



Насосно-рукавная станция НРС-110(260Г)-258

## КРАСНЫЙ МУНДИР ДЛЯ КРАЗА

В массовом сознании кременчугские большегрузы ассоциируются в основном с самосвалами, а также с гражданской и военной спецтехникой. Но есть у этих машин еще одна профессия, пятидесятилетие которой уже не за горами. Использование КраЗов в пожарной технике весьма ограниченное, но все же эти автомобили внесли свою лепту в развитие отечественных пожарных автомобилей.

Александр Говоруха

Фото автора и Игоря Андреева

В далеком 1965 году, когда специалисты Центрального научно-исследовательского института пожарной охраны (ЦНИИПО) проектировали очередной типаж пожарной техники, обнаружилась ниша, которую должны были заполнить пожарные автоцистерны тяжелого класса. Эти автомобили, по замыслу конструкторов, должны иметь большой запас

огнетушащих средств (воды и пенообразователя), пожарных рукавов и мощный насос. Взвесив всевозможные варианты использования отечественных шасси, выбор сделали в пользу украинских грузовиков.

Так в отделах ЦНИИПО начала зарождаться документация на новую пожарную автоцистерну, смонтированную на базе грузовика КраЗ-257 (6x4) грузоподъемностью 12000 кг. Ее конструкция несколько отличалась от других пожарных автомобилей. Кузов представлял собой большую стальную

емкость овального сечения с прикрепленными с наружной стороны ящиками для пожарно-технического вооружения. Сразу же за кабиной размещался отсек, в котором находился насос, а над ним бак для пенообразователя.

Документация на автоцистерну была передана в Торжок на завод по производству пожарной техники (ныне АО «Пожтехника»), и в 1967 году из ворот предприятия выехала АЦ-60(257)-ЦЕ. Такое название было присвоено этому новому для завода автомобилю. Для

тушения разлитого горючего на АЦ-60 установили две надбамперные насадки, обеспечивающие подачу воздушно-механической пены, управление которыми осуществлялось из кабины водителя. В боковых ящиках автоцистерны были расположены всасывающие рукава длиной 4 м каждый. Автомобиль комплектовался центробежным одноступенчатым насосом ПН-60 и заправочными емкостями для воды и пенообразователя объемом 10300 и 385 л соответственно.

Новая автоцистерна АЦ-60 для прохождения испытаний была направлена в Москву, где и стала нести круглосуточную вахту в одной из пожарных частей города. Одна из таких тяжелых автоцистерн попала в небольшой сибирский городок, где до сих пор находится в распоряжении местных пожарных. Общее количество выпущенных на шасси КраЗ автоцистерн исчислялось единицами.

Казалось, что большое неповоротливое шасси КраЗ больше не найдет применения среди пожарной техники. На узких городских улочках машина просто не могла развернуться, а в сельской местности, где об ограничении пространства не могло быть и речи, АЦ-60 не хватало скоростных качеств. Заправленная под завязку автоцистерна могла развивать по проселочным дорогам скорость не более 50 км/ч.

Тем не менее, об этом автомобиле все же вспомнили десять лет



ААПТ-4 из Пушкина



АКП-30(257) модели ПМ-503





Первенец пожарной техники на шасси КраЗ – АЦ-60(257)-ЦЕ

спустя. В 1977 году, после приснопамятного пожара в гостинице «Россия», все тот же Торжокский завод в небольших количествах стал строить 45-метровые автолестницы. Тут-то и пригодился выносливый КраЗ. Модель получила обозначение АЛ-45(257)-ПМ-109. Её боевой расчет составлял 3 человека. Лестница имела шесть основных колен и одно дополнительное, в результате ее длина становилась равной 47 м. На автомобиле был впервые применен механизм бокового выравнивания. Нужно отметить, что эти автолестницы направлялись только в столицы союзных республик, где и находились на вооружении долгое время.

Кроме автолестниц, в начале 80-х некоторое распространение получили 30-метровые коленчатые подъемники на шасси КраЗ-257 - АКП-30(257)-ПМ-503. Эта высотная техника во многом была унифицирована с автолестницей. В частности, платформа, агрегаты управления, элементы колен были заимствованы у предыдущей разработки.

Впрочем, кременчугское шасси заинтересовало не только отечественных разработчиков. Так, в 1981 году на выставке пожарной техники в Москве экспонировалась автолестница, созданная на базе КраЗ-260 английской фирмой «Simon». АЛ-46 была приобретена для нижегородских пожарных, где и по сей день состоит на учете.

В украинском городе Прилуки, в ОКБ № 8, что специализируется на разработке документации и

опытных образцов пожарных автомобилей, в 1985 году на шасси вездехода КраЗ-255В1 был создан автомобиль газо-водяного тушения АГВТ-200, который нес трудовую вахту на черниговских месторождениях нефти. На автомобиль устанавливались два турбореактивных двигателя производительностью 100 л/с каждый.

Еще одна трагедия, связанная со взрывом на Чернобыльской АЭС, послужила очередным толчком для появления в пожарных частях, обслуживающих эту область, новых коленчатых подъемников, изготовленных по спецификации СССР итальянской фирмой «Cella». Исполнение шасси КраЗ-250 и установка дополнительного поддона четвертой осью, установка двигателя мощностью 110 л/с, коллекторных выхлопных труб, установка системы дистанционного управления, установка гидромотора на автомобиль устанавливался автономный стационарный двигатель.

В 1992 году в Прилуках был изготовлен другой не менее интересный автомобиль - пожарная насосная станция ПНС-110 на шасси КраЗ-255В1. От подобной машины на шасси ЗИЛ-131 её отличало, в частности, то, что и для двигателя автомобиля, и для основной установки насоса использовалось дизельное топливо, а следовательно, отпала необходимость в установке дополнительного топливного бака.



Аэродромная установка для тушения пожара АГВТ-200

Не всегда пожарная техника создавалась исключительно серийными предприятиями. В городе Пушкин на базе аэродромного топливозаправщика ТЗ-22 в местном отряде технической службы пожарных был создан аэродромный автомобиль пенного тушения ААПТ-4. Специально сконструированный лафетный ствол, расположенный сверху на площадке, способен подавать струю огнетушащей жидкости более чем на 50 м. Для размещения пены влетельно-испарительной камеры аэродрома на специальных кронштейнах, расположенных в корме полуприцепа, крепятся пеногенераторы.

В 1985-м особым конструкторским бюро «Пожспецмаш» (бывшее ОКБ № 8) из Прилуки был разработан и изготовлен полностью украинский пожарный автомобиль на шасси КраЗ-260Г. ПНС-110(260Г)-258 (насосно-рукавная станция) должна была заменить

сразу два специальных пожарных автомобиля (ПНС-110(131)-131А и АР-2(131)-133А), как правило, работающих в паре. Новая насосно-рукавная станция предназначена для подачи воды по магистральным линиям с целью непосредственного питания автоцистерн и автономных насосов в местах, где отсутствует водопровод, а источники воды находятся на большом расстоянии. Автомобиль также способен к прокладке магистральных линий от места пожара до водоисточника и для создания запаса воды при тушении крупных пожаров.

Внешне ПНС-110 похож на большинство рукавных автомобилей. Сразу же за кабиной установлен кузов-кунг для размещения пожарно-технического вооружения. Но, в отличие от рукавных машин, в корме кузова устроен насосный отсек, в котором размещается мощная насосная установка производительностью 110 л/с.

50-метровый коленчатый подъемник АКП-50 Cella 3D-504-FD







Пожарная автолестница фирмы «Simon»

Привод насоса осуществляется через карданную передачу от 300-сильного дизельного двигателя автомобиля. Личный состав насосно-рукавной станции в количестве 3 человек размещается в кабине водителя. Машина полной массой 20780 кг способна развивать до 80 км/ч и в рабочем положении кузова доставляет на пожар 1900 м рукавов диаметром 150 мм и 2800 м рукавов диаметром 77 мм. Для развертывания и складывания рукавов на задней стенке кузова оборудовано намоточное устройство и подъемный кран.

Справедливости ради отметим, что автомобиль, конечно, не лишен недостатков, главный из которых - огромные габариты. Его ширина составляет 2800 мм, а длина - 10800 мм. С такими данными очень трудно эксплуатировать автомобиль в городских условиях. Усложняется и работа водителя при маневрировании около места пожара.

Примерно в это же время заводом «Пожмашина» был разработан и выпущен рукавный автомобиль АР-2(260Г)-215-00.02, предназначенный для механизированного прокладывания магистральных рукавных линий от насосных станций к месту пожара. Он представлял собой дальнейшую модернизацию «рукавников», выпускаемых на предприятии. Машина вмещает 1900 м рукавов диаметром 150 мм.

Шасси КраЗ-260Г послужило для создания еще одной пожарной машины - АКТ-2/5-110(260Г)-262.

Автомобиль, разработанный тушения, изготовленный в КБ «Пожмашина» имеет емкость 5000 л пенообразователя и на 2000 кг порошка. Для подачи пенообразователя используется насосная станция с производительностью 120 л/с. Машина имеет стационарный лафетный ствол и телескопический подъемник, позволяющий тушить пеногенераторными установками с высоты 13,5 м. Автомобиль по своей сути является универсальной пожарной машиной и может заменить четыре автомобиля специального назначения: порошок, воздушно-пенного тушения, насосную станцию и пеноподъемник.

Еще один пожарный КраЗ, о котором следует упомянуть, это автомобиль порошкового тушения. Фактически машина пред-



Рукавный пожарный автомобиль АР-2(260Г)-215-00.02

ставляет собой гибрид несколько классического кузова от распространяемого порошкового КамАЗа и модернизированного трехосного КраЗ. Автомобиль появился в 2000 году и создавался непосредственно для пожарной части, обслуживаемой автопарк в Кременчуге. АР-5.5 способен в своей цистерне перевозить до 5500 кг порошка.

Наконец, в прошлом году на шасси двухосного «проходимца» КраЗ-5133Р2 все тем же КБ «Пожмашина» была изготовлена автоцистерна АЦ-40/4(5133Р2)-268. Стандартная 3-местная кабина уступила место просторному салону, в который вмещается 7 бойцов. Соответственно, кабина получила дополнительную пару дверей. Рабочие отсеки автоцистерны вмещают всевозможное пожарное

оборудование: пожарные рукава, огнетушители, вентили, шанцевый инструмент и т.д. Автомобиль несет большой запас воды - 5300 л. АЦ-40/4 оснащена двухступенчатый центробежным насосом собственной конструкции НЦПМ-40/44/400, вторая ступень которого обеспечивает напор 400 м (!). Такой насос просто необходим для тушения высотных сооружений.

\*\*\*

Грузовики кременчугского автозавода сыграли не последнюю роль в развитии пожарной техники. Более 10 моделей автомобилей цвета пламени было изготовлено только официальными предприятиями. А сколько еще пожарных богатырей, созданных на местах, несут круглосуточную вахту, охраняя мир и спокойствие людей. ■



Передвижная насосная станция ПНС-110(255Б1)-259