



История пожарной охраны

ПОДГОТОВЛЕНО СТВ ГКУ «ПСО ПЕТРОГРАДСКОГО РАЙОНА»

День пожарной охраны —
профессиональный
праздник работников
пожарной охраны
в Российской Федерации
отмечается ежегодно,
30 апреля.

В 2019 году пожарной охране
России исполнилось 370 лет.



30 апреля 1649 года
русским царём
Алексеем Михайловичем
был подписан документ
называвшийся
«Наказ о Градском
благочинии».

Этим наказом, в Москве, впервые
в Русском государстве вводилось
постоянное, круглосуточное
дежурство пожарных дозоров.



Историческая ценность Наказа заключается в том, что в нём были заложены основы профессиональной пожарной охраны: создан оплачиваемый штатный состав, введено постоянное дежурство в виде объезда города, предусмотрено использование при тушении механизированных водолливных труб, объезжим предоставлено права наказания жителей города за нарушения правил обращения с огнем.



Царь Алексей Михайлович
(1645 - 1676)

Дальнейшее развитие профилактических мер по предотвращению пожаров дал Петр I. Именно в его годы правления была создана одна из первых профессиональных пожарных команд, построено при Адмиралтействе первое пожарное депо, закуплены пожарные насосы с кожаными рукавами и медными брандспойтами.



Петр I
(1682 - 1721)

В период правления
Александра I в 1803 году
в Санкт-Петербурге была
организована первая
пожарная команда.
Царским указом в 1804
году была создана штатная
пожарная команда и в
Москве.



Александр I
(1801 - 1825)

При царе Николае I началась планомерная организация пожарных команд в Российской империи и повсеместное строительство пожарных депо для размещения пожарных команд. Одной из достопримечательностей русских городов вскоре стала пожарная каланча с поднимающимся над ней сигнальным флагштоком. Многие десятилетия каланча была самой высокой точкой города, откуда просматривались не только окраины, но и близлежащие села.



Николай I
(1825 - 1855)

В Петербурге сохранилось несколько исторических пожарных башен. По назначению их уже не используют, но смелого пожарного (хоть и ненастоящего) на дозоре увидеть все ещё можно. Например, на площадке каланчи на Большеохтинском проспекте, 3.





Сегодня здание-памятник
занимает 16-й отряд
Федеральной
противопожарной службы
(12-я пожарная часть).
Его построили в 1867 году
для Охтинской пожарной
части. Спустя 30 лет над
постройкой возвели
каланчу. Теперь это один
из символов Большой
Охты.

Здание
полицейского
управления и
пожарной части
на Большом
проспекте В. О.
построили по
решению
Городской
думы в 1882
году.



Сейчас в здании
располагается
9-я пожарная часть
8-го отряда ФПС МЧС
России.

КГИОП включил
постройку в список
вновь выявленных
объектов,
представляющих
культурную ценность.





Не совсем
каланча, но
тоже
башенка
украшает
Гаванскую
пожарную
часть на
Малом
проспекте
В.О.



Здание в стиле модерн построили в 1906 году по проекту архитектора Корзухина. Оно было необходимо этой части острова из-за растущего населения окраины, которое строило себе деревянные дома. К тому же ближайшая пожарная часть в начале XX века была слишком далеко отсюда.



Ещё одно краснокирпичное здание построил архитектор Николай Фёдорович фон Брюлло (Брюллов) в 1872-1874 годах. Его возводили для пожарного отделения Петровской части. Над центром здания возвышается каланча высотой более 25 метров.



Сейчас его
продолжают
использовать
пожарные,
а КГИОП
признал
постройку
памятником
архитектуры.

Трёхэтажное здание
пожарной части на
Садовой улице украшает
46-метровая
многоуровневая каланча.





На ней и днём, и ночью несёт свой дозор пожарный в противогазе (манекен). Выглядит это довольно жутко.

Его коллеги из прошлого, увидев пожар в Петербурге ХХ века, вывешивали на каланче черные шары, а ночью фонари. Их количество указывало на то, в каком районе города начался пожар. Сейчас здание-памятник используют по первоначальному назначению, но обходятся уже без шаров.



Самая киберпанковая* каланча
находится на улице
Чайковского. Макушку
действующей пожарной части
завесили антеннами сотовых
операторов.



*Киберпанк — жанр научной фантастики, отражающий упадок человеческой культуры на фоне технологического прогресса в компьютерную эпоху.

Изначально, в 30-х годах XIX века, здание пожарной части архитектора Беретти существовало без башни. Только спустя 40 лет гражданский инженер Лаговский построил над ним каланчу.



Здание действующего пожарного депо Центрального района реставрировали в 2008-2011 годах. Однако сама башня выглядит брошенной, несмотря на статус вновь выявленного объекта культуры.



Поклонники городской архитектуры середины XIX века считают, что здание Съезжего дома

Адмиралтейской части напоминает Флорентийский дворец Синьории с его чертами оборонительного зодчества. В этом есть правда: окна всех этажей, главный вход и ворота выполнены в виде арок, а фасады украшают мощный карниз.



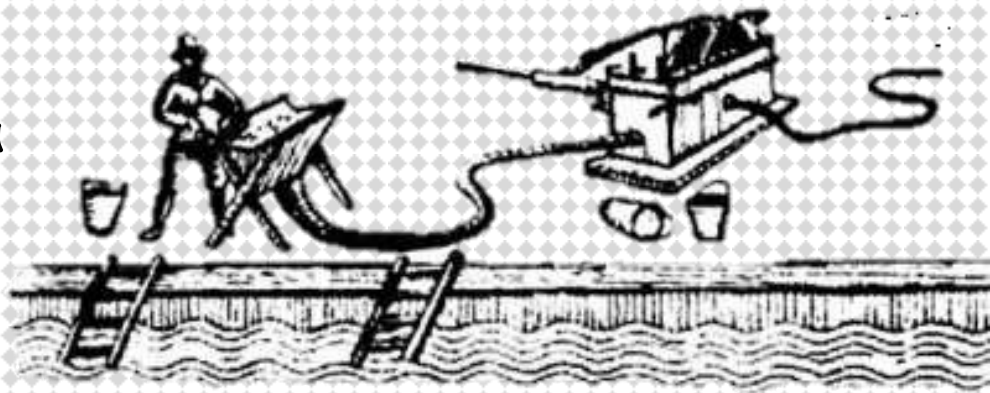
Квадратная трёхъярусная каланча превышает в высоту 40 метров. На самой верхней площадке стояла деревянная будка для дежурного, обитая железом, с металлической мачтой для подачи сигналов о пожаре.

Сейчас пожарных в здании больше нет. Там располагается Санкт-Петербургский университет МВД России. Постройка признана региональным памятником.

В XVII веке в России для борьбы с огнём не было специализированной техники. Основными способами ликвидации пожаров были непосредственное заливание огня водой и ломка деревянных строений на пути распространения огня. Для этих целей использовались обычные предметы быта: ведра, топоры, ломы, багры, лопаты, крючья. Для предотвращения распространения огня стены и крыши соседствующих с очагом пожара домов покрывались мешковиной, брезентом, лубом, которые постоянно поливались водой.

Позже, сторожа, следившие за противопожарным состоянием в городах, стали оснащаться также ручными пожарными насосами - "водоливными трубами". Водоливная труба изготавливалась из листовой меди или дерева, внутри которой двигался поршень. Длина трубы достигала 1 м. и заканчивалась узким наконечником, через который струя воды могла подаваться на расстояние до 7 м.

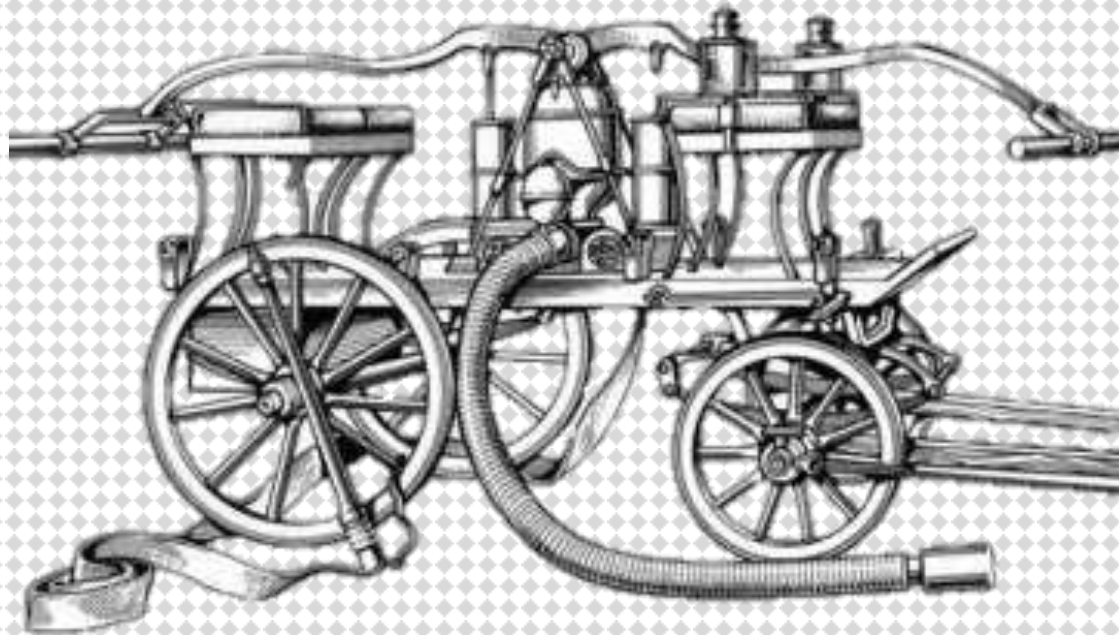
Вода в трубу заливалась сверху ведрами. Трубы изготавливались в Москве на специально созданной для этих целей фабрике "Заливные трубы".



К большой и средней трубам полагались пожарные рукава из кожи длиной 40 м, к малой - длиной 16 м.

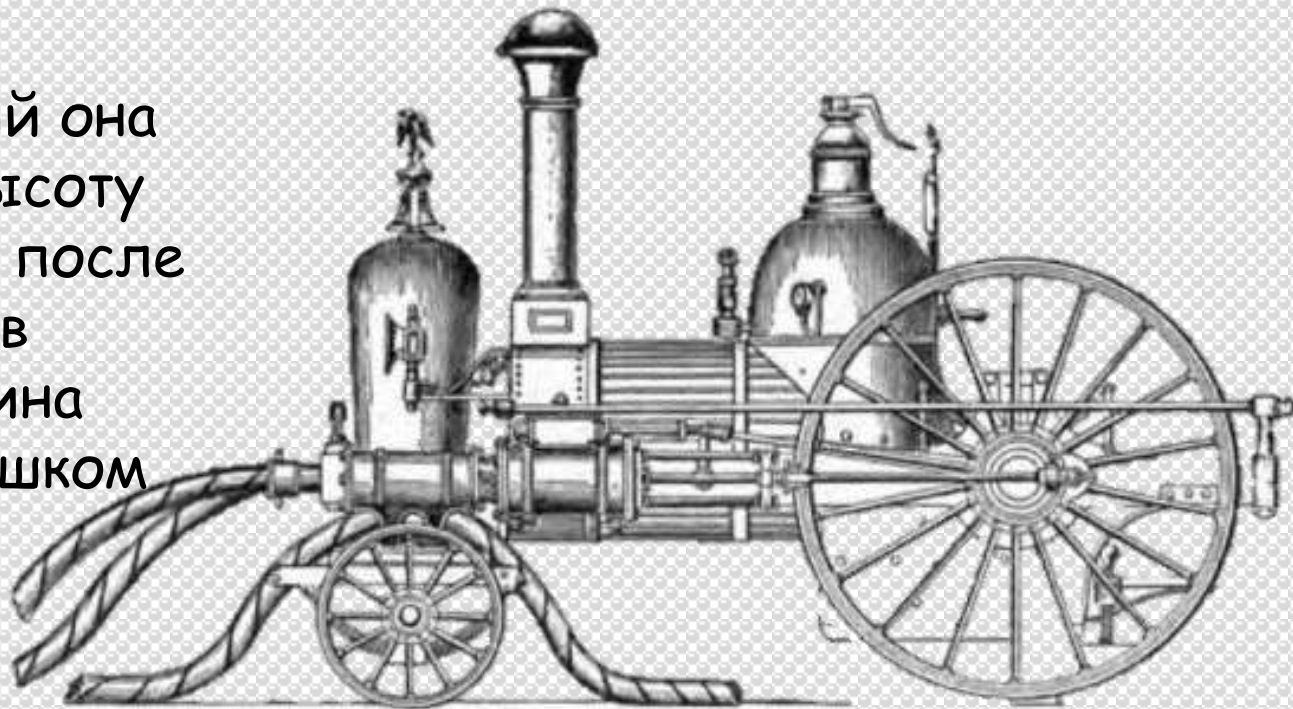
К 1850 году было освоено изготовление тканых пожарных рукавов из пеньки, впоследствии из льна.

К середине XVIII века в России освоили изготовление собственных ручных пожарных насосов.



27 марта 1841 года в Нью-Йорке была опробована первая паровая пожарная машина, созданная английским инженером Полом Ходжем. Она имела длину в 14 футов и весила 8 тонн и для её перевозки к месту пожара необходима была пара лошадей.

Во время испытаний она подала струю на высоту 160 футов. Однако, после нескольких месяцев эксплуатации машина была признана слишком тяжёлой.



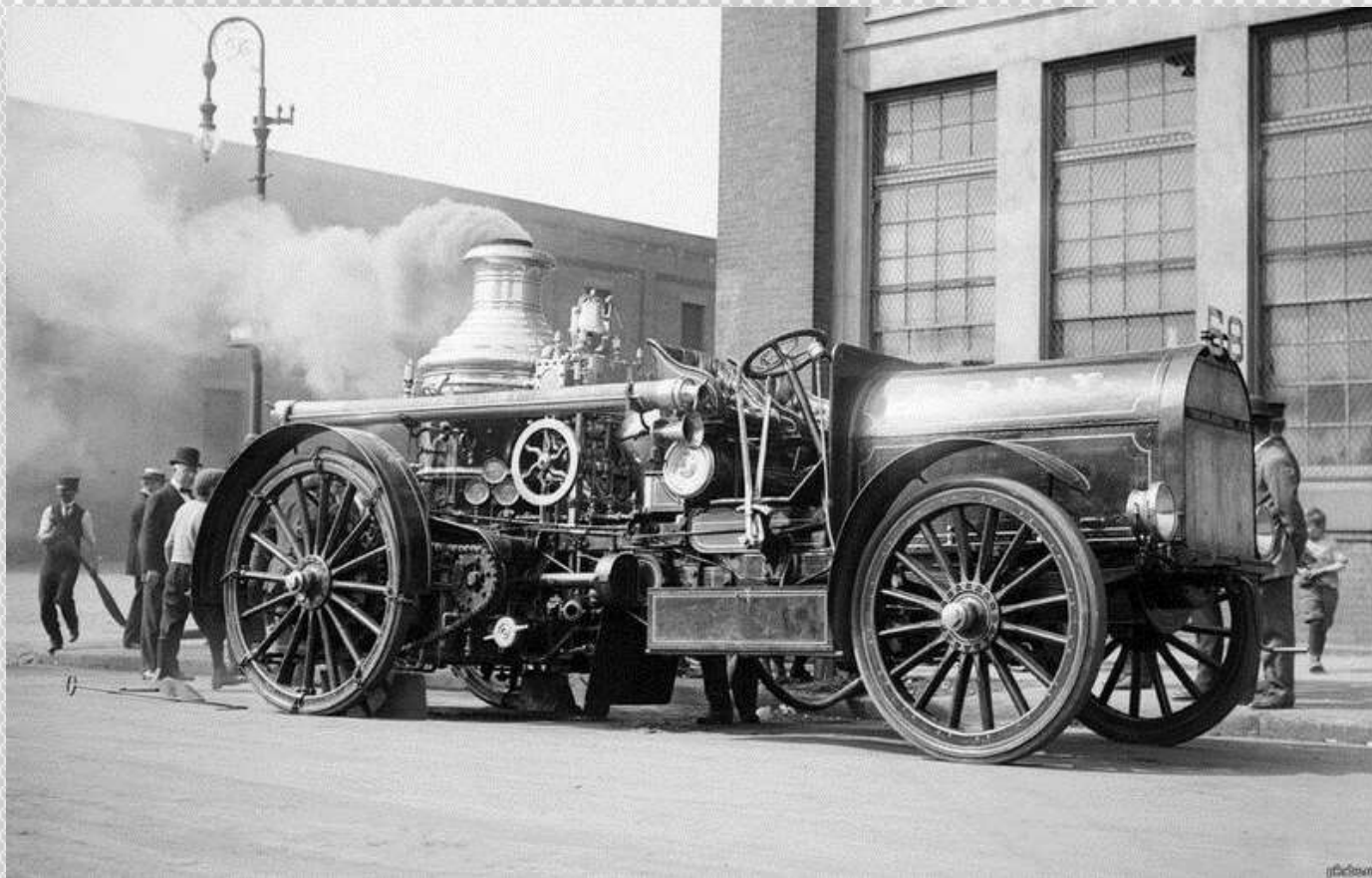
В дальнейшем появились более компактные паровые пожарные машины, представляющие собой насос, двигатель и паровой котёл,

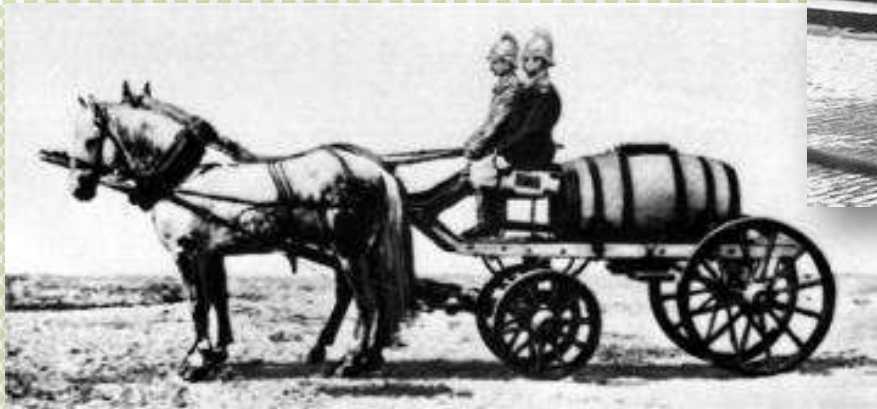
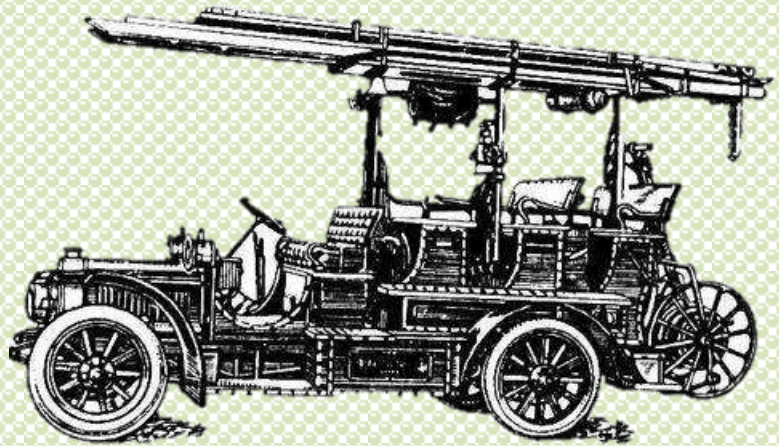


двигатель и паровой котёл, смонтированные на повозке. Со временем удалось уменьшить вес таких машин, чтобы они могли свободно передвигаться по улице.

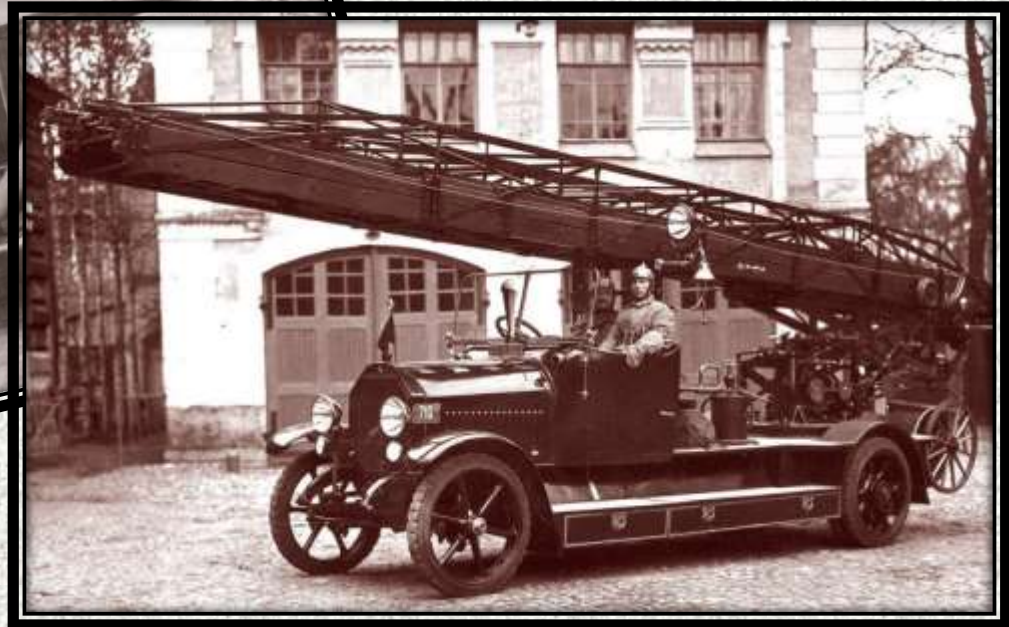
В 1863 году для Санкт-Петербургской пожарной команды

была
приобретена
английская
паровая
машина
фабрики
"Шанд-
Мейсон".











Эволюция пожарных автомобилей



Пожарный автомобиль 1920-х годов.



Пожарный автомобиль 1930-х годов.



Пожарный автомобиль 1940-х годов.



Пожарный автомобиль 1950-х годов.



Пожарный автомобиль 1960-х годов.



Пожарный автомобиль 1970-х годов.



Пожарный автомобиль 1980-х годов.



Пожарный автомобиль 1990-х годов.



Пожарный автомобиль 2000-х годов.

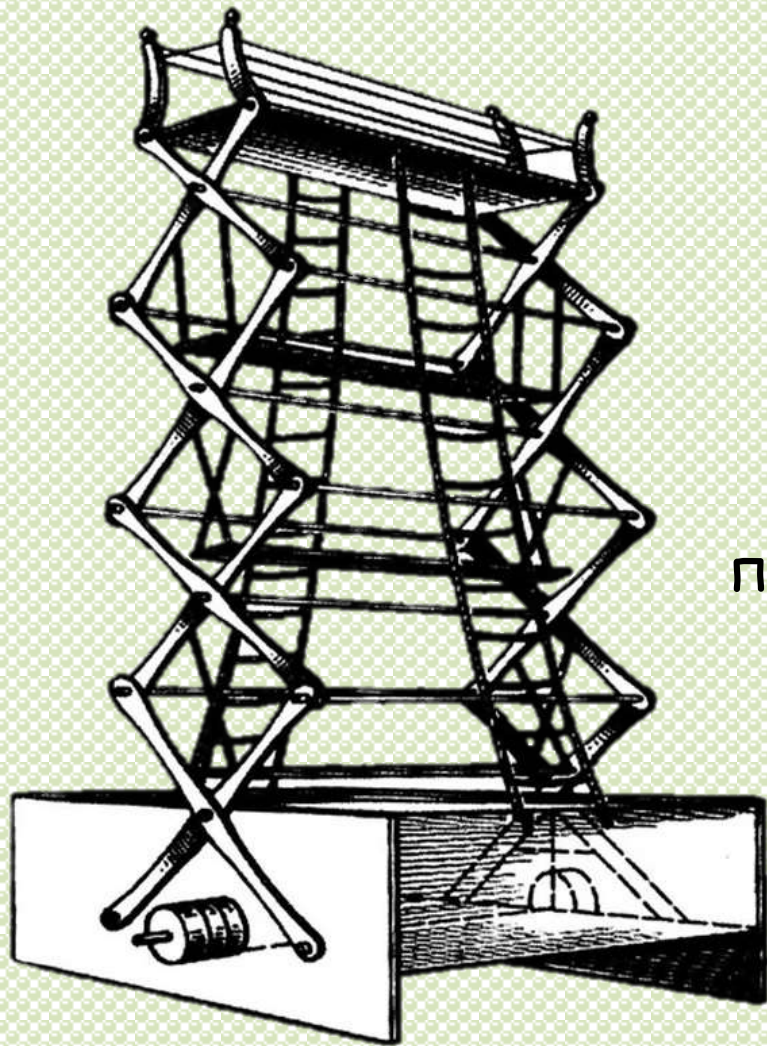


Пожарный автомобиль 2010-х годов.

Вернёмся

к

истории



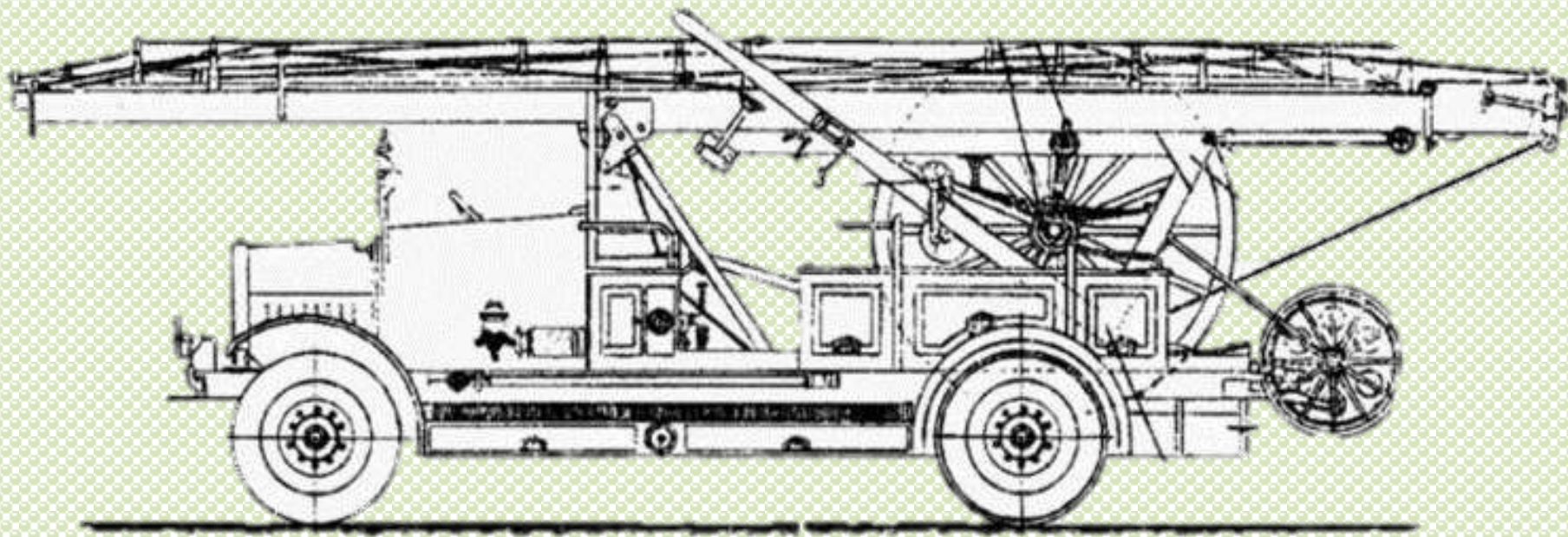
С увеличением числа многоэтажных зданий в городах России все острее вставала проблема спасания людей с верхних этажей горящих зданий.

Наиболее удобными приспособлениями для этих целей оказались выдвигаемые пожарные лестницы. Первым русским изобретателем выдвигаемой пожарной лестницы был Пётр Дальгрэн.



В 1809 году механик
К.В. Соболев
сконструировал
3-коленную выдвижную
пожарную лестницу.

В 1810 году Петербургский
архитектор Гесте создал
5-коленную лестницу,
высота выдвижения
которой составляла 17 м.



Съёмная механическая лестница Ленинградской пожарной охраны, установленная на шасси Я-3 выпуска 1932 года.

В 1935 году под Москвой открыли
Центральный научно-
исследовательский институт
противопожарной обороны —
ЦНИИПО задачей которого было
проектирование новых машин и
устройств для борьбы с огнём.

В XX столетии перед пожарными стал вопрос не столько в манёвренности спасательной лестницы, сколько в её быстрой и своевременной транспортировке на место пожара.

Так на базе автомобиля ЗИС-6 появились многоколенные автолестницы К-30, которые были приспособлены не только для эвакуации людей, но и для тушения огня. Они отлично фиксировались в любом положении и закрепляли ствол с рукавом.



Автолестница К-30.

Нашей промышленности в предвоенные годы так и не удалось освоить изготовление выдвжных лестниц. А вот немецкие «Магирусы» и «Метцы», установленные на ЗИС-6, работали долгие годы. Их заменяли отечественными образцами АМ-32 и АМ-45 лишь с 1955 года. К-30 успешно работали до середины 60-х годов, когда их полностью сняли с эксплуатации.



Выдвжная пожарная автолестница Metz KL-30 на шасси ЗИС-6

Чем выше строились здания, тем длиннее становились пожарные лестницы. Если первая запатентованная пожарная лестница была чуть менее 10 метров, а механическая поднималась до 20 метров, то к 2013 году пожарные автолестницы уже способны осуществить подъём пожарных в верхние этажи зданий и сооружений на высоту до 60 метров.



Iveco Magirus M 60 L



АЛ-60 КАМАЗ-63501



АЛ-60 ТАТРА-Т815

Коленчатые автоподъёмники, как и пожарные автолестницы, служат для выполнения работ на пожаре, связанных с пребыванием людей на высоте. Они могут использоваться для подъёма грузов, освещения места пожара прожекторами и для много другого. Современные коленчатые автоподъёмники, такой фирмы как «Бронто Скайлифт», на сегодняшний день способны осуществлять пожаротушение и спасание людей на больших высотах (112 метров).



Пожарный подъёмник Bronto Skylift типа F 112 HLA, установленный на автошасси, с рабочей высотой 112 метров



Пожарный
подъёмник
Bronto
Skylift в
работе.
Высота
подъёма
112 метров



Учебный фильм
«Как спастись при
пожаре в ТРК»

