**01-169 АА-60(7310)-160.01 основной аэродромный пожарный автомобиль на шасси МАЗ-7310 8х8х4, вода 12 м3, пенообразователь 900 л, боевой расчёт 3+1, насос ПН-60 с двигателем ЗиЛ-375 180 лс, полный вес 43.2 тн, Д12А-525А 525 лс, 60 км/час, Прилукский р-н п.г.т. Ладан 1975-83 г.**



В народном хозяйстве базовые автомобили 7310 и 7313 планировалось использовать для перевозки тяжелых грузов и буксировки прицепов полной массой до 25 т в отдаленных регионах СССР с суровым климатом при строительстве газо– и нефтепроводов. Установка дополнительных топливных баков общей вместимостью до 1220 л обеспечивала им рекордно высокий запас хода – до 1525 км, позволявший преодолевать длинные расстояния при полном отсутствии заправочных станций. В шоферской среде эти машины тоже заслужили имя «Ураган», но оказались слишком непривычными, сложными, дорогими и распространения на «гражданке» не получили. Их мелкосерийная сборка продолжалась до 1991 года.  
 В 1974 – 1975 годах бортовые машины МАЗ-7310 прошли государственные военные испытания в 21 НИИИ в сцепе с двухосным прицепом МАЗ-8950 грузоподъемностью 16,4 т. На вооружение их не принимали, но в Советской Армии в небольших количествах они использовались на второстепенных тыловых перевозках и для обучения водителей. На шасси 73101 и 73131 Одесский завод имени Январского восстания и его наследник ОАО «Краян» монтировали оборудование тяжелых гидрокранов КС-5573 и КС-6571А, которые в войсках не применялись. Наиболее распространенным военным назначением таких автомобилей стало их использование в качестве базы тяжелых аэродромных пожарных машин высокой проходимости для оперативного проведения аварийно-спасательных операций и тушения возгораний летательных аппаратов непосредственно на взлетно-посадочных дорожках крупных аэродромов ВВС СССР и на близлежащих территориях. Эти автомобили собирал Прилукский завод противопожарного оборудования Черниговской области Украинской ССР, в настоящее время – Прилукский арендный завод «Пожмашина». По сравнению с зарубежными аналогами его тяжелая продукция не соответствовала жестким международным авиационным требованиям по скорости и динамике передвижения, однако такие машины впервые позволили вплотную подойти к мировому уровню развития противопожарной автотехники и до недавних пор оставались в заводской программе.

**АА-60 (7310)-160.01 (1975 – 1983 гг.)** – мощный аэродромный пожарный автомобиль пенного тушения двойного назначения, построенный на шасси МАЗ-7310. Такая машина, весившая с полным снаряжением и четырьмя членами боевого расчета 43,2 т, развивала на бетонных покрытиях военных и гражданских аэродромов максимальную скорость 60 км/ч и до 55 км/ч разгонялась за 55 с, позволяя в относительно короткое время доставлять противопожарные средства к аварийному самолету. Они выбрасывались на горящий объект мощным стационарным лафетным стволом с ручным или гидравлическим управлением или через рукавные линии. Основной ствол был смонтирован на мощных трубчатых стойках на передних консолях рамы шасси, а рабочее место оператора размещалось в пространстве между обеими кабинами. Максимальная дальность выброса водяной струи из лафета достигала 60 м, воздушно-механической пены – 40 м. Кроме того, машина снабжалась четырьмя передним подбамперными и двумя задними насадками для распределения пены по поверхности места работы для предотвращения новых возгораний, а также дополнительной установкой ОП-100 порошкового тушения. Возимый запас воды в цистерне составлял 12 тыс. л, бака для пенообразователя – 900 л. Для привода заднего водяного насоса ПН-60 производительностью 60 л/с (3600 л/мин) применялся дополнительный 180-сильный бензиновый двигатель ЗиЛ-375/5091. Отсек мотор-насосного агрегата расположен в задней части автомобиля. Для удобства обслуживания мотор-насосного агрегата автомобиль оборудован откидными рабочими площадками, тремя дверями и съемной крышей. Пожарный насос может работать на ходу автомобиля при любых скоростях движения. В этом случае управление мотор-насосным агрегатом осуществляется оператором из кабины боевого расчета. При стоянке автомобиля управление мотор-насосным агрегатом может производиться как из кабины автомобиля, так и из мотор-насосного отсека. Управление запорной арматурой водопенных коммуникаций в мотор-насосном отсеке может осуществляться дистанционно посредством электропневмоклапанов или вручную. Лафетный ствол комбинированный. Для дистанционного управления лафетным стволом при поворотах его в горизонтальной и вертикальной плоскостях предусмотрен гидропривод. Переключение золотника ствола на подачу воды или пены и фиксация его в требуемом положении осуществляются при помощи рукояток вручную или дистанционно - пневмоцилиндрами. Управление лафетным стволом на ходу автомобиля осуществляется дистанционно из кабины оператора.

Габаритные размеры автомобиля составляли 14 285x3180x3300 мм. В середине 1980-х его оснащение переставили на шасси 7313, что привело к созданию варианта АА-60 (7313)-160.01. Для постоянной боевой готовности в зимних условиях цистерна для воды, бак для пенообразователя и насосный отсек оборудованы электрообогревом. Питание этой системы может осуществляться как от генератора, так и от автономного топливного подогревателя. Благодаря этим особенностям автомобиль может сохранять боеготовность до -35 градусов и ниже.

**Техническая характеристика АА-60(7310)-160.01**

|  |  |
| --- | --- |
| Шасси автомобиля | МАЗ-7310 |
| Число мест для расчета (включая водителя) | 4 |
| Габаритные размеры, мм: |  |
| длина | 14300 |
| ширина | 3180 |
| высота | 3300 |
| Масса с полной нагрузкой, кг, не более | 43200 |
| Двигатель привода пожарного насоса: |  |
| марка | ЗиЛ-375 |
| тип | 8-цилиндровый, карбюраторный, бензиновый |
| вид топлива | бензин АИ-93 |
| максимальная мощность, кВт | 132 |
| частота вращения при максимальной мощности, об/мин | 3200 |
| Пожарный насос: | ПН-60 |
| тип | центробежный, одноступенчатый, консольный с направляющим аппаратом |
| подача при напоре 100 м вод. ст. и частоте вращения 3050 об/мин, л/с | 60 |
| Всасывающий аппарат: |  |
| тип | газоструйный |
| наибольшее создаваемое разрежение, мм рт.ст. | 600 |
| время заполнения пожарного насоса водой, с | 35-40 |
| Пеносмеситель: |  |
| тип | водоструйный эжектор |
| марка | ПС-5 |
| место установки | стационарно на пожарном насосе |
| Лафетный ствол: |  |
| тип | стационарный, комбинированный |
| место установки | между кабинами спереди автомобиля |
| рабочее давление, МПа | 0,6-0,7 |
| расход воды, л/с | 60 |
| подача пены при кратности |  |
| 8-10, м3/мин | 36 |
| дальность струи, м: |  |
| воды | 70 |
| пены (при кратности 10) | 40 |
| углы поворота, °: |  |
| в горизонтальной плоскости | 210 |
| в вертикальной " | вверх 75, вниз 15 |
| Вместимость, л: |  |
| цистерны для воды | 12000 |
| бака для пенообразователя | 900 |
| топливного бака шасси | 260 |
| " " двигателя насосного агрегата | 70 |
| системы смазки двигателя шасси | 80 |
| " " " насосного агрегата | 9,5 |
| " охлаждения двигателя шасси | 84 |
| " " " насосного агрегата | 35 |
| Максимальная скорость движения с полной нагрузкой по дорогам с твердым покрытием, км/ч | 60 |
| Контрольный расход топлива на 100 км пути при движении на 3-й передаче с заблокированным гидротрансформатором, л | 80 |
| Запас хода по контрольному расходу топлива, км | 325 |
| Время непрерывной работы мотор-насосного агрегата по запасу топлива, ч | 2-3 |