**01-325 ПАСТ пожарный автомобиль службы тыла на базе бортового ЗиЛ-130-76 4х2 для защиты и охраны магистральных рукавных линий с 1-осным прицепом-дымососом ПД-30 производительностью 30000 м3/ч., боевой расчет 3 чел., полный вес до 10.5 тн, 150 лс, 90 км/час, техническая служба ПО г. Москвы, 1980-е г. в.**



*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Т. 2: Силы и средства, Москва, 2016. Спасибо, Александр Владимирович, что бескорыстно делитесь своими знаниями!*

Пожарные автомобили службы тыла (далее - ПАСТ) появились, как и многие пожарные автомобили в нашей истории, ещё в довоенное время. Смысл их создания был прост и вытекал из одной из многочисленных функций, возложенных на начальника тыла руководящими документами пожаротушения - защита и охрана магистральных рукавных линий при тушении крупных пожаров. Рукавные линии могли прокладываться через оживлённые улицы с интенсивным движением, через различные препятствия и по пересечённой местности. И их нужно было защищать, обеспечивая бесперебойную подачу воды, а в отсутствие передвижного пароотогревателя и оперативно поработать паяльной лампой.

В Москве первое документальное упоминание о ПАСТ датировано 1953 годом, когда в штаты 2-й ВПК включатся такой автомобиль. Он высылался на все пожары, начиная с № 2 или по отдельному требованию РТП. Боевой расчёт такого автомобиля состоял из трёх человек: водителя, командира отделения и бойца. Позднее появились ПАСТ на шасси ЗиЛ-130, по которым сохранилось не только описание, но и табель положенности пожарно-технического вооружения и оборудования. Такой автомобиль вывозил на пожар 26 рукавных мостков (10 больших и 16 - малых), 12 сигнальных электрофонарей с красным стеклом, сигнальные флажки, 10 рукавных зажимов, паяльную лампу, набор инструмента и расходных материалов по ремонту соединительных головок рукавных линий, полный набор шанцевого инструмента и даже термометр.

ПАСТ вывозил на борту 16 дорожных знаков «Проезд воспрещен» и «Прочие опасности», устанавливаемых в случае необходимости на специальных треногах. Нужно ли говорить, что применение этих знаков было возможным только по разрешению и под контролем сотрудников ГАИ, которые обязательно вызывались штабом на место тушения крупных пожаров.

Была ещё одна группа автомобилей, обозначаемая в подразделениях тем же названием ПАСТ. Борьба с огнём испытывает человека на выносливость, силы его не бесконечны. Поэтому ещё с далёких времён на заре пожаротушения идущим впереди требовалась подмена. Ведь пожар нельзя

остановить, нажав кнопку «пауза», процесс тушения должен вестись непрерывно. А куда деваться тем, кто отдал пожару все свои силы и нуждается в отдыхе? Где замерзшие и промокшие в непогоду или зимнюю стужу люди могут обсушиться или просто попить горячего чая? Вот для

этих целей и были придуманы автомобили, также обозначаемые как ПАСТ, но выполняющие другую функцию и укомплектованные соответственно: лавочками, столами, запасной боевой одеждой, печками различных конструкций, посудой. Эти автомобили создавались подразделениями применительно к местным условиям, иногда в процесс вмешивалась ППС ГО, и эти автомобили входили в состав сводного отряда пожарной техники, выводимой в загородную зону в случае получения сигналов гражданской обороны. По окончании хронологических рамок нашей истории эти автомобили продолжали создаваться на местах и сегодня они обозначаются расплывчатым термином - автомобили многоцелевого назначения.

*О дымососе, в этой же книге.*

Советские предприятия противопожарной отрасли никак не могли пройти мимо такой интересной темы, как создание возимых дымососов. Во второй половине 70-х годов выпуск дымососов ПД-30 освоил находящийся в Запорожской области Мелитопольский завод противопожарного

машиностроения «Гидромаш». В выборе предприятия всё было логично - в СССР Мелитопольский завод прославился как крупнейший производитель мотопомп, в том числе и возимых мотопомп тяжелого типа, таких как МП-1600. Не мудрено, что именно она и была взята за основу для производства возимых дымососов. ПД-30 - дымосос с приводом от автономного 4-тактного карбюраторного, адаптированного для установки на мотопомпе двигателя ЗМЗ-24-01 мощностью

85 л.с., производительностью по воздуху 30000 м3/ч.

В своей жизни мне довелось дважды повстречаться с возимыми дымососами. Осенью 2013 года в боевом расчёте одесской ПЧ-7 находился технически исправный ПД-30 1978 года выпуска. На его борту была хорошо сохранившаяся заводская табличка с прекрасно различаемыми буквами обозначения - ПД-30 и заводской номер 30. В феврале 2016 года, уже в гараже Могилёвского пожарного аварийно-спасательного отряда МЧС РБ, мною был найден другой возимый дымосос аналогичной производительности, с также хорошо сохранившейся заводской табличкой на которой так же отлично читалось - ДП-30, 1983 года выпуска, заводской номер 21, выпущен согласно ТУ 22-5228-82. Оба серийных образца мелитопольского завода «Гидромаш» имели различное обозначение

и отличались внешне. Видимо, до выхода соответствующих технических условий оборудование выпускалось под обозначением ПД-30, а с 1982 года, после модернизации, под обозначением ДП-30.

Но чаще всего, как и в случае со специальными пожарными автомобилями, пожарные специалисты, не дожидаясь заводской продукции, возимые дымососы создавали сами, чаще всего на базе возимых мотопомп. И если АГДЗС имелись на вооружении пожарных не во всех городах

СССР, то уж свой передвижной дымосос был практически в каждом.

Основные модели карбюраторных грузовых автомобилей

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Автомобили | | | |
| [ГA3-53А](https://own.in.ua/view/item/109) | ЗиЛ-130-76 | ЗиЛ-133Г1 | Урал-377Н |
| Грузоподъемность, кг | 4000 | 6000 | 8000 | 7500 |
| Колесная формула | 4X2 | 4X2 | 6X4 | 6X4 |
| Полная масса, кг | 7400 | 10525 | 15175 | 15000 |
| Максимальная скорость, км/ч | 80-86 | 90 | 80 | 75 |
| Двигатель | ЗMЗ-53 | ЗиЛ-130 | ЗиЛ-130 | ЗиЛ-375Я4 |
| Число цилиндров | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Диаметр цилиндра, мм | 92 | 100 | 100 | 108 |
| Ход поршня, мм | 80 | 95 | 95 | 95 |
| Рабочий объем цилиндров, л | 4,25 | 6,0 | 6,0 | 7,0 |
| Степень сжатия | 6,7 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-4-2-6-3-7-8 | 1-5-4-2-6-3-7-8 | 1-5-4-2-6-3-7-8 | 1-5-4-2-6-3-7-8 |
| Наибольшая эффективная мощность л. с. | 115 | 150 | 150 | 180 |
| Частота вращения коленчатого вала при наибольшей мощности, об/мин | 3200 | 3200 | 3200 | 3200 |
| Карбюратор | К-126Б | К-88АЕ | К-88А | К-89АГ |
| Электрооборудование | 12В | 12В | 12В | 12В |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-75 | 6СТ-90 | 6СТ-90 | 6СТ-140М |
| Прерыватель-распределитель | Р13-Д | Р4-Д | Р4-Д | Р4-В |
| Катушка зажигания | Б114 | Б114 | Б114 | Б113 |
| Свечи зажигания | А10НТ | А15ХС | А15БС | А13Б |
| Генератор | Г250-Г1 | Г250-И1 | Г250-И1 | Г130 |
| Реле-регулятор | РР362 | РР350-А | РР350-А | РР130 |
| Стартер | СТ230-А | СТ130-А1 | СТ130-А1 | СТ130 |
| Передаточные числа коробки передач: I | 6,55 | 7,44 | 7,44 | 6,17 |
| II | 3,09 | 4,10 | 4,10 | 3,40 |
| III | 1,71 | 2,29 | 2,29 | 1,79 |
| IV | 1,00 | 1,47 | 1,47 | 1,00 |
| V | - | 1,00 | 1,00 | 0,78 |
| З.Х. | 7,77 | 7,09 | 7,09 | 6,60 |
| Передаточное число главной передачи | 6,83 | 6,32 | 6,33 | 8,05 |
| Размер шин, дюймы (мм) | 8,25-20 (240-508) | 9,00-20 (260-508) | 9,00-20 (260-508) | 1100x400-533 |
| Давление воздуха в шинах, кгс/см2: передних | 3,5 | 4,5 | 5,3 | 3,2 |
| задних | 5,3 | 6,0 | 3,5 | 3,6 |