**01-463 АНР-40(130) модель 127А пожарный насосно-рукавный автомобиль с рукавной катушкой РК-5 на шасси ЗиЛ-130-76 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, 1974/76-86 г. в.**



Конечно, хотелось, чтобы все модели в коллекции были столь достойного качества и столь высокого соответствия прототипу как эта. Однако в таком случае высока вероятность того, что большое количество нашей техники не будет в ней представлено вообще никак. Зачастую приходится идти на компромисс и надеяться на то, что хотя бы со временем появится правильная модель, как в общем-то и получилось с этой моделью АНР: это третья модель по счету и наконец то что надо и во всех деталях.

**Изготовитель:** Прилукское производственное объединение «Противопожарное оборудование» ВПО «Союзпожмаш» Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР. Условная цена укомплектованного насосно-рукавного автомобиля —.16 000 руб. Напомню, государство в это время продавало ВАЗ-2101 за 5500 руб.

О прототипе детально изложено А.В. Карповым в книге Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012. А здесь весьма достойная статья с просторов интернета, что, к сожалению, не так часто встречается.

*Источник: vk.com, Автотехника из прошлого. СССР и не только; АНР-40(130) модели 127А и 127Б. Спасибо!!!*

В конце 1960-х ОКБ ПМ разрабатывает, а в начале 1970-х годов Прилукский завод ППМ изготавливает опытную партию насосно-рукавного автомобиля АНР-40(130) модель 132. Для СССР это был новый тип пожарного автомобиля. В отличии от ранее выпускавшихся автонасосов (АН), вывозивших рукава только в скатках и на катушке, АНР имел специальный рукавный отсек, в котором рукава укладывались "змейкой" (или как сейчас говорят "гармошкой"). Благодаря этому он мог прокладывать магистральные линии на ходу. Некоторые машины -132 модели направляются для опытной эксплуатации в гарнизоны пожарной охраны. Известно, что один АНР-40(130)-132 вначале 1970-х служил в Ленинграде.

В конструкции опытных АНР-40(130)-132 заимствовались отработанные элементы серийных машин. В частности, кабина расчёта, с расположенным в ней насосом, была использована от уже выпускавшегося автонасоса АН-40(130Е)-127. Используя это обстоятельство, во избежание долгих бюрократических проволочек (а в те времена они всегда сопутствовали запуску новой модели в серию), было решено организовать серийный выпуск АНР ни как новой модели, а как модификации машины уже находящейся в производстве, с присвоением ей индекса АНР-40(130) модель 127А. В 1973 году опытный экземпляр проходит все положенные испытания и заключения приёмных комиссий, и начиная с 1974 года организуется серийный выпуск АНР-40(130)-127А. Всего, с 1974 по 1986 год было выпущено около 1100 штук модели -127А. Она поставлялась во все крупные города СССР. Но наибольшая "плотность" АНР, благодаря развитой водопроводной сети с гидрантами, была достигнута в Москве, где в период с середины 1970-х до конца 1990-х они были неизменным вторым ходом в большинстве ПЧ. В 1985 году модель -127А получает надстройку новой формы - с целью упрощения, и как следствие удешевления производства, теперь борта и дверцы отсеков изготавливаются прямыми, без изгибов. С небольшими изменениями эта надстройка будет устанавливаться и на новую модификацию АНР-40(130) модель 127Б, опытный образец которой прошёл испытания в 1985 году, и со второй половины 1986 года запущен в серийное производство. Главным внешним отличием модели -127Б от -127А становятся всасывающие патрубки. Теперь, вместо одного, выходившего вперёд, на правую сторону облицовки радиатора, их стало два, по бокам кабины, между дверей. Выпуск АНР-40(130)-127Б продолжался до 1994 года. В сентябре 1992 года завод ЗиЛ прекратил выпуск всех модификаций ЗиЛ-130. В связи с этим, АНР выпускавшиеся выпускавшиеся в 1993-94 годах базировались шасси УАМЗ-ЗиЛ-431412 производства Уральского автомоторного завода. Характерной чертой этих машин была кабина ЗиЛ-131 на ходовой части ЗиЛ-130.

**Конструктивные особенности**

Пожарные насосы, система дополнительного охлаждения, вакуумная система, коробка отбора мощности и газоструйный вакуумный аппарат аналогичны тем, которые установлены на пожарных АЦ.

От линии дополнительного охлаждения двигателя и коробки передач имеются ответвления 7 и 8 для орошения топливного бака. Система орошения включается вентилем 5. Змеевик теплообменника двигателя последовательно соединен с аналогичным змеевиком коробки передач и соединен трубопроводами 1 и 2 со всасывающей и напорной полостями насоса. Вода из двигателя через корпус теплообменника поступает в радиатор, омывает змеевик и охлаждается водой, циркулирующей по трубопроводу из насоса. Система охлаждения обеспечивает непрерывную работу двигателя при номинальном режиме и температуре окружающего воздуха ±35оС в течение 6 ч.

**Кабина автомобиля** цельнометаллическая, 9-ти местная, с тремя рядами сидений. В первом ряду, между сидениями водителя и командира отделения, установлен насос. Во втором и третьем ряду сидений семь бойцов располагались лицом друг к другу довольно в стеснённых условиях.

**Пенобак и водопенные коммуникации**

В отличие от АЦ пенобак размещен под полом АНР. В поперечном сечении он имеет форму сегмента. Пенобак изготовлен из нержавеющей стали. В задней части расположена горловина для заполнения его пенообразователем. Она выведена на крышу кузова и имеет трубку для выхода воздуха при заполнении бака. На переднюю стенку бака выведен патрубок для соединения с трубопроводом, ведущим к пеносмесителю. В нижней части бака имеется отстойник и заглушка. В зимнее время пенобак обогревается выхлопными газами.

Схема водопенных коммуникаций имеет ряд особенностей. Так как насос размещен в средней части машины, то напорные задвижки выведены на оба борта. Вакуумметр установлен на щитке приборов у водителя автомобиля. Трубопровод для забора пенообразователя из посторонней емкости выведен на левую сторону автомобиля. Всасывающий патрубок выведен вперед и расположен на переднем бампере. Это позволяет устанавливать автонасос на водоем без предварительного маневрирования. Принципиальные схемы водопенных коммуникаций идентичны во всех типах АНР.

**Кузов**

Кузов автомобиля цельнометаллический, имеет восемь закрытых отсеков. В них расположено и закреплено пожарно-техническое оборудование. В средней части кузова установлены съемные стойки с роликами. Между стойками укладываются «змейкой» пожарные напорные рукава. При развертывании рукава выкладываются на ходу в одну или две линии. Для удобства укладки рукавов ящик изготовлен съемным, съемные также и боковые шторки в передних боковых отсеках кузова.

В задней части АНР на специальных кронштейнах устанавливалась съёмная рукавная катушка РК-4А), предназначенная для укладки, транспортировки и механизированной прокладки напорных рукавных линий. На шпульку катушки может быть намотано 120 метров (6 шт.) напорных рукавов диаметром 66 мм, или 100 метров (5 шт.) напорных рукавов диаметром 77 мм, или 80 метров (4 шт.) напорных рукавов диаметром 89 мм. (89 мм рукава применялись на АНР только в Москве).

Рукавная катушка снимается и устанавливается на автомобиле вручную двумя бойцами. При прокладке рукавной линии катушка перекатывается на двух колесах с пневматическими шинами. Шпулька с рукавами вращается на двух радиально-сферических шариковых подшипниках и имеет фиксатор, препятствующий ее произвольному вращению.

На АНР полностью сохранено электрооборудование базового шасси. Кроме того, дополнительно установлены светопроблесковые маяки синего цвета, фары-прожекторы (боковая и задняя) для освещения места работы на пожаре. Для освещения кабины боевого расчета и отсеков кузовов установлены плафоны.

На щитке приборов в кабине водителя установлены выключатели плафонов кузова, подсветки вакуум-клапана, фары прожектора, фары задней, электропроблесковых маяков. Автомобиль оборудован сигнализацией открывания дверей кузова.

В 2008-10 годах, в связи с ликвидацией в России баз длительного хранения техники, в пожарные части были переданы десятки АНР-40(130)-127А и -127Б, поставленных на консервацию в период с середины 1980-х до начала 1990-х.

Но в силу различных причин и обстоятельств, их применение по прямому назначению в некоторых гарнизонах оказалось затруднительным. Поэтому силами местных ПТЦ и техотрядов некоторые АНР были переоборудованы в более востребованные АЦ (автоцистерны) путём установки в рукавный отсек самодельных ёмкостей для воды на 2100-2200 литров.

**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 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- или 6% раствор пенообразователя), м3 | 291,66…194,44 |