

## Пожарная техника. Иркутск. Общая историческая справка.

В городах Сибири первое пожарное оборудование появилось в 1780-х гг. Основу составляли пожарные обозы, представляющие собой большие бочки на телеге с заливными трубами. Последние имели два рукава - забирный и заливной. Пожарные машины выписывались из московского пожарного депо.

По инициативе иркутского гражданского губернатора Н.И. Трескина городское управление приобрело в Москве в 1813 году четыре новые водозаливные машины. Правда, с новыми машинами произошла небольшая заминка. Выполненные по последнему слову тогдашней пожарной техники, они очень отличались от старых, тридцати-сорокалетней давности. Документы не сохранили имя первого штатного машинного мастера, который, по словам губернатора, «один по доставлении сюда оных машин мог токмо указать, как ими действовать». Машины были освоены.

В 1814 году в городе было 6 заливных машин, насчитывалось 124 единицы пожарного инвентаря – багров, больших и малых крючьев, топоров, ломов, фонарей и прочего.

Н.И. Трескин позаботился об улучшении пожарного дела не только в Иркутске, но по всей губерне. Губернатор смог убедить иркутскую городскую думу передать бесплатно одну водоналивную машину в Нижнеудинск, и за небольшую плату еще одну машину в Киренск. К 1817 г. все уездные города Иркутской губернии были снабжены машинами и всеми необходимыми инструментами.

В 1853 г. МВД Российской империи было предоставлено право утверждать составленные губернским начальством проекты штатов пожарных команд для отдельных городов. К положению, подписанному царем, прилагалась «Нормальная табель составу пожарной части в городах». Все города по числу жителей были разделены на семь разрядов: 1-й с населением до 2-х тыс. и 7-й от 25 до 30 тыс. и состав штата команды теперь стал определяться в зависимости от численности городского населения.

В 1864 г. в г. Иркутске проживало 26 597 чел., следовательно, он был отнесен к 7-му разряду. Четко определялся личный и конский состав пожарной команды, а также численность пожарного оборудования. По Нормальной табели Иркутску по штату полагался 1 брандмейстер, 2 старших и 3 младших унтер-брандмейстеров, 70 рядовых пожарных служителей. Для Иркутска полагалось иметь 2 линейки на летних и зимних ходах, 6 труб и 16 бочек на летних и зимних ходах, багровых ходов на колесах и с зимним полозьями – до 2-х, 60 лошадей. Особенно много полагалось по табели топоров - 50, ломов - 18, лопат - 30, багров - 18 и крюков – 6. Исследователи объясняют это тем, что при недостатке воды, отсутствии водопроводов, скученности деревянных построек — тактика огнетушения в основном заключалась в ломке горящих и загорающихся зданий и растаскивании бревен.

Еще до известного Иркутского пожара 1879 года были создан городской пожарный обоз. «...полный состав содержащего в г. Иркутске пожарного обоза, бывший к 22 числу июня 1879 г. в совершенной исправности... Именно содержалось:

### *А) ПРИ ГОРОДСКОЙ УПРАВЕ:*

Пожарный подвижной локомотив, в 6 сил, на 4-х колесном рессорном ходу, троечной-дышловой запряжки, с полною к нему арматурою и двумя двухколесными валами для выкидного рукава (маховик)  
—1.

Ручных машин, заграничной работы последней конструкции - с боковым рычагом, с двух выкидных каналов (из коих 2 на 4-х колесном, а 1 на 2-х колесном рессорном ходе параной дышловой запряжки)  
устроенных:

1-я) „Сибирь" для действия на 36 человек.

2-я) „Иркутск" для действия на 24 человек.

3-я) „Двуколеска" для действия на 18 человек

Все имеют полную к ним арматуру

— 3.

Ручных машин средней величины, русской работы, с продольными рычагами об одном канале с полною к ним арматурою на 4-х колесном деревянном ходе

— 2.

Ручных машин малой величины, русской работы, старой конструкции ( по своей ветхости числились запасными и выходили на пожары только в крайних случаях )

— 4.

Двуколесная рессорная тележка заграничной работы с выдвижной боковой лестницей в 60 звеньев, каждое около 4-х аршин длины — 1.  
 Пожарных бочек местной работы на 4-х колесном деревянном ходе — 4.  
 Лошадей для этого обоза состояло: — 12.  
 (все эти лошади были на службе до поступления в Управу в обозах частей, а оттуда, по выслуге лет и браковки, переданы в распоряжение Думы).  
 Прислуги при обозе вместе с машинистами, служащей по вольному найму в виде простых дворников и сторожей — 10 чел.

*Б) ПРИ 3-Х ГОРОДСКИХ ЧАСТЯХ:*

(всего в каждой из этого по равной части)  
 Машин русской работы, средней величины с продольным рычагом, об одном выкидном канале на-4-х колесном деревянном ходе из склада Листа в Москве — 3.  
 Машин малой величины старой конструкции на 4-х колесном деревянном ходе — 3.  
 Сельских заливных гидропульты, склада Листа наливных, с водоприемными ящиками на чугунном двуколесном-тачечном ходе — 5.  
 Бочек местной работы на 4-х колесном деревянном ходе паровой русской зарядки - 15.  
 Лестниц выдвижных о двух звеньях каждое в 9 аршин — 3.  
 Лестниц ручных в 6 аршин длины — 3.  
 Брезентов войлочных на парусинной подкладке по ширме 25 именно:  
 3-х створчатых вышиною 4 и 1/2 ар. длиною все 3 звена 9 аршин — 4.  
 Двустворчатых вышиною 3 аршина и длиною в оба звена 6 аршин — 9.  
 Одинарных вышиною 3 ар. и длиною 2 аршина — 12.  
 Ручных щитов с войлочного обшивкою — 6.  
 Войлочных парусов, каждый в длину 12 ар. и ширину 4 аршина — 10.  
 Суконных длиною 15 ар. и шириною 9 аршин — 3.  
 Холщовых парусов длиною 18 ар. и шириною — 15 аршин — 12.  
 Топоров на поясах при прислуге и в обозе — 52.  
 Ломов — 9.  
 Одноручных багров — 30.  
 Цепных багров — 3.  
 Ухватов — 6.  
 Якорей цепных — 3.  
 Крючьев цепных — 1.  
 Швабр — 15.  
 Лопат железных — 30.  
 Вил железных — 30.  
 Лошадей:  
 Уносных, верховых — 3.  
 Собственно под обозом, в запряжке — 48.  
 Запасных — 4.

Итого — 55 л.

Разъездных Г. Полицмейстеру — 4.  
 Гг. Приставам — 6.  
 Рабочих, для домашности по частям — 6.

Всего — 71 лош.

Прислуга:  
 Унтер-Офицеров (фельдфебеля) — 3.  
 Рядовых — 6.  
 Машинистов — 6.  
 Каланчистов — 15.  
 Рабочих, пожарной рабочей артели — 48.

Итого — 72 чел.

*Итого к 22 июня в пожарн. обозе состояло на лицо и в исправн(ости):*

Паровых локомотивов — 1.  
 Ручных машинь всех конструкций и величин — 21.  
 Бочек пожарных — 19.  
 Выдвижных лестниц — 4.  
 Инструментов вообще — 238 вещей  
 Лошадей — 83 лош.  
 Прислуги — 82 чел.

(Губернский город Иркутск. (Пожары 22-24 июня 1879г. )

составлено подполковником Д.Д. Ларионовым – Иркутск, 1880, С.28-31)

В 1901 году Обществом Взаимного от огня страхованием формируется свой пожарный обоз в составе ручной пожарной трубы типа называемого «Сельский пожарный

обоз», пяти того же типа бочек, восьми человек наемной прислуги, семи лошадей и разложенного на 40 человек отряда охотников. В 1904 и 1910 г.г. Общество дополняет этот обоз двумя небольшими резервами и таким образом доводит весь состав обоза до трех однотипных труб, 18 бочечных ходов, 24 лошадей и 16 наемных пожарных служителей».

Сохранился отчет Иркутского Добровольного Пожарного Общества на 1909 год, который дает представление о его состоянии и деятельности.

В обозе Общества состоят: одна паровая пожарная машина под названием «Малютка», фабрики «Шанд, Мейсон и К<sup>0</sup>» в Лондоне в 4 лошадиных силы, на 4 колесном ходу, приобретена в 1895 г. выбрасывает в минуту 30 вед. три ручных: «Надежда» на 4 колесном ходу, фабрики Густава Лист с воздушным колпаком, приобретена в 1900 году.

Производительность - 40 в. в минуту, «Красотка» той же фабрики на таком же ходу, - 30 в. и «Выручка» московской работы на 4 колесном ходу.

Мелких огнегасителей — один гидропульт, один гидрант - стояк к городскому водопроводу (двухрукавный).

Бочек пожарных на летнем ходу — десять, из них четыре на рессорных ходах, все железные: емкость 35 вед. Багровых ходов — три.

Багров - 10; кошек - 1, вил - 1, топоров - 37; ведер - 7; лопат - 1, щипцов для трубников - 2; ломов - 5; масок - 4; вуалей Виклера - 10; факелов - 7; касок - 72; пиркурок - 94; полушубков — 30; веревок спасательных с карабинами - 31, полотен - 1.

Лестниц ручных: штурмовых (6 арш. для влезания по выступам две, одна однорогая и вторая двухрогая, для хода по крышам) - 1.

Лестниц складных и шарнирных из трех колен 3.

Механических — одна; приобретена в 1909 г. Высота лестницы 26 арш.; трехколенная, с автоматическим задвижками, собачками, сигнальными звонками, на рессорном четырехколесном ходу с отъемным передком; вес 150 пуд.; возится 2 - 3 лошадыми.

Лошадей в обозе - 13.

Брандмейстеры П.М. Мякинин и А.Ф. Домишкевич большое внимание уделяли техническому оснащению пожарной команды Иркутска.

#### Паровые машины в Иркутске.

##### *Свидетельства очевидцев.*

«Пожарная бригада – очень важное для Иркутска формирование, учитывая страшное событие, пережитое городом в 1879 г. Как и во всех городах Сибири, всюду на самых видных в местах установлены сторожевые башни, с которых наблюдатели могут заметить любую вспышку и ударить в большой колокол, поднять тревогу. На станции у вышки всегда наготове люди, лошади, повозки с водой, которые могут мобилизоваться за очень короткое время. Все делается так быстро, что если бы я сам не стал свидетелем тому, то с трудом бы поверил, что можно так быстро запрячь лошадей и выехать.

В Иркутске есть паровая машина, и я с гордостью отметил, что произведена она в Англии фирмой «Shand and Mason». Здесь, судя по всему ею тоже гордились: она сияла, как зеркало, и, видимо, всегда поддерживалась в превосходном состоянии...», - писал о своих впечатлениях по поводу пожарного дела во время пребывания в Иркутске в феврале-марте 1891 года английский путешественник Юлий М. Прайс. (Земля Иркутская, 2001, № 16)

##### *Из Иркутских летописей.*

*- 1894 г., июль. По распоряжению городской управы на понтонном мосту поставили две пожарные машины*

*- 1900 год, 26 апреля. На Ангаре около понтонного моста в присутствии публики была произведена проба подачи воды на дальнее расстояние паровыми машинами города и Добровольного пожарного общества. Городская машина подавала воду по рукаву на расстояние 400 сажень в подвижный бак вместимостью 200 ведер, из которого машина «Малютка» Добровольного пожарного общества по рукаву в 60 сажень подавала воду к предполагаемому очагу пожара струей в 12,5 сажень. При непрерывной действии паровой машины уровень воды в баке не понижался. Испытания прошли успешно (Колмаков Ю.П. Иркутская летопись 1661-1960. –Иркутск, С.108, 128).*



Огнегасителей «Эврика»	5 шт.
Рукавов приемных 22 зв.	81 арш.
Гаек соединительных	22 пары
Рукавов выкидных пеньковых (из них 500-а плохого)	3000 арш.
Гаек для выкидного рукава	40 п.

Пожарная охрана Иркутска за годы революционных событий 1917 года и гражданской войны оказалась в расстроенном состоянии.

Из Иркутских летописей.

1922 г. 20 апреля

«Боритесь с пожарами». В настоящий момент острой борьбы с разрухой и голодом, местное коммунальное хозяйство не имеет ни сил, ни средств поддерживать на должной высоте борьбу с пожарами. Пожарный инвентарь и предметы пожарного оборудования износились... Иркутская губернская комиссия по борьбе с пожарами обращается ко всем гражданам с призывом к самому внимательному отношению к пожарной опасности в предстоящий летний сезон

Важное значение для повышения боеготовности пожарных команд имело постановление СТО от 4 мая 1921 г. «О мерах к сохранению пожарных обозов и содержанию их в боевой готовности», которым запрещалось использование личного состава и боевой техники пожарных команд не по назначению и предоставляло командному составу пожарной охраны право единолично руководить тушением пожаров.

Пожарные команды Иркутской губернии не являлись исключением в смысле их нефункционального использования, о чем неоднократно докладывал брандмайор Козулин В.Н., сетуя на то, что в ряде мест обозы пожарных команд и дружин посылали на хозяйственные работы: перевозить грузы, поливать улицы, скверы и т.д. А порой и сами руководители пожарных подразделений под влиянием синдрома различных починов, охвативших страну, выдвигали начинания, в результате которых пожарные команды занимались несвойственным им трудом. Так, брандмайор г.Иркутска И.А.Винокуров в июне 1923 г. выразил желание взять на себя поливку вновь засаженных участков города (Черных В.В. Указ. соч. С.116).

Также имели случаи, когда представители хозяйственных учреждений вмешивались без надобности в действия пожарных команд и дружин при тушении пожаров, что нередко приводило к серьезным упущениям при тушении пожаров.

Поэтому 19 февраля 1924 года Иркутский губернский исполнительный комитет принимает постановление, которым обязывает всех заведующих и управляющих фабриками и заводами в месячный срок привести фабричный и заводской противопожарный инвентарь и охрану в состояние полной боевой готовности к действию; запретить использование пожарных обозов и инвентарь на посторонние, не относящиеся к пожарному делу работы, а также всем должностным лицам при тушении пожаров оказывать содействие (Шейчик К.Н. По законам мужества - Иркутск: Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1983, С. 43-44).

В первые годы советской власти основные усилия в области развития пожарной техники были направлены на сбор, ремонт, пополнение пожарного инвентаря. Во второй половине двадцатых годов была начата замена конных линеек автомобилями.

С 1923 года иркутские пожарные части постепенно переходят на автообоз. Вначале это происходило благодаря энтузиазму иркутских пожарных специалистов, которые из старых военных автомобилей научились делать из них пожарные автоходы, а с началом индустриализации и строительства советских автозаводов появляются новые автомашины.

Первая пожарная часть (ул. Марата) первой была переведена на автотягу. Для восстановления и ремонта автомобилей и пожарного обоза при первой пожарной части организуется автомеханическая мастерская. В городе все водоразборные будки оборудуются приспособлениями для заполнения пожарных цистерн водой. К концу 1925 года все пожарные части города перешли на автообоз, он стал более оперативным и дешевым, чем конный.

Из Иркутских летописей.

1923, апрель

Коммунальный отдел разработал проект перехода пожарных команд на моторную силу

1924 г., июль

Открыт автомобильный пожарный гараж – 3 бочки и линейки в помещении Добровольного пожарного общества.

1924 г., сентябрь

Первая часть перестроена для автообоза (так же как в 3-й части в три двери).

(Романов Н.С. Указ. соч. С.233, 238, 239).

1925 г., 10 сентября

3-я пожарная часть переведена с конной тяги на автомобильный парк. Силами пожарников все помещения переоборудованы под стоянку автомобилей

1927 г.

Иркутский пожарный обоз пополнился двумя пожарными автомашинами

1929 г.

Пожарные части получили на вооружение пожарные машины(автомашины)отечественного производства марки «АМО-Ф-15»

1935 г.

Пожарные станции Иркутска получили статус пожарных частей. Они были оснащены новыми машинами марок ПМЗ-1, ПМЗ-2, ПМР-1.

(Колмаков Ю.П. Указ. соч., С. 480, 507, 534, 616).

Ветеран пожарной охраны Иркутска К.Н. Шейчик, который много лет возглавлял приводит сведения, полученные от тех, кто когда-то стоял у истоков технического перевооружения иркутских пожарных частей. Он пишет, что пожарные команды под руководством опытных шоферов и командиров Н. Онищука, С. Богдашева, П. Ткачука, А. Якубовского, П. Гаськова, И. Брагина и других изготовили собственными силами несколько пожарных автомобилей-цистерн, используя вышедшие из строя военные автомобили иностранных марок «Никорсульм», «Паккард», «Фиат», «Рено» и другие, Эти автомобили, родившиеся во второй раз, не были, конечно, совершенными, но все же сыграли свою роль и в известной мере укрепили пожарную охрану.

В 1929 году был получен первый пожарный автомобиль отечественного производства АМО-Ф-15. В последующие годы появились автомобили АМО-4 грузоподъемностью 2500 кг. После вступления в строй Московского автозавода и Горьковского автозавода пожарные автонасосы и автоцистерны стали выпускаться (1931 — 1932) на шасси автомобилей ГАЗ-АА (ПМГ-1), ЗИС-5 (ПМЗ-2), а позднее (1934) и на специальном шасси ЗИС-11 (ПМЗ-1). Такие автомобили пожарные команды города получили в 1935 году.

...Изготовление и ремонт первых автомобилей производился в небольших мастерских силами самих шоферов. С поступлением отечественных пожарных автомобилей авторемонтные мастерские реорганизованы в авточасть, а затем в часть технической службы (Шейчик К.Н. Тревожные будни – Иркутск, Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1979, С. 28-29).

Важность автомобильного транспорта для пожарных очевидна. Здесь играет большую роль быстрота выезда по тревоге и прибытия обоза, которая составляла 4-5 минут. Механизация пожарного обоза позволила снизить ее до 25-30 секунд.

Немаловажным достоинством автомобилей является и использование их в качестве рабочей силы для приведения в действие пожарных машин (насосов и механических лестниц). Кроме того, при использовании автомобилей уменьшались штаты пожарных команд и затраты на их содержание (в бюджете конных пожарных команд это было весьма существенной статьей расхода).

ГАЗ-АА (ПМГ-1) и ЗИС-11 (ПМЗ-1) являлись серийными пожарными машинами. Они могли развивать скорость до 60-80 км/ч. Полупортная машина ГАЗ-АА имела бак емкостью 146 л., центробежный насос Д-20 и боевой расчет до 8 человек. В комплект автонасоса входили выкидные и всасывающие рукава, стендер и другое оснащение. ПМЗ-1 был оснащен двухступенчатым насосом высокого давления Д-20, с открытым кузовом, с продольными скамьями для боевого расчета. На автомобиле был смонтирован бак первой помощи объемом 360 л. воды. Автонасос был снабжен задней и двумя боковыми катушками пожарных рукавов, стендером и другим снаряжением. Этот автомобиль получил в пожарной команде наименование «комбинат».

Первой советской пожарной автоцистерной стала ПМЗ на шасси автомобиля ЗИС-5. Она имела цистерну на 1500 литров воды и насос Д-20. В зимнее время цистерна обогревалась выхлопными газами работающего двигателя. Эти три типа пожарных машин

(ПМГ-1, ПМЗ-1, ПМЗ-2) стали основным видом вооружения пожарной охраны, просуществовав до конца 50-х гг. (Черных В.В. История борьбы с огнем в России: монография. – Иркутск, 2010, С. 447, 465)

*Восточно – Сибирское краевое управление народно- хозяйственного учета.*

*Отдел статистики НСКХ. Введение*

*Регистрации коммунальных предприятий всех ведомств края*

*(Всесоюзная перепись за 1932 год Т.1).г. Иркутск 1932 г.*

#### **Пожарная охрана**

<b>Годы</b>	<b>1913</b>	<b>1926</b>	<b>1930</b>	<b>1931</b>	<b>1932</b>
Число пожарных команд	7	6	6	4	6
В них людей:	230	296	232	195	245
в т.ч. наемных	130	196	70	145	186
Число пожарных насосов	14	12	8	8	8
в т.ч. механических	3	7	7	6	8

#### **г. Иркутск, оборудование пожарной организации по состоянию на I/VI 1932 г.**

Автонасосы – 8;

Автоцистерны без насосов – 4;

Конные ходы – 1, в том числе: конные мехлестницы – 1, лошади – 7;

Пеногенераторы – 1;

Пожарные рукава – 1672: а) выкидные – 1547; б) всасывающие – 125.

Электрической пожарной сигнализации не было.

#### **1-я пожарная станция г. Иркутск.**

Пожарное оборудование:

Автонасосы – 4; лошади – 1.

Пожарные рукава – 428 (выкидные – 400, всасывающие – 28)

#### **3-я пожарная станция г. Иркутск.**

Пожарное оборудование:

Автонасосы- 2; автоцистерны без насосов – 3.

Конная мехлестница – 1; лошадей – 5.

Пеногенератор – 1.

Пожарные рукава – 1058 (выкидных – 980 и всасывающих 78).

#### **4-я пожарная станция г. Иркутск**

Пожарное оборудование:

Автонасосов – 2; автоцистерн без насосов – 1.

Лошадь – 1.

Пожарные рукава – 176.

(Ф. 2677 оп. 4 № 92)

Пожарные машины ГАЗ-АА, ЗИС-5, соответственно ПМГ-1, ПМЗ-2, ЗИС-11 (ПМЗ-1) эксплуатировались в пожарных частях Иркутска не только в довоенные и военные годы, но и в послевоенное время.

Пожарная техника Иркутска (кроме объектовой пожарной охраны) в 1956 году

(Приложение к приказу ГУПО МВД СССР № 0058 от 30.09. 1956 г).

**СВПЧ – 1 (Самостоятельная военизированная пожарная часть МВД по охране Кировского района города Иркутска) – 69 чел.**

Включая:

- автоцистерна ПМЗ - 2

- мотоцикл - 1

Резерв: Автонасос ПМЗ - 1

**СВПЧ – 2 (Самостоятельная военизированная пожарная часть МВД по охране Сталинского района города Иркутска, с отдельным постом № 1) – 111 чел.**

Включая:

- автонасос ПМЗ - 1

- автоцистерна ПМЗ - 1

Отдельный пост:

- автоцистерна ПМЗ в отдельном посту - 1

- автоцистерна ПМЗ в отдельном посту - 1

Резерв: автоцистерна ПМЗ - 1

**ПВПЧ – 3 (Несамостоятельная пожарная часть МВД по охране Сталинского района города Иркутска, подчиненная части № 2) – 46 чел.**

Включая:

- автоцистерна ПМЗ - 1
- автоцистерна ПМГ - 1
- мотоцикл - 1

Резерв: автоцистерна ПМГ - 1

**СВПЧ- 4 (Самостоятельная военизированная пожарная часть МВД по охране Свердловского района города Иркутска) – 51 чел.**

Включая:

- автоцистерна ПМЗ - 1
- автоцистерна ПМГ - 1
- мотоцикл - 1

Резерв: автоцистерна ПМГ - 1

**СВПЧ- 5 (Самостоятельная военизированная пожарная часть МВД по охране Ленинского района города Иркутска, с отдельным постом № 2) – 95 чел.**

Включая:

- автонасос ПМЗ - 1
- автоцистерна ПМГ - 1
- автомобиль химического пенного тушения - 1

Отдельный пост № 2

- автоцистерна ПМЗ в отдельном посту- 1

Резерв:

- автоцистерна ПМГ - 1
- автонасос ПМГ в отдельном посту- 1

**6 ВПЧТС (Военизированная пожарная часть МВД технической службы по охране города Иркутска 3 разряда) – 30 чел.**

- Автомобиль службы связи и освещения ЗИС -1
- Несъемная автомеханическая лестница - 1
- Автомобиль водозащитных средств - 1
- Автомобиль рукавной службы - 1
- Автомобиль штабной - 1
- Автомобиль оперативный легковой - 1
- Автомобиль легковой разгонный - 1
- Агитмашина – 1
- Мотоцикл - 1

Резерв:

- Автобус - 1
- трактор СТЗ - 1

(Архив Главного управления МЧС России по Иркутской области)

Дальнейшее развитие пожарной техника в Иркутске и Иркутской области получила в послевоенный период с вводом в эксплуатацию специализированных заводов по производству пожарных автомобилей противопожарного оборудования: Варгашинского завода противопожарного оборудования, Южно-Уральского совнархоза (СНХ), Прилуцкого завода противопожарного оборудования Киевского СНХ, Торжокского завода противопожарного оборудования Московского СНХ. На этих заводах во все последующие послевоенные годы разрабатывались и выпускались все типы пожарных автомобилей, которые поступали на вооружение в пожарные части Иркутской области.

С 1963 года на вооружении пожарных частей области находятся пожарные автомобили производства Варгашинского завода: АЦ-20(51) на шасси ГАЗ-51, АЦ-20(63) на шасси ГАЗ-63.

С 1968 года на вооружение поступают автомобили АЦ-20(66) на шасси ГАЗ-66 и АЦ-20(53А) на шасси ГАЗ-53А. Последние типы автомобилей до настоящего времени находятся в боевых расчетах пожарных частей.

В конце семидесятых годов XX века на вооружении с Варгашинского завода поступили пожарные автомобили связи и освещения АСО-5 (66) модель 90. Данный автомобиль был на вооружении в технической части № 6 города Иркутска и в Ангарском гарнизоне.

Прилуцкий завод противопожарного оборудования специализировался на выпуске пожарных автомобилей на шасси автомобилей ЗиЛ. В шестидесятые и семидесятые годы прошлого столетия на вооружения с данного завода в подразделения области поступали автомобили на шасси ЗиЛ- 164, ЗиЛ-157. До 1964 года поступали на вооружение автоцистерны АЦ-30 (164), ПМЗ-27, а с конца 1964 года АЦ-30 (157К), пожарные



насосные станции ПНС-100 (157), рукавные автомобили АР-2 (157). В восьмидесятые годы поступают автомобили на шасси ЗиЛ-130, ЗиЛ-131: пожарные автоцистерны АЦ-30 (130) модель 63А, пожарная автоцистерна АЦ-40 (130Е) модель 127, пожарная автоцистерна АЦ-40 (131) модель 137, пожарная насосная станция ПНС-110 (131) модель 131, пожарный рукавный автомобиль АР-2 (131) модель 133.

К началу 80-х годов XX в. пожарная Иркутска являлась соответствующей современным условиям, технически оснащенной структурой, успешно справлявшейся со стоящими перед ней задачами. Поддержанию пожарной безопасности способствовало достаточное количество разнообразной пожарной техники.

*Состав пожарной техники Иркутска в 1989 г.*

*В 1989 году пожарную безопасность города Иркутска обеспечивали 9 (девять) пожарных военизированных частей (Штат был утвержден Приказом УВД Иркутского облисполкома № 0106 24 августа 1989 г.):*

**СВПЧ – 1 по охране Кировского района города Иркутска – 58 чел.**

Техника:

В боевом расчете

- две автоцистерны

- один автомобиль легковой оперативно - служебный

В резерве

- две автоцистерны

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 5

**СВПЧ – 2 по охране Октябрьского района города Иркутска – 53 чел.**Техника:

В боевом расчете

- две автоцистерны

- один автомобиль легковой оперативно - служебный

В резерве

- две автоцистерны

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 5

**СВПЧ – 3 по охране Куйбышевского района города Иркутска – 55 чел.**

Техника:

В боевом расчете

- две автоцистерны

-один автоподъёмник

- один автомобиль легковой оперативно – служебный

- один автобус пассажирский

В резерве

- две автоцистерны

- один автоподъёмник

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 8

Отдельный пост 3 –СВПЧ по охране Куйбышевского района города Иркутска – 20 чел.

Техника:

В боевом расчете

- одна автоцистерна

В резерве

-одна автоцистерна

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 2

**СВПЧ – 4 по охране Свердловского района города Иркутска -57 чел.**

Техника:

В боевом расчете

- две автоцистерны

- одна автолестница

- один автомобиль легковой оперативно – служебный

В резерве:

- две автоцистерны

-одна автолестница

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 7

**СВПЧ – 5 по охране Ленинского района города Иркутска - 66 чел.**

Техника

В боевом расчете

- две автоцистерны

- одна автоцистерна грузоподъёмностью 20 тонн («Ураган»)

- один автомобиль порошкового тушения

- один автомобиль воздушно – пенного тушения

- грузовой автомобиль

В резерве

- две автоцистерны

-одна автоцистерна грузоподъемностью 20 тонн («Ураган»)

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 9

**ПВПЧ – 7 (подчинена СВПЧ -5) по охране Ленинского района города Иркутска – 50 чел.**

Техника:

В боевом расчете

- две автоцистерны

- один автомобиль легковой оперативно - служебный

В резерве

- две автоцистерны

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 5

**ВПЧ - 8 по охране Иркутского авиационного завода Министерства авиационной промышленности СССР – 76 чел.**

Техника

В боевом расчете

-три автоцистерны

-один легковой оперативно – служебный автомобиль

В резерве

- три автоцистерны

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 7

**Отдельный пост 8 ВПЧ по охране Иркутского авиационного завода Министерства авиационной промышленности СССР – 41 чел.**

Техника

В боевом расчете

-три автоцистерны

-один легковой оперативно – служебный автомобиль

В резерве

- три автоцистерны

Всего количество техники в боевой расчете и в резерве – 6

(Архив ГУ МЧС России по Иркутской области)

С 1991 г. управление пожарной охраны страны, как всей системой обеспечения пожарной безопасности, вступило в полосу радикальных реформ. После распада СССР поступление пожарной техники в подразделения области практически прекратилось. Причин было несколько. Прилуцкий завод, расположенный на территории Украины, основной поставщик пожарных автомобилей на шасси ЗИЛ-130, 131, остался в ближнем зарубежье. Начавшиеся экономические реформы в конце XX в. ухудшали экономическое положение заводов, выпускающих пожарную технику в России. Сократилось производство автомобилей на Варгашином и Торжокском заводах, не удалось наладить типаж пожарных автомобилей выпускаемых на Прилуцком заводе, а средств на закупку автомобилей этого завода явно не хватало. Учитывая сложившуюся ситуацию, Главное управление пожарной охраны обратилось к территориальным органам ГПС изучить вопрос о возможности производства пожарной техники на базе промышленных предприятий республик, краев, областей. К этой работе приступило УГПС Иркутской области. Изучив возможность предприятия области и найдя поддержку у руководства Иркутского производственного объединения «Восток», УГПС Иркутской области вышло с предложением в Главное управление государственной противопожарной службы (ранее ГУПО) дать согласие на организацию производства пожарных автомобилей различного назначения на ПО «Восток». Учитывая, что ранее ПО «Восток» производил сборку автомобилей ГАЗ-52, осуществлял оборудование различных типов грузовых автомобилей на специальные с установкой радиотехнического оборудования и связи, ГУ ГПС дало согласие на производство на первом этапе автомобиля связи и освещения на базе ГАЗ-66.

ПО "Восток" (Завод радиоприемников) был образован в 1945 году как автосборочное предприятие по выпуску а/м "Студбеккер", "Форд", ГАЗ-51, автоприцепов. С 1952 года предприятие выпускало мобильные средства связи для вооруженных сил, радиопередатчики, радиоприемники. Поставлял изделия на экспорт в 50 стран мира.

Федеральное государственное предприятие Иркутское объединение «Восток» (ФГУП ИПО «Восток») приступило к разработке и выпуску пожарной технике в 1993 году. Всего

в период с 1993 года по 2001 производственным объединением было выпущено 15 (пятнадцать) наименований изделий пожарной техники в количестве 192 единицы. Наличие мощностей по производству радиоэлектронной аппаратуры, специалистов позволили ИПО «Восток» на первом этапе наладить выпуск пожарного автомобиля связи и освещения АСО-8 (66) на базе автомобиля ГАЗ-66.

В 1993 году было выпущено пять автомобилей АСО-8 (66), а в 1994 году уже 54. Всего данных автомобилей было выпущено 89 единиц. В 1994 году были разработаны и выпущены опытные образцы пожарной автоцистерны АЦ-40 на базе автомобиля КАМАЗ-43101 и аварийно - спасательного автомобиля АСА. В этом же году на базе изделия АСО-8 (66) были изготовлены штабные автомобили для гражданской обороны (ШОГО), в дальнейшем получившие обозначения аварийно - спасательного автомобиля АСА.

Первые пожарные автомобили АСО-8(66) и АСО-8-1(66) поступили на вооружение подразделений Иркутска, Братска, в штаб гражданской обороны г. Иркутска. Пожарные автомобили АЦ-40(43101) введены в боевой расчет в 1994 году в ПЧ-4 города Иркутска и ПЧ-44 города Усолье-Сибирское. Аварийно-спасательный автомобиль АСА (43101) был введён в эксплуатацию в специализированную часть города Иркутска СЧ-6, в пожарную часть города Братска.

В 1995 году были изготовлены первые образцы подвижного пункта управления силами и средствами (ППУСС) противопожарных и аварийно-спасательных служб, предназначенного для обеспечения оперативного управления на месте крупного пожара или в районе чрезвычайной ситуации.

В 1998-1999 годах ИПО «Восток» была разработана и выпущена партия пожарных автомобилей АЦ, 2, 4-40 (431412) на шасси автомобиля ЗИЛ-431410 и автомобиль связи и освещения АСО-8 (3205) на базе автобуса ПАЗ-3205. В 1999 году этот автомобиль поступил на вооружение в Иркутский гарнизон в СЧ-6. Но сложное экономическое положение предприятия, отсутствие государственного заказа на изготовление пожарной техники не позволило наладить серийный выпуск.

Пожарные автомобили ПО «Восток»:

1. Автомобиль первой помощи АПП (ГАЗ-33023).
2. Автомобиль первой помощи АПП-0,4-2 (ГАЗ-33027). Краткая характеристика: боевой расчет - 3 чел., вода - 500 л., пенообразователь - 100 л., насос - ПН-40УВ с приводом от КОМ шасси, лафетный ствол - ЛСД-40А, максимальная скорость - 115 км/ч.
3. Автоцистерна АЦ-2,4-40 (ЗИЛ-431412). Краткая характеристика: боевой расчет - 7 чел., вода - 2400 л., пенообразователь - 150 л., насос - ПН-40УВ с приводом от КОМ шасси, лафетный ствол - ЛСД-40А, служебная связь с абонентами коммутаторов ПК13 М2, максимальная скорость - 90 км/ч.
4. Автоцистерна АЦ-2,4-40 (ЗИЛ-131). Краткая характеристика: боевой расчет - 7 чел., вода - 2400 л., пенообразователь - 150 л., насос - ПН-40УВ с приводом от КОМ шасси, лафетный ствол - ЛСД-40А, максимальная скорость - 80 км/ч.
5. Автоцистерна АЦ-3,0-40 (ЗИЛ-433104). Краткая характеристика: боевой расчет - 7 чел., вода - 3000 л., пенообразователь - 200 л., насос - ПН-40УВ с приводом от КОМ шасси, лафетный ствол - ЛСД-40А, служебная связь с абонентами коммутаторов П 193 М2, максимальная скорость - 90 км/ч.
6. Автоцистерна АЦ-4,0-40 (УРАЛ-5557). Краткая характеристика: боевой расчет - 3 чел., вода - 4000 л., пенообразователь - 250 л., насос - ПН-40УВ с приводом от КОМ шасси, лафетный ствол - ЛСД-40А, максимальная скорость - 80 км/ч.
7. Автомобиль связи и освещения АСО-8 (ПАЗ-3205). Краткая характеристика: электрогенератор - ЭА3205-8-Т/230, мощностью - 8,0 кВт при напряжении 230В., прожектора ПКН-1000 - 6 шт., громкоговоритель 10ГР38 - 8 шт., мощностью 10Вт., мегафон ЭМ12, мощностью 12 Вт. - 2 шт., усилитель звуковых частот "Степь-103" (выходная мощность 100 Вт, выходное напряжение 30 и 120В), телефонный коммутатор системы МБ с телефонами ТА-57- 4 шт., радиостанция стационарная "Виола-АП" - 3 шт., радиостанция переносная "Виола-АП" - 10 шт., КВ радиостанция "Ангара-1" - 1 шт., мощностью несущей частоты -10 Вт., магнитофон "Скиф-201" - 1 шт., длина телефонного кабеля - 3000, максимальная скорость - 90 км/ч.
8. Автомобиль связи и освещения АСО-8 (ГАЗ-66). Краткая характеристика: электрогенератор мощностью - 8,0 кВт при напряжении 230В., прожектора ПКН-1000 - 6 шт., высота осветительной мачты - 12,0 м., максимальная скорость - 95 км/ч.
9. Аварийно-спасательный автомобиль АСА-16 (КАМАЗ-43101). Краткая характеристика: боевой расчет - 3 чел., мощность стационарного электрогенератора - 16 кВт., мощность переносного электрогенератора - 4 кВт., прожектора 3х1000 Вт., выносные прожектора ПКН-1000 - 3 шт., максимальная скорость - 90 км/ч.
10. Автомобиль для чрезвычайных ситуаций и ГО (ГАЗ-66).

(Вячеслав Максимов © 2005 E-mail: firedesign@bigmir.net).

Дополнительно по предложениям рационализаторов пожарных подразделений Иркутска и области были переоборудованы и приспособлены для целей пожаротушения другие виды техники.

В 2000-е гг. ситуация постепенно начала меняться к лучшему: в подразделения Иркутска и Иркутской области на вооружение стала поступать пожарная техника приобретенная на Торжокском, Варгашинском заводах, Посевнинском машиностроительном заводе (р.п.Посевная Новосибирской области), а также техника совместного производства АМО ЗИЛ и Московского карбюраторного завода (МОСКАРЗ). Все эти заводы выпускают пожарную технику на шасси грузовых автомобилей ЗИЛ, КАМАЗ, Урал.

Так, например, в 1998-2001 годах в ПЧ-4 г.Иркутска и в Киренскую пожарную часть поступили на вооружение пожарные автоцистерны АЦ-2,5(131) производства Посевнинского машиностроительного завода, в ПЧ-4 г.Иркутска и ПЧ-44 г. Усолье-Сибирское - пожарные автомобили АЦ-3,2-40(433102)001 на шасси ЗИЛ-433102 совместного производства АМО «ЗИЛ» и Московского карбюраторного завода.

В течение 2000-2001 гг. в подразделения области было введено в боевой расчет 13 единиц новой пожарной техники. При общей потребности замены устаревшего парка пожарных автомобилей, исчисляемой в несколько десятков, это не много и все же процесс обновления парка автомобилей начался.

Недостаток специальной техники для тушения характерных пожаров в подвальных помещениях, на объектах переработки и хранения нефтепродуктов, опасных химических объектах, требовал принятие мер по изготовлению или переоборудованию существующей техники в подразделениях области или на ремонтных база объектов. В Иркутском гарнизоне, где имеются в наличии объекты хранения нефтепродуктов (Жилкинская нефтебаза, нефтебаза аэропорта), для целей пожаротушения в резервуарах был переоборудован в отряде технической службы коленчатый автоподъемник АКП-30 (53213) ПМ 509 на шасси КамАЗ.

С целью улучшения пожаротушения на химических предприятиях, объектах хранения и использования радиоактивных веществ, защиты личного состава, УГПС в 2001 году была проведена работа по переоборудованию армейского бронетранспортера БРДМ-РХ-2, находящегося на вооружении СЧ-6 города Иркутска. Бронетранспортер был оборудован двумя лафетными стволами типа ЛСД-40А (разработка и производство ИПО «Восток»), что позволяло подавать в очаг пожара распыленную компактную струю и пену средней кратности. Управления стволами производится дистанционно оператором из кабины бронетранспортера.

В 2010-2014 гг -е гг. ситуация с пожарной техникой продолжала улучшаться. В 2010 г в ПЧ-5 г. Иркутска поступил автоколенчатый подъемник АКП-32(ISYTZU CYZU-51Q) японского производства, за 2012-2014 гг. в пожарные части города Иркутска поступило на вооружение 8 единиц новой пожарной техники: 3 автоцистерны АЦ 3,2-40/4 (РОЗЕНБАУЕР) - производитель ЗАО «ПО Спецтехника пожаротушение», 2 автоцистерны АЦ 8,0-70 (КАМАЗ 3-х осный) - производитель ОАО «Урал пожтехника», автоколенчатый подъемник АКП-50 ПМ-514 Б и автолестница АЛ-50 Торжокского завода.

Сегодня Федеральное государственное казенное учреждение «2 отряд федеральной противопожарной службы по Иркутской области» защищает от пожарной опасности столицу Восточной Сибири – город Иркутск и некоторые районы Иркутской области. На вооружении отряда стоит 95 единиц основной, вспомогательной и специальной автотехники.