

# ИСТОРИЯ

УДК 614.846.6

## ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПОЖАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

**Третьяков Александр Анатольевич**

Ведущий научный сотрудник НИИПИ СПбУ ГПС МЧС России,  
кандидат технических наук,  
Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России

**Демьянов Вячеслав Александрович**

Профессор кафедры Горной и специальной подготовки ВИФК,  
кандидат военных наук, профессор,  
Санкт-Петербургский Военный институт физической культуры

В статье представлены основные исторические аспекты развития отечественного пожарного автомобиля, а также рассматриваются некоторые проблемы и перспективы развития пожарной техники в современных условиях. Достижение в области машиностроения, изобретение паровых двигателей в прошлом привели к появлению самодвижущихся экипажей пожарной службы, а в дальнейшем – к современным высокоэффективным образцам пожарных автомобилей МЧС России на базе грузовых автомобилей с дизельными двигателями.

**Ключевые слова:** пожарный автомобиль, автоцистерна, отечественная техника, пожарный инвентарь, пожарное оборудование.

## HISTORICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC FIRE TRUCKS

**Tretyakov A.A., Demyanov V.A.**

The article presents the main historical aspects of the development of the domestic fire truck, as well as discusses some problems and prospects for the development of fire fighting equipment in modern conditions. Achievements in the field of mechanical engineering, the invention of steam engines in the past led to the emergence of self-propelled fire service crews, and later to modern highly efficient models of fire trucks of the Ministry of Emergency Situations of Russia based on trucks with diesel engines.

**Keywords:** fire truck, tanker truck, domestic machinery, fire equipment, fire equipment.

\*\*\*\*\*

Пожарная техника прошла достаточно долгий путь эволюции – от простейшего парового насоса до совершенного пожарного автомобиля с бензиновым двигателем. И этот путь измерялся не одним десятилетием.

Старые пожарные машины лишь отдаленно напоминают современную технику «огнеборцев», но в свое время они вызывали восхищение всех, кто видел их мчащимися по улицам города. История отечественных специализированных машин началась в 1904 году, и спустя более сотни лет можно сказать, что наши инженеры шагнули далеко вперед и могут составить конкуренцию зарубежным разработчикам. До 1904 года в Российской Империи к тушению пожаров привлекались только конные бригады пожарных

Первый пожарный автомобиль в России был сконструирован в Санкт-Петербурге инженерами фирмы «Фрезе и К» [1]. Это была машина с одноцилиндровым двигателем мощностью 9 л. с. (рис. 1).



**Рисунок 1 – Первый пожарный автомобиль в России фирмы «Фрезе и К»**

Она вмещала 10 человек, оборудовалась двумя деревянными лестницами, пожарными рукавами длиной 170 метров и колонкой для установки на кран. Первый экземпляр приобрела Александро-Невская пожарная часть, и уже в первый день своего дежурства бригада выехала по вызову. Скорость автоматической повозки составляла 15 км/ч, что позволяло прибыть на место ЧП гораздо быстрее, чем конники. Показав отличные скоростные возможности и мощности, по сравнению с конными экипажами, автомобиль стал неотъемлемой частью пожарной охраны.

К выпуску пожарных фургонов присоединились компании «Леснер» и «Пузырев». Для них производство ярко-красных машин, спешащих на пожары, было своеобразной рекламой. При этом отечественная техника по параметрам отставала от зарубежных конкурентов. Также российские автомобили проигрывали им в цене, и именно поэтому «огнеборцы» чаще использовали разработки немцев и французов.

Почти через 10 лет производство пожарных машин освоил Русско-Балтийский вагонный завод. Самой выдающейся его моделью стал автомобиль Д24-40, который стоял на вооружении Петровского добровольного пожарного общества в Риге (рис. 2) [2]. Дальнейшее развитие его было прервано войной.

Новый виток развитие пожарных автомобилей отечественного производства получило лишь после 1918 года. Тогда Московский Совет рабочих и солдатских депутатов принял решение о переоборудовании списанных грузовиков под спецтехнику. Уже через 4 года на службе

московских отделений состояло около 30 автомобилей. Это было катастрофически мало для населения 2 млн человек.



**Рисунок 2 – Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24-40**

Новой советской пожарной машиной стал автомобиль АМО-Ф-15, или «пятнашка» (рис. 3) [3]. Средство позволяло перевозить пожарный инвентарь – насос, лестницы, пожарные рукава и прочий инвентарь, парогенератор. Имелись специальные крепления для емкостей с порошком и водой, а также места для команды из 8 человек.



**Рисунок 3 – Пожарный советский автомобиль АМО-Ф-15**

В 1928 году настоящим прорывом стала комплектация техники коловратными насосами, которые выдавали до 20 л/с. Усовершенствовали эту модель уже через 3 года, выпустив АМО-4, однако машина, получившая центробежный насос, также просуществовала недолго. Пожарная охрана требовала более мощной техники, которой в итоге стало пожарное авто ЗИС-11 на базе самой популярной в СССР «трехтонки» ЗИС-5 (рис. 4). Со временем к нему присоединилась машина на базе ГАЗ.



**Рисунок 4 – Пожарная машина ПМЗ-1 на базе ЗИС-11**

Десятилетие перед Второй мировой войной для советского автопрома стало прорывным. Автомобили получали название ПМЗ и ПМГ

в зависимости от их базы. Индекс «1» был присвоен линейкам, «2» и «3» – автонасосам с цистернами. К ним постепенно добавились машины газодымозащиты, автомобили с прожекторными установками, техникой связи и газотушения (рис. 5) [2, 3].



**Рисунок 5 – Пожарная автоцистерна модификации ПМЗ на базе шасси ЗИС**

Одновременно с разработкой машин в СССР велась работа над усовершенствованием пожарного оборудования. Особое внимание уделяли автонасосам.

После войны возникла необходимость разграничить автомобили. За основу комплектации взяли назначение машин: рукавная служба; газодымозащита; водозащита; служба связи; осветительная служба; медицинский патруль; аэродромная служба; пенного тушения; кислотного тушения; штабной автомобиль.

Кроме этого было принято решение и о разграничении самых моделей. В городах оставили машины на базе ЗИС, так как они могли работать в высотных застройках, а более мелким населенным пунктам достались модификации ПМГ.

В 50-е годы продолжились разработки ПМГ и ПМЗ, появились автоматические пожарные лестницы АМ-62 (ЛА), АМ -45 (ДБ), автоцистерна на базе МАЗ-250 со своим баком. Отдельно создали технику для армии, авиации, нефтедобычи. Постепенно на вооружение стали поставлять автомобили повышенной проходимости на базе ГАЗ-63, ЗИЛ-157, ЗИЛ-131. Для аэродромов использовали шасси МАЗов, «Уралов» и КамАЗов. Самым же популярным стал ЗИЛ-130, над которым работали Прилуцкий и Торжокский заводы противопожарного оборудования [1].

Пристальное внимание уделяли самой массовой модели – автоцистерне. Первым образцом стала машина на шасси ЗИС-150, которая получила название ПМЗ-9М. Просуществовала она всего несколько лет, и только когда разработчики дошли до переделки ЗИЛ-130 под нужды огнеборцев, в серию вышли новые автоцистерны ПМЗ-18. Не останавливались и инженеры Горьковского завода, которые на шасси ГАЗ-51А сделали переходную модель от первой автоцистерны до основного авто данного типа того времени ПМГ-36. Эта машина способна вместить до 1100 литров воды, 50 л пены, а ее насос работал с производительностью 20 л/мин.

Самой удачной и надежной автоцистерной советского периода стал автомобиль АЦ-40 (131) 137 Прилуцкого завода, выпущенный на базе ЗИЛ-131. Такая машина везла до 2400 литров воды и до 150 л пены, при этом кабина ее была рассчитана на 7 человек. В 1978 году на вооружение «огнеборцев» стали поступать автоцистерны АЦ-40 (130) 63Б на ЗИЛ-130 (рис. 6) [3].



**Рисунок 6 – Автоцистерна АЦ-40 (130) 63Б на базе ЗИЛ-130**

На них ставили бак для воды на 2350 литров, а для пены – на 165 литров. На нефтехранилищах несли дежурство автомобили Урал-375 АВ-40 (375) Ц50А, рассчитанные на 4000 литров пены плюс еще 180 литров в отдельном баке (рис. 7).



**Рисунок 7 – Пожарная автомобиль Урал-375 АВ-40 (375) Ц50А**

Разработки 70-х годов составляли основу автопарка системы пожарной охраны вплоть до начала 2000-х годов. Модернизация велась в рамках моделей, исходя из возможностей базового шасси [4].

В настоящее время число пожарных автоцистерн в общем парке пожарной техники страны составляет более 75 % и участвуют они в тушении практически всех пожаров [5]. Пожарная автоцистерна не аварийно-спасательный автомобиль, а прежде всего боевая тактическая единица первого выезда. И насколько близка комплектация автоцистерны к оптимальной во многом будет зависеть эффективность действий пожарных в первые минуты тушения. Функциональные возможности пожарных автоцистерн при оперативном использовании во многом определяются их комплектацией.

#### **ЛИТЕРАТУРА**

1. А.В. Малыгин. История развития пожарной техники // Вестник Восточно-сибирского института МВД России. – 3(54) 2010. – С. 654 – 76.
2. История появления пожарных машин | НПО Пульс. – Режим доступа: <https://dzen.ru/a/YFh906xEjSnJkqz4/> (дата обращения: 22.03.2024).
3. История развития пожарной и специализированной техники МЧС России. – Режим доступа: <https://ucbtprnz.ru/istoriya-razvitiya-pozharnoj-i-spetsializirovannoj-tehniki-mchs-rossii/> (дата обращения: 22.03.2024).
4. Третьяков А.А. Перспективы развития пожарной техники, применяемой для ведения пожарно-спасательных операций и разведки в

условиях повышенной опасности и в ограниченном пространстве // Научно-исследовательские публикации. – 2023. – № 3/2023. – С. 82 – 84.

5. Папырин В.В., Третьяков А.А., Демьянов В.А. Перспективы деятельности МЧС России в минимизации последствий чрезвычайных ситуаций в Арктике // Научно-исследовательские публикации. – 2024. – № 1/2024. – С. 15 – 18.

---