

"ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2018 ГОД

Александр Иванович Бажанов, академик Международной инженерной академии

С 7 по 11 марта 2018 года в выставочном центре "Сокольники" прошла 27-я выставка старинных автомобилей и антиквариата "Олдтаймер-Галерея". Общая площадь экспозиции в двух павильонах и на уличных площадках превысила 10 000 квадратных метров, на которых расположились более двухсот компаний-участников.

"Олдтаймер-Галерея" проводится с 2002 года и всякий раз выставка удивляет новой неожиданной тематикой, её экспонаты практически никогда не повторяются, это всегда громкие премьеры, сенсации и сюрпризы.

Специальная экспозиция в рамках мартовской выставки была посвящена 100-летию пожарной охраны СССР. Публике были представлены уникальные экспонаты. Это первые советские пожарные автомобили АМО-Ф15 "Промет", ПМГ-1, ПМЗ-1 и ПМЗ-2 - с них начиналось отечественное производство пожарной техники. Уникальна в своем роде пожарная цистерна на шасси грузовика ЯГ-6 - единственного сохранившегося экземпляра этой модели. Послевоенные пожарные машины интересны по-своему. На их долю выпало тушить самые громкие пожары XX века: в гостинице "Россия" в 1977 году и в гостинице "Ленинград" в 1991 году.

Эпоха 20-х годов была представлена пожарными машинами иностранного производства, которые использовались или могли использоваться советскими пожарными в те времена. Это и автомобили известных марок, например, "Кадиллак", переоборудованный для несения пожарной службы, и изделия специализированных фирм, таких как американские "Сигрейв", РЕО, "Деннис" и "Американ Ла Франс".

American La France (1925 год)

Пожарная машина American La France - представитель старейшей американской марки противопожарного оборудования.

Основное назначение автомобиля - доставка пожарного расчёта к месту возгорания. Для тушения пожара в машине предусмотрены насос, пожарные рукава, небольшая приставная лестница и ручные огнетушители. На капоте нанесена надпись Belgium Cold Springs - название добровольной пожарной команды, основанной в 1949 году в Нью-Йорке и существующей по сегодняшний день. В этой пожарной команде и несла свою службу пожарная машина American La France, но она скорее принимала участие в ежегодных фестивалях старинной пожарной техники, проводившихся в Сиракьюсе - городе в штате Нью-Йорк, а не участвовала в тушении пожаров. Об этом свидетельствуют 11

табличек, прикреплённых на левом борту пожарной машины. В настоящее время эта машина находится в мастерской "КА-МЫШМАШ", и её ожидает небольшая косметическая реставрация.



Автонасос-линейка на шасси АМО-Ф15е (1930 год)

Первая целиком советская пожарная машина, изготовленная без использования иностранного шасси. Началом серийного выпуска советских пожарных машин считается июль 1926 года, когда в Ленинграде на заводе "Промет", входившем в объединение "Тремасс" (Трест заводов массового производства) изготовили автонасос на шасси АМО Ф-15.

Пожарная машина комплектовалась коловратным насосом производительностью 500 литров в минуту, который приводился от двигателя машины, Автомобиль комплектовался трёхколенной лестницей и лестницей-штурмовкой. Заборные рукава располагались на крыльях и подножках автомобиля. На машине подвешивались колесные катушки с рукавами, причем задняя была съёмной. Сразу за спиной водителя висел колокол, а слева перед кабиной устанавливалась дополнительная фара. В разных местах автомобиля размещались различные принадлежности: багры, ломы, топоры, огнетушители, разветвители и прочее.

Кроме завода "Промет" автонасосы-линейки делались и в Москве на Миусском заводе противопожарного оборудования. Представленная пожарная машина на шасси АМО-Ф15 изготовлена в столице и долгое время использовалась на Московской тонкосуконной фабрике имени Петра Алексеева, а в 1947 году была передана в Политехнический музей.



Seagrave Model 6WT Standard (1927 год)

Красный "Кадиллак" 1926 года выпуска может претендовать на право самого необычного представителя знаменитой американской марки, ведь это не роскошный лимузин и не кабриолет, как полагается "Кадиллаку", а... пожарная машина!

История автомобиля удивительна. Обычно пожарные машины после списания продают в частные руки, и они потом доживают свой век в роли грузовиков, цистерн или чего-то в подобном духе. Кадиллак стал пожарным уже "на пенсии", а в своей первой жизни являлся уважаемым седаном модели 314.

Поначалу у него была сытая и достойная жизнь с несчастными вездами, но автомобильная мода в США переменчива, прошло каких-то несколько лет, и "Кадиллак" перестал смотреться модно и современно. Перешедший в разряд подержанных машин Кадиллак приобрела пожарная команда городка Мерилл, что в штате Висконсин.



Гламур и роскошь мало трогали сердца суровых пожарных, "Кадиллак" был переделан ими в пожарную машину и поступил на службу. Остается только гадать, почему пожарные поступили таким образом. Вероятно, выгоднее оказалось купить подержанное авто с небольшим пробегом, чем тратить на что-то новое. Тем более, что на дворе - Великая Депрессия.

Сзади вместо уютного дивана устроили отделение для пожарного расчёта, поставили два баллона для пенообразователя, различные отделения и крепления для оборудования. Передние двери убрали - зачем они пожарным, только время драгоценное тратить на их открывание и закрывание, можно сразу прыгнуть с сиденья и взяться за дело. Цвет автомобиля, разумеется, сменился на ярко-красный.

Возможно, ещё одна из определяющих причин покупки "Кадиллака" - его двигатель V8 мощность 80 л.с. при рабочем объёме



5,15 литра. Такой мотор и тяжёлую машину сможет таскать, и к месту возгорания довезет быстро.

На панели приборов нет часов. Можно только гадать, были ли они утрачены в более позднее время или отсутствовали на машине изначально. И в самом деле, зачем пожарным часы, когда счёт идет на секунды. Зато сохранился спидометр с одометром, который показывает пробег всего 13112 миль. Почти новый автомобиль!

В прошлом году жизнь "Кадиллака" вновь совершила неожиданный поворот - уникальную машину приобрела российская реставрационная мастерская "Видное Эко", где автомобилю предстоит пройти полный цикл профессиональной реставрации.

Dennis G-Type (1927 год)

Марка Dennis в Великобритании - синоним пожарной машины, что неудивительно, ведь на протяжении всего XX века почти половина всех автомобилей для пожарных команд ежегодно закупалась у этой фирмы. Благодаря надежности и долговечности многие из пожарных машин марки Dennis сохранились до наших дней, одна из них - Dennis G-Type 1927 года из коллекции реставрационного центра "КАМЫШМАШ".

Пожарные машины Dennis - такой же автомобильный символ Великобритании как двухэтажный автобус, Rolls-Royce или Mini. Их даже уважительно называют "пожарными Ролс-Ройсами" в знак уважения к качеству, надёжности и долговечности. Увы, как и многое из старого доброго мира, Dennis пал жертвой глобализации с её слияниями и поглощениями - с 2008 года пожарные машины под этой маркой больше не выпускаются.

Вся история пожарных машин Dennis уложилась ровно в столетие: первую собрали в 1908 году. Тогда это была не основная продукция фирмы, начинавшей, как и многие тогда, с велосипедов, моторных трициклов и маленьких "вуатюреток". Потом появились грузовики, фургоны, автобусы, почтовые автомобили, мусоровозы, самосвалы и прочий коммерческий транспорт. И, конечно же, пожарная техника. Фирма выработала свой собственный тип пожарной машины: вместо общепринятого в те годы поршневого насоса компания применяла центробежный.





Самыми распространенными пожарными машинами в те годы Dennis N-Туре и G-Туре - с различными изменениями они выпускались до 20-х годов.

Пожарная лестница и насос на шасси Dennis G-Туре представляет собой классическую пожарную машину так называемой "европейской компоновки", предназначенную для несения службы в городе. К характерным признакам такой компоновки относится открытое линейное расположение пожарного расчета, помещенная над ним лестница, центробежный насос и его расположение сзади, приемные рукава в подножках.

Пожарный Dennis G-Туре был приобретен мастерской "КАМЫШМАШ" в 2010 году в полностью оригинальном состоянии. Местами сохранилась родная краска и обивка сидений. Из сопроводительных документов известно, что автомобиль был впервые зарегистрирован 8 мая 1929 года и получил номера VO1397, которые оставались с ним в течение всего времени.



Так как автомобиль никогда не реставрировался, то специалисты мастерской "КАМЫШМАШ" планируют сохранить его именно в таком состоянии.

1929 REO (1929 год)

Марка REO - это инициалы её основателя Рэнсома Эли Олдса, отметившегося в истории также маркой Oldsmobile. Но если последняя еще жива и входит в состав General Motors, то жизнь REO продолжалась с 1905 по 1975 год. Пожарные машины REO сегодня стали раритетами. Один из сохранившихся - этот автомобиль, оборудованный пожарным насосом, небольшой цистерной, лестницами-штурмовками, ручной сиреной и световыми спецсигналами.

Пожарная машина на шасси грузовика REO выполнена по классической "американской компоновке". Насос и цистерна с водой размещаются сразу за водителем, а для пожарного расчё-



та и катушек с рукавами отведено место сзади. Все пожарное оборудование изготовлено фирмой Howe Fire Apparatus.

ПМГ-1 на шасси ГАЗ-АА (1930 год)

Название ПМГ-1 расшифровывается как пожарная машина ГАЗ модель №1. Предпосылки создания этого автомобиля относятся к 1930 году, когда в печати стали появляться статьи о необходимости создания легкого пожарного автомобиля. На ПМГ-1 устанавливался центробежный насос и прочее пожарное оборудование, аналогичное ПМЗ-1 (на базе грузовика ЗИС). С левой стороны позади кабины на автомобиле устанавливался стендер - устройство для подключения к городской водопроводной сети.

Пожарная команда из 6 человек располагалась на боковых сиденьях кузова, а шофёр и начальник команды - в кабине. Чтобы удержаться на линейке во время езды, бойцы пристегивали себя ремнями к поручню. Сидевший на правой скамейке возле кабины пожарный бил в колокол - ещё со времен конных обозов этот сигнал оповещал прохожих и других участников движения о приближении пожарных.





Основными пользователями ПМГ-1 были пожарные части не крупных населенных пунктов. Лёгкая пожарная машина больше подходила для тушения пожаров в небольших зданиях, например, в домах так называемого "частного сектора" и бараках, которых в 30-50-е годы было ещё очень много даже на окраинах больших городов. Впоследствии эти машины часто передавались сельским пожарным дружинам, благодаря чему многие из них сохранились до 70-80-х годов и были превращены в памятники.

Автоцистерна ПМЗ-2 (1936 год)

Первая советская пожарная автоцистерна, выпускавшаяся серийно на стандартном и очень распространённом шасси ЗИС-5. Выпуск автомобиля начат в 1936 году Московским заводом пожарных машин. Пожарная автоцистерна имела ёмкость воды на 1500 л, стандартный для своего времени насос Д-20 и боевой расчёт из шести человек, четверо из которых во время выезда на пожар располагались на открытых лавках, расположенных за кабиной водителя. Основной запас рукавов вывозился на съёмной рукавной катушке, крепившейся сзади над насосом.

Все довоенные годы автоцистерна имела обозначение "Пожарная автоцистерна на шасси ЗИС-5". Обозначение ПМЗ-2 автоцистерна получила лишь в 1941 году с выходом соответствующего стандарта. В военные годы в связи с перепрофилированием завода выпуск автоцистерн прекратился.

В СССР созданию автоцистерн должного внимания не оказывалось. Они до середины 30-х годов считались "агрегатами местного значения". Наиболее интересные и удачные в техническом отношении автомобили (например, автоцистерны большой ёмкости) создавались силами мастерских пожарной охраны боль-



ших городов. В результате пожарная охрана вступила в Великую Отечественную войну, имея на вооружении подавляющее количество однотипных пожарных автонасосов, не предназначенных для работы в условиях разрушенного водопровода и недоступности открытых водоемов. Ряд предприятий в военное время (например, завод имени Войкова в Запорожье) выпускали пожарные автоцистерны, переделывая их из автонасосов.

Пожарные автоцистерны ПМЗ-2 активно использовались Московской пожарной охраной в первые послевоенные годы. Некоторые их экземпляры оборудовались передвижными электростанциями и прожекторами, другие - воздушно-пенными установками конструкции ЦНИИПО.

В 50-е годы многие сохранившиеся пожарные автоцистерны ПМЗ-2 были переданы в сельскохозяйственные предприятия, где ещё проработали некоторое время.


Klockner-Deutz S3000 (1943 год)



Пожарный Klockner-Deutz можно назвать настоящим раритетом: автомобили под такой маркой выпускались только с 1938 по 1943 год, а число уцелевших экземпляров исчисляется единицами. Интересно, что Петер Клэкер - основатель машиностроительного концерна, но машины носили имя другого знаменитого немецкого производителя пожарной техники - компании Magirus.

Magirus - старейшая немецкая фирма по выпуску пожарной техники, основанная ещё в 1866 году Конрадом Дитрихом Магирусом. Но его внук Адольф в 30-е годы XX века довёл семейное предприятие до вынужденного объединения с машиностроительной компанией Humboldt-Deutz, производившей дизели для грузовых машин, которые ставились в том числе и на автомобили марки Magirus.

К моменту объединения в 1938 году, компания Humboldt-Deutz преобразовалась в концерн Klockner-Humboldt-Deutz. С этого времени пожарные машины получили новую марку Klockner-Deutz. После войны в результате очередных преобразований марка превратилась в Magirus-Deutz.

Пожарная машина 1943 года выпуска выполнена по классической схеме 30-х годов с двойной кабиной, переходящей в закрытый кузов, в котором находятся цистерна, насос и несколько ящиков для инвентаря. 

(Продолжение следует.)