**01-142 АНР-40(130Е)-127А пожарный насосно-рукавный автомобиль на шасси ЗиЛ-130 4х2, боевой расчет 9 чел., выкладка рукавов 10-15 км/час, насос ПН-40У 40 л/с, пенобак 350 л, полный вес 8.31 тн, ЗиЛ-130Е 150 лс, до 90 км/час, более 1000 экз., завод ППО, Прилукский р-н пос. Ладан 1974-86 г. в.**



Нелегок был путь наших моделестроителей. И не стоит быть слишком требовательным к мастеру - конец 1980-х годов, информации о прототипе толком нет, базовое шасси только от Каменец-Подольского з-да Электроприбор с соответствующим качеством, все остальные детали делал сам мастер, краски, инструменты и пр. не малый дефицит. Однако радости от приобретения этой модели в ларьке на площади тогда еще Дзержинского в Москве не было предела.

Изготовитель: Прилукский завод противопожарного оборудования Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР. Условная цена укомплектованного насосно-рукавного автомобиля —.16 000 руб. Государство в это время продавало ВАЗ-2101 за 5500 руб.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012. Уважение и благодарность Александру Владимировичу, такую необходимую нам работу сделал!*

Как бы то ни было, выполнение заказа по «второй московской серии» *(имеются ввиду автоцистерна АЦ-40(130Е)-126 и автонасос АН-40(130Е)-127)* фактически сорвано. Орешек «автоматического и дистанционного управления» производителям советского противопожарного оборудования окажется не по зубам, и очень скоро всё вернется на простые и понятные «круги своя», к модели 127А, которая, вместо модернизации, станет упрощением «московского» автонасоса.

… производители определились с моделью насосно-рукавного автомобиля будущего. Им становится своеобразный симбиоз автонасоса модели 127 и насосно-рукавного автомобиля модели 132. Модель почему-то получает индекс 127А, хотя формой кузова очень напоминает последнюю.

Мы возвращаемся в 1973 год, когда изготавливается опытный образец АНР-40(130)-127А. Модель и её модификации становятся символом советского автонасоса для последних десятилетий СССР.

А общий срок службы АНР модели 127 составит более трех десятилетий! По моему чисто субъективному мнению, из всех пожарных автомобилей основного применения он более других был достоин государственного Знака качества. Что, в общем-то, в 1979 году и произойдет.

Насосно-рукавный пожарный автомобиль монтировался на шасси ЗиЛ-130. Он предназначался для доставки к месту пожара многочисленного (9 человек) боевого расчета и средств пожаротушения, а также для прокладки магистральных рукавных линий на ходу (при скорости движения 10-15 км/ч).

Кабины водителя и боевого расчета в этом автомобиле были объединены и представляли собой комфортабельный салон, рассчитанный на девять мест. Здесь имелся отопительный радиатор, включенный в систему охлаждения двигателя, термоизоляция. Стекла всех четырех дверей кабины-салона могли опускаться.

Кузов автомобиля — цельнометаллический, каркасный, облицованный листовой сталью. В нём было восемь отсеков, в которых размещалось пожарное оборудование. При открывании дверей таких отсеков срабатывала простейшая автоматика, и в них включались миниатюрные плафоны освещения. При закрытии, соответственно, лампы гасли. В автомобиле была реализована световая сигнализация открытия отсеков, в кабине загоралась специальная лампочка, подавая об этом сигнал водителю. На той же панели монтировался и блок контрольных ламп, сообщающих о заполнении насоса водой.

Задний отсек кузова был приспособлен для магистральных напорных рукавов диаметром 77 мм, которые укладывались «гармошкой». Максимальное число рукавов магистральной линии составляло 33 штуки. Легко посчитать, что максимальное расстояние, на которое была рассчитано применение насосно-рукавного автомобиля, составляло 660 м. Рукава могли прокладываться в одну и в две линии. Ещё АНР вывозил 6 рукавов рабочей линии диаметром 51 мм.

Под полом кузова размещался бак для пенообразователя емкостью 350 л, изготовленный из нержавеющей стали. В зимнее время он обогревался выхлопными газами двигателя.

На автомобиле устанавливался центробежный одноступенчатый пожарный насос ПН-40У. Его производительность при высоте всасывания 3,5 м, всасывающем рукаве диаметром 125 мм и длиной 8 м составляла 2400 л/мин (40л/с). Привод насоса осуществлялся через коробку отбора мощности КОМ-68Б, установленную на верхнем люке коробки передач и объединенную с механизмом переключения передач и карданным валом. Органы управления и контроля работы насосной установки размещались в кабине. Всасывающий патрубок располагался над передним бампером, напорные патрубки были выведены на обе стороны кабины, их диаметр зависел от особенностей гарнизона (москвичи, например, использовали свои стандартные 89 мм).

Первоначальное заполнение водой всасывающей линии и насоса при работе от внешнего водоисточника осуществлялось при помощи вакуумной системы, состоящей из газоструйного вакуум-аппарата, вакуум-крана, трубопроводов и привода управления.

В систему охлаждения двигателя автомобиля последовательно включался теплообменник. Это обеспечивало нормальный тепловой режим при длительной работе двигателя на номинальном режиме даже при температуре окружающего воздуха + 35 °С. Однако, это происходило не всегда, и воспоминания о боевой работе этих автомобилей почему-то всегда ассоциируются с открытым капотом двигателя. Зимой дополнительная система охлаждения двигателя отключалась и продувалась сжатым воздухом.

В задней части автомобиля на специальных кронштейнах установлена рукавная катушка РК-5, предназначавшаяся для транспортировки и механизированной прокладки 100-125 м напорных прорезиненных рукавов. Снятие и установка катушки на место осуществлялись вручную двумя-тремя бойцами.

Помимо электрооборудования базового шасси, на автомобиле имелись две противотуманные фары, а также две поворотные фары-прожекторы (спереди и сзади) , предназначенные для освещения места работы на пожаре. На крыше кабины автомобиля устанавливались традиционные маяки синего цвета. Автомобиль комплектовался бензомоторной пилой «Дружба-4», переносным лафетным стволом СПЛК-20 и другим оборудованием.

Комплектующее оборудование, размещенное в кабине, в отсеках и на крыше автомобиля, закреплялось зажимами и приспособлениями, обеспечивающими быстрый и удобный съём его.

За 12 лет серийного выпуска, по которым имеется точная информация (с 1974 по 1985 годы включительно), выпущено более 1000 насосно-рукавных автомобилей. География их применения была крайне широка, и встретить их можно было от белорусских лесов до побережья Тихого океана. Автомобиль пережил несколько модернизаций. В 1985 году был изготовлен опытный образец модернизированной модели 127А, получившей индекс 127Б. А с 1986 года начинается их серийный выпуск. Автонасосы Прилукского завода оказались долгожителями среди пожарных автомобилей с передним расположением всасывающего патрубка. Только в модели 127Б всасывающие патрубки разместились на бортах кабины боевого расчета! Других основных характеристик эта модернизация не затронула, незначительно изменялась лишь форма кузова. Точную цифру выпущенных автомобилей марки АНР-40(130)-127Б установить не удалось.

Двадцатипятилетняя история этой модели получила неожиданное современное продолжение. Ведь такие мощные и надежные машины были нужны на случай войны и подобно пожарным «Уралам» распределялись по базам хранения. Видимо, обстановка с московскими пожарами потребовала корректив, и партия таких автомобилей недавно вернулась к боевой работе. Сегодня их можно встретить на московских улицах! *(2012 г.)*

**Показатели назначения**

Полная масса, кг: 8200

Удельная мощность, кВт/т: 110

Рукавов 51 мм, шт: 8

Рукавов 77 мм, шт: 33

Запас напорных рукавов, шт.: 41

Вместимость пенобака, л: 350

Модель насоса: [ПН-40У](http://wiki-fire.org/%d0%9f%d0%9d-40%d0%a3.ashx)

Тип лафетного ствола: Отс

Шасси автомобиля: [ЗиЛ-130](http://wiki-fire.org/%d0%97%d0%98%d0%9b-130.ashx)Е

Скорость максимальная, км/ч: 90

Число мест для боевого расчета (включая водителя: 9

Вместимость топливных баков, л.: 170

**Показатели экономного использования топлива**

Расход топлива на 100 км пробега (базовая), л: 38.5

Расход топлива при стационарной работе на привод спецагрегата, л/мин: 0.33

Расход топлива при при холостой работе, л/мин: 0.15

**Показатели транспортабельности**

Длина, мм.: 7150

Ширина, мм.: 2470

Высота, мм.: 2730

# Тактико-технические характеристики

|  |  |
| --- | --- |
| При работе с установкой на водоисточники: | |
| Максимальный объем раствора ПО,л: | |
| - 4% | 8750 |
| - 6% | 5833,33 |
| Время работы, мин: | |
| - одного ствола [СВП-4](http://wiki-fire.org/%d0%a1%d0%92%d0%9f-4.ashx) | 12,15 |
| - одного генератора [ГПС-600](http://wiki-fire.org/%d0%93%d0%9f%d0%a1-600.ashx) | 16,2 |
| Количество [пены](http://wiki-fire.org/%d0%9f%d0%b5%d0%bd%d0%b0.ashx), м3: | |
| -низкой [кратности](http://wiki-fire.org/%d0%9a%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%bd%d0%be%d1%81%d1%82%d1%8c%20%d0%bf%d0%b5%d0%bd%d1%8b.ashx)(К=10) | 58,33 |
| -средней кратности(К=100) | 583,33 |
| Возможная площадь тушения пенами, м2 | |
| низкой кратности при Iтр = 0,1…0,15л/(с\*м2) | 97,22…64,81 |
| средней кратности при Iтр = 0,05…0,08л/(с\*м2) | 194,44…121,53 |
| Возможный объем тушения пеной средней кратности при Кз=3 (4- или6% раствор пенообразователя), м3 | 291,66…194,44 |