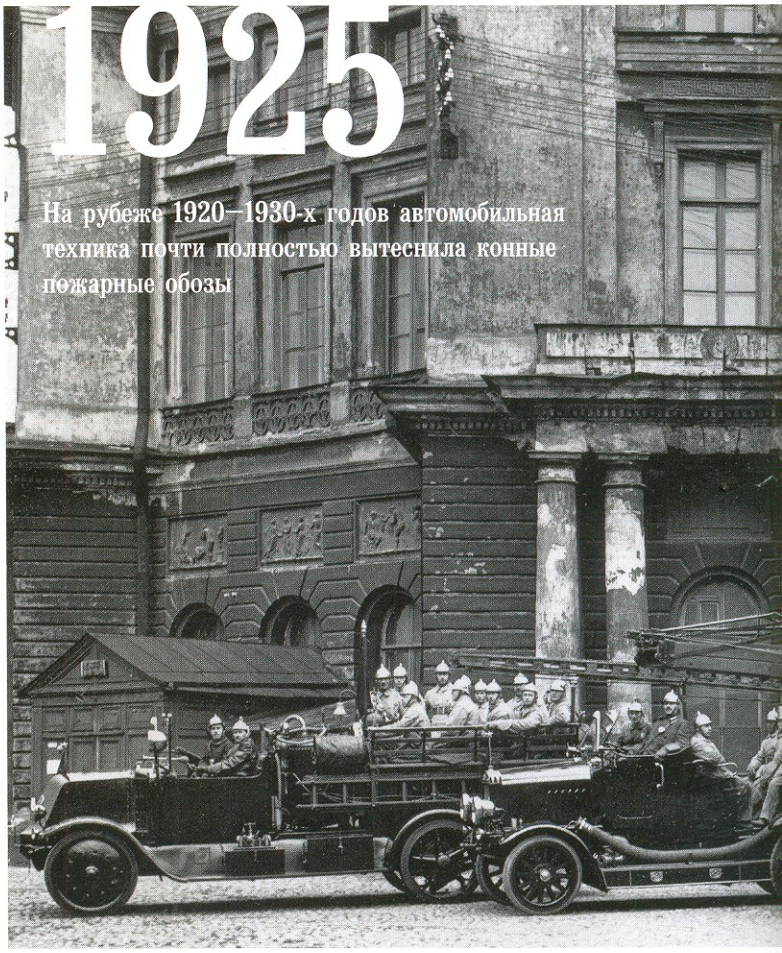
В начале XX века пожары в России случались часто, а пожарной техники не хватало катастрофически. Еще в период Первой мировой войны почти все пожарные автомобили были переоборудованы в транспортные или санитарные машины и призваны «под ружье». К 1917 году во всей стране осталось не более десятка пожарных машин, так что молодая республика Советов, с точки зрения средств пожаротушения, оказалась отброшена в XVIII век, во времена конной тяги и ручных помп.



АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

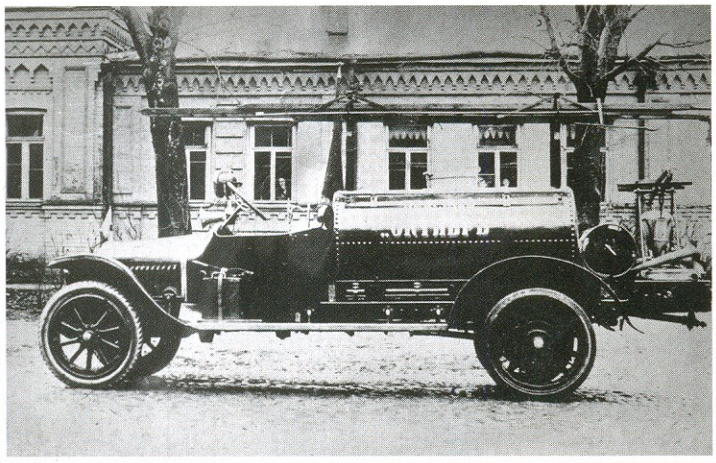
Чтобы незначительный пожар не превратился в стихийное бедствие, на помощь людям приходит пожарная техника

Разумеется, довольствоваться «бабушкиными методами» пожаротушения было невозможно, хотя бы из чувства самосохранения, поэтому «на местах» предпринимались попытки переоборудовать для нужд пожарных чудом уцелевшие в горниле двух войн и революции легковые и грузовые автомобили. Стоит отметить, что новая власть придавала вопросу создания государственной пожарной охраны большое значение. Уже 17 апреля 1918 года был издан декрет «Об организации государственных мер борьбы с огнем». Безусловно, недостаток специального оборудования не позволял создать ничего серьезнее автонасоса-линейки, приспособленной для перевозки расчета и ручной «мобильной» помпы. Иногда привод насоса удавалось «скоммутировать» с двигателем машины. В первой половине 20-х годов процесс «механизации» пожарных частей осуществлялся в основном за счет «подручных средств». Энтузиазм и опыт пожарных способствовали частичной автомобилизации команд в Москве, Петрограде, Нижнем Новгороде, Смоленске, Екатеринбурге, Курске, Киеве, Симферополе, Одессе, Херсоне и некоторых других городах. С 1918 по 1922 год только в Москве силами самих пожарных было оборудовано 30 «боевых» автомобилей. В Питере с 1918 по 1927 год из «автохлама» воссоздали 68 дееспособных шасси, оборудованных для нужд огнеборцев. И все же стихийной моторизации пожарных частей было недостаточно. Никакой энтузиазм не мог преодолеть две основные проблемы: отсутствие у пожарных-самодельщиков должного опыта



1925

На рубеже 1920–1930-х годов автомобильная техника почти полностью вытеснила конные пожарные обозы



1922

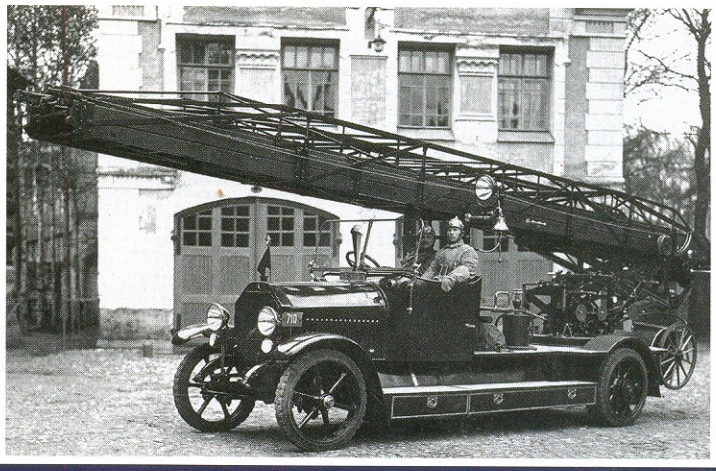
Автоцистерна на 100 ведер с ручным насосом. Переделана в пожарной части «Подол», Киев

и специального оборудования, а также ветхость техники, используемой для комплектации спецмашин. В 1923–1925 годах появилась возможность в ограниченном количестве закупать пожарную технику за границей, однако важно было наладить собственное производство.

Первый советский пожарный автомобиль, оборудованный в заводских условиях, в июне 1925 года выкатился из ворот завода № 6 Автопромторга. Шасси трехтонного грузовика *Packard* было оснащено автонасосом собственного производства, что послужило поводом с гордостью продемонстрировать эту машину на первой советской автомобильной выставке, прошедшей в сентябре того же года в Москве. Крайне важно, что это событие не стало разовой акцией. В дальнейшем «Автопромторг» ежемесячно оборудовал своими механическими помпами около десятка линеек на шасси «Паккардов» или полуторатонных грузовиков *FIAT*.

Для начала полномасштабного производства пожарных машин не хватало «сущего пустяка» — выпуска собственных автомобилей. Конечно же, собранные в 1924 году десять первых АМО-Ф-15 проблемы решить не могли. Однако уже в следующем году автомобильный парк страны пополнился на 113 полуторатонных грузовиков марки АМО, а в 1926 году их выпуск составил 342 единицы. Это позволило вспомнить о нуждах службы пожаротушения. В июле 1926 года ленинградским заводом «Промет» объединения «Тремасс» (Трест заводов массового производства) на шасси

1925



Пожарный автомобиль «Даймлер-Мариенфельд» с лестницой «Метц»

Первым советским автомобилем, шасси которого использовались для пожарного автомобиля, был грузовик АМО-Ф-15

АМО-Ф-15 был выпущен первый автонасос-линейка собственного производства. Именно с этого момента начинается отсчет истории советского пожарного автостроения. В 1926 году шасси АМО начал использовать и «Автопромторг», а к концу 1927 Завод № 6 полностью перешел на шасси отечественного производства (успев до этого выпустить в общей сложности около 400 пожарных автомобилей). Компанию московским полуторкам составили ярославские трехтонки Я-3, сборка которых началась в 1925 году. Успехи были настолько очевидны, а надежды на дальнейшее развитие столь искренни, что еще в 1926 году на Всероссийском совещании пожарных было принято решение о прекращении ввоза пожарных машин из-за границы. А в марте 1927 года это решение было подтверждено Центральным пожарным отделом РСФСР.
С 1926 по 1929 год «Автопромторгом» было изготовлено 145 пожарных машин именно на шасси АМО-Ф-15. Кроме того, с 1927 года аналогичные «линейки» выпускались и силами самого «Автомобильного московского общества», правда, в небольшом количестве. Всего было изготовлено 12 штук.
С 1929 года производство пожарной спецтехники сосредоточилось в филиале АМО — московском заводе № 6 ГУТАП на Миусской площади. Выросший из небольшого авторемонтного предприятия, он вплоть до начала Великой Отечественной войны удерживал статус основного производителя пожарных машин в СССР. Таким образом, АМО-Ф-15 заслужил законное право считаться первым серийным советским пожарным автомобилем. К сожалению, блеснуть совершенством или оригинальностью конструкции он не мог. Грузовик *FIAT-15 Ter* (модель 1912 года), лицензия на производство которого была куплена у итальянцев еще до революции, ко второй половине 20-х основательно устарел. При этом АМО-Ф-15 отличался от *FIAT-15 Ter* гораздо меньше, чем ВАЗ-2101 от *FIAT-124*. Карбюраторный четырехтактный четырехцилиндровый нижнеклапанный двигатель объемом почти 4,5 литра имел мощность 35 л. с. Плюс бензин, поступающий в карбюратор самотеком, плюс рабочий тормоз с механическим приводом, прижимающий колодки к… карданному валу, плюс крайне неэргономичное место водителя, плюс отсутствие электростартера. Словом, вполне нормальный для своего времени «бюджетный» малотоннажный грузовичок, спустя 10–15 лет после создания, инженерного восторга вызвать не мог.
Линейки с насосом на базе АМО-Ф-15 также были построены по образу и подобию дореволюционных аналогов. При этом конструкция питерского завода «Промет» несколько отличалась от конструкции «Автопромторга». Оба автомобиля были полностью открытыми (крыши не имели даже двухместные кабины водителя и командира расчета), в обоих случаях за спинкой переднего сиденья начинались продольные «линейки» для команды. Однако крайние задние места «прометовского» варианта были повернуты «лицом» по ходу движения, что позволяло в кормовой части

1930

«Технический ход связи» на базе дореволюционного «Бенца», переделанный в пожарный автомобиль в мастерских ЛПО

1933

«Ленинградский рукавный ход» на базе грузового автомобиля «Рено»

разместить в специальных ящиках пожарное оборудование и коловратный насос производительностью 20 л/сек, приводящийся в действие двигателем машины. Кроме того, пожарный АМО производства ленинградского завода «Промет» комплектовался трехколенной лестницей, лестницей-штурмовкой, а также колесными катушками с пожарными рукавами. Всасывающие рукава крепились к передним крыльям и подножкам автомобиля.

Именно такая архитектура насоса линейки на базе АМО-Ф-15 во второй половине 20-х получила наибольшее распространение и, несмотря на некоторую архаичность, сослужила советским силам пожаротушения добрую службу, приняв посильное участие в моторизации «огнеборческих» частей и позволив им дождаться по-настоящему массового производства грузовых шасси на ЗиСе и ГАЗе в первой половине 1930-х годов.

1930

«Технический ход» на базе дореволюционного немецкого автомобиля «Адлер», переделанный в мастерских ЛПО

РАФ-22034

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

РАФ-22034

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Оперативный штабной автомобиль (ОША) РАФ-22034

В 1960-х годах советская промышленность массово выпускала только один тип микроавтобусов — РАФ-977 «Латвия», в различных вариантах и модификациях. Разработанный еще в 50-е годы, к началу 70-х он безнадежно устарел. Требовалась новая конструкция, более вместительная, с современными агрегатами и соответствующим внешним видом. В результате объявленного конкурса между двумя группами конструкторов рижского автобусного завода (РАФ) победил наиболее авангардный проект (РАФ-982-2), несмотря на то что альтернативный микроавтобус (РАФ-982-1) обладал лучшими эксплуатационными качествами и был ближе к существующим технологиям. Столь странный выбор объяснялся тем, что руководство завода планировало под новую модель получить средства для строительства дополнительных производственных мощностей, а впечатлить «министерских» было проще именно ультрасовременной моделью. Расчет оказался верным. Одновременно с доводкой новой модели в Елгаве, пригороде Риги, стали строить новый завод по производству микроавтобусов, который был запущен в декабре 1975 года.

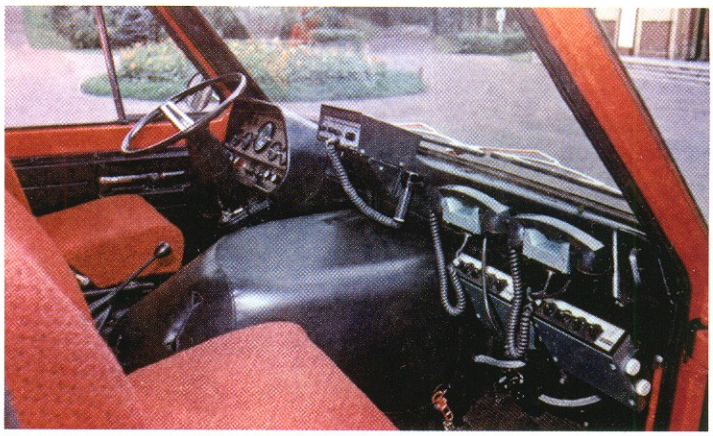
1970

Штабной автомобиль АШ-5(452)79Б на базе фургона УАЗ-452

В 1976 году в пригороде Риги был введен в строй новый завод. С его конвейера начали сходить микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия»

Серийные микроавтобусы получили наименование РАФ-2203 «Латвия». Основные агрегаты на нем использовались от легкового автомобиля ГАЗ-24 «Волга»: двигатель мощностью 95 л. с., четырехступенчатая коробка передач, рулевое управление и многое другое. По сравнению с предшественником, у новой «Латвии» при разработке кузова бóльшее внимание уделили безопасности, так как с конца 60-х годов этот вопрос стал актуальным для всех производителей автотехники. Отчасти вопросы безопасности были решены за счет изменения архитектуры кузова, что сказалось на габаритах. Новый микроавтобус стал ниже и шире, в результате снизился центр тяжести, плюс удачная конструкция подвески сделали машину более устойчивой, маневренной и комфортабельной. Целям безопасности также послужила двухконтурная раздельная система привода тормозов. Каждая автономная ветвь гидропривода была снабжена главным тормозным цилиндром и вакуумным усилителем. Тормозная педаль соединена с двумя главными цилиндрами через уравновешивающее коромысло. Все эти качества нового микроавтобуса как нельзя лучше подходили для автомобилей оперативных служб, в том числе и для пожарной охраны.

Штабные автобусы (АШ) относятся к специальным пожарным автомобилям, которые используются для доставки к месту пожара личного состава штаба пожаротушения вместе с необходимым оборудованием. Обычно они укомплектованы различными средствами



Оборудование оперативной связи в кабине микроавтобуса

коммуникации, позволяющими устанавливать радиосвязь не только между пожарными подразделениями, но и (по обычной телефонной сети) с оперативными городскими службами: скорой помощью, газовой службой и т.д. В крупных городах с целью быстрейшего прибытия штаба пожаротушения к месту вызова используются оперативные штабные автомобили (ОША).

В процессе проектирования семейства микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия» в перечне предполагаемых модификаций предусматривался оперативный штабной автомобиль РАФ-22034 «Латвия». Рижским автобусным заводом в 1973–1974 годах даже были изготовлены опытные образцы РАФ-22034, которые проходили

1975

Автомобиль освещения и связи (АСО), построенный таллинскими пожарными на базе фургона производства Тартуского авторемонтного завода (Эстония)

Размещение специального оборудования в задней части салона автомобиля РАФ-22034

испытания в различных пожарных частях Советского Союза и по их результатам были рекомендованы к серийному выпуску. Но серийно на заводе в Елгаве они не выпускались — все мощности завода в тот момент были отданы под производство более востребованных автомобилей скорой медицинской помощи, маршрутных такси и служебных микроавтобусов. Тем более что одновременно с этим завод получил большой заказ на изготовление специальных автомобилей к Олимпиаде-80.

Потребности в скоростном оперативном штабном микроавтобусе пожарной охране пришлось удовлетворять собственными силами, переоборудуя обычные серийные микроавтобусы «Латвия» в оперативные. Помимо «Латвий», для подобных целей

1980

Автомобиль освещения и связи (АСО) на базе автобуса ПАЗ-672М

Штабные пожарные автомобили предназначены для доставки к месту пожара личного состава штаба пожаротушения и спецоборудования

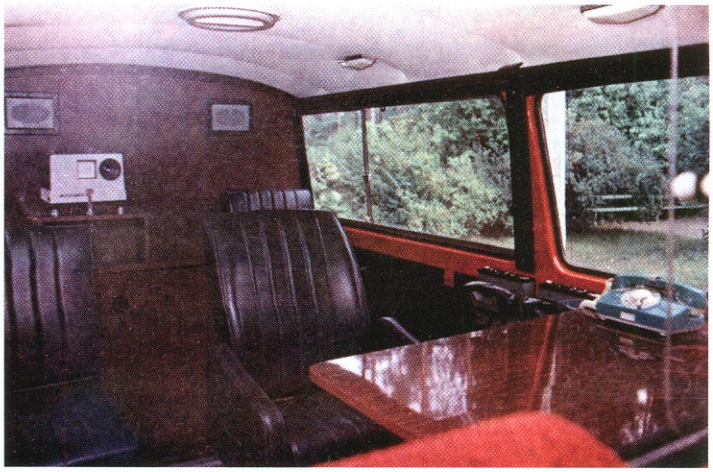
в некоторых городах использовались легковые автомобили ГАЗ-13 «Чайка» или ГАЗ-24-02 «Волга». Но наибольшее распространение в пожарной охране получили небольшие штабные автомобили АШ-5(452)79Б, выполненные на базе фургона УАЗ-452.

В оборудование оперативного штабного пожарного автомобиля входят переносные телефонные аппараты с кабельными катушками, электромегафоны, радиостанции, индивидуальные фонари и специальная защитная одежда для экипажа (сапоги, водозащитные плащи, каски, противогазы и т. д.). Все это хранится в специальном отсеке, как правило, в задней части автомобиля.

В пассажирском салоне предусмотрено место для одновременной работы минимум двух человек. Здесь же находится стационарная радиостанция с радиусом связи не менее 20 километров и микрофон громкоговорящей связи с усилительной установкой, а также телефонные аппараты.

На крыше машины расположены громкоговорители, различные антенны, в том числе с механизмом подъема, проблесковые огни синего цвета, электрическая сирена, фары дополнительного освещения.

Окраска штабных автомобилей осуществляется по общему стандарту для всех пожарных машин: красный цвет с нанесенными белыми горизонтальными и вертикальными полосами. Стандарт, предусматривающий двухцветную окраску пожарных машин, был введен в 1975 году, до этого они окрашивались только в один цвет — красный. Этим же стандартом регламентируется нанесение



Салон штабного микроавтобуса РАФ-22034

соответствующих надписей на машину: на дверях ставится номер части и название населенного пункта приписки, сзади — сокращенное наименование машины (АЦ — автоцистерна, АЛ — автолестница, АШ — штабной автомобиль и т.д.) с обозначением части приписки. Вопреки распространенному мнению, никаких телефонов оперативных служб («01») на борта автомобилей стандарт наносить не предусматривал.

Кстати, изображенный на наших фотографиях опытный образец РАФ-22034 окрашен не по правилам, так как на момент его постройки стандарт еще не вступил в силу.

1980

Агитационный автобус «Кубань» Ленинградского управления пожарной охраны

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

■ Энтузиасты механизации пожаротушения 20-х годов подсчитали экономическую выгоду от использования автомобилей. Затраты на содержание автомеханизированной пожарной команды в Ростове-на-Дону составляли всего 36% от затрат на равную ей по составу пожарную команду на конной тяге.

■ В журнала «Пожарное дело» № 8 за 1925 год была опубликована заметка о жизни пожарной части города Зиновьевска (ныне — Кировоград, Украина). В частности, там написано следующее: «Лишь

■ Уже в 1922 году в параде частей Московской пожарной команды на Красной площади принял участие предок современных генераторов пены — импортный «автопеногон», оснащенный раздельными емкостями с щелочным и кислотными растворами и коловратным насосом.

в 1924 году… за счет некоторых остатков от хозяйственных ассигнований удалось купить трупы машин, причем желательно было иметь их одной марки, быстроходные и вместе с тем не боящиеся мостовых русских городов. К такой группе машин зиновьевская команда отнесла машины марки «Уайт». … Все надежды, возлагаемые на восстановляемые машины, оправдались полностью. Построены три машины: первая — «линеечный ход» на полуторатонной машине «Уайт», с 16-ю местами для команды и шофера и ящиком для маски, вторая — «реквизитный ход», полуторатонная машина «Уайт», третья — трехтонная машина «Уайт». Две первые машины со скоростью до 45 верст в час, а последняя, при увеличенных дифференциальных зубчатках, до 30 верст в час. Штат команды состоит из 40 человек… Команда дежурит на две смены и рядовой состав получает содержание от 38–47 руб. в месяц».

■ В середине 20-х годов пожарные автомобили, как самодельные, так и заводского производства, в качестве спецсигнала, предупреждающего участников уличного движения о приближении обоза «автоходов», оснащались медным колоколом. Кроме того, иногда «компанию» колоколу составлял трубач, пронзительными нотами требуя уступить дорогу команде. Разумеется, работа «сиреной» по пути следования на место пожара была чем-то вроде общественной нагрузки одного из членов расчета. Бо́льшую часть пожарных машин по традиции окрашивали в красный цвет.

■ Несмотря на Постановление, принятое Центральным пожарным отделом в марте 1927 года, согласно которому «…при наличии в РСФСР отечественного производства пожарных автомобилей общеустановленного типа ввоз таких автомобилей из-за границы не вызывается необходимостью», некоторое время все же приходилось закупать импортные автомеханические лестницы, производство которых собственными силами удалось наладить несколько позже.

■ В сентябре 1925 года НКВД в целях поощрения лучших пожарных учредил два знака отличия — серебряный и золотой. Первым награждали за «полезную работу» при стаже в 25 лет, вторым — при стаже 35 лет. Решением Наркомата труда в 1926 году профессия пожарного по степени вредности и опасности была отнесена к высшей категории. По этой классификации труд пожарных стоял в одном ряду с производством взрывчатых веществ, добычей угля, службой в воздушном и подводном флоте. В 1930 году было создано Всесоюзное научное пожарно-техническое общество, которое занималось вопросами внедрения научно-технических достижений в практику пожарной охраны.

ПОМНИТЕ, что очень большое количество пожаров и детских жертв происходит в результате вашей беспечности!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00012

ЗИЛ-118 КЛ

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

DeAGOSTINI