

Ф. В. СУХОРУКОВ, В. Н. СИБИРЯКОВ, Я. А. СОЛОМОНИК,
И. Е. ВОРОБЬЕВ, И. Н. ВАСИКОВ

П. 2-5
ПЧБ

ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА

75280



ИЗДАТЕЛЬСТВО ЛИТЕРАТУРЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ
Москва — 1965

ная коробка — коробка отбора мощности — передний верхний карданный вал — вал насоса ПН-25А.

Для включения коробки отбора мощности ПМЗ-13 рычаг нужно переводить не «на себя», как это делается на всех других автоцистернах, а «от себя». Коробка смазывается с помощью шестеренчатого насоса. Масло насосом забирается из картера раздаточной коробки и подается под давлением к местам смазки.

Схема и работа вакуум-системы автоцистерн ПМЗ-13 и ПМЗ-9М одинаковы. Как на ПМЗ-9М, так и на ПМЗ-13 система дополнительного охлаждения была одинакова. Затем на ПМЗ-13 она была усовершенствована.

Теплообменник U-образного типа был заменен змеевиком, который размещается на верхнем патрубке, соединяющем рубашку охлаждения двигателя с радиатором. Кроме этого змеевиковый теплообменник установлен под коробкой перемены передач. При этом холодная вода циркулирует по схеме: напорная полость центробежного насоса — змеевик охлаждения коробки перемены передач — змеевик дополнительного охлаждения двигателя — всасывающая полость насоса. Движение воды в системе охлаждения двигателя оставалось обычным.

В сравнении с автоцистерной ПМЗ-9М на автоцистерне ПМЗ-13 изменена система выхлопа. В связи с тем, что в летнее время есть опасность перегрева правого бензобака и коробки перемены передач, на автоцистерне предусмотрен помимо обычного передний выхлоп. Передний выхлоп включается из кабины водителя небольшим рычажком, расположенным справа.

Система дополнительного обогрева автоцистерн ПМЗ-13 и ПМЗ-9М одинакова, но для обогрева кабины боевого расчета ПМЗ-13 на выхлопной трубе устанавливается специальная батарея. В летнее время для отключения батареи во фланец между выхлопной трубой и подводящей трубой батареи устанавливается заглушка.

§ 53. Автонасосы

Автонасосы устроены так же, как автоцистерны, отличаются они только лишь устройством кузова и количеством вывозимого противопожарного оборудования

Автонасос АН-30 (164) модели 18 по устройству унифицирован с автоцистерной АЦ-30 (164) модели 17; оборудован он на шасси ЗИЛ-150. Дополнительная трансмиссия, вакуум-система, дополнительное охлаждение и обогрев устроены одинаково.

В отличие от автоцистерны кузов автонасоса разбит не на пять, а на восемь отсеков. За кабиной личного состава размещается сквозной передний отсек, за ним с каждого борта кузова имеется еще по два отсека: верхний и нижний. Между задними бортовыми отсеками устанавливается бак для пенообразователя и размещено насосное отделение, а над ним — рукавный отсек.

С правой и левой сторон переднего отсека крепят по одной рукавной шпулке, рассчитанной для намотки трех рукавов диаметром 66 мм. При необходимости шпулку можно снимать. Устанавливаемый на автонасосе бак для пенообразователя отличается от цистерны емкостью (465 л), кроме того, на правых пеналах АН-30 (164) модели 18 имеются специальные зажимы для крепления штурмовой лестницы, а на правом и левом трапах крыши кузова предусмотрены места для размещения рукавных мостиков. В отличие от автоцистерн на автонасосе вывозят съемную заднюю рукавную катушку, на которую наматывают семь рукавов диаметром 66 мм.

Автонасос АН-30 (164) модели 52 с центробежным насосом ПН-30К оборудуется на шасси ЗИЛ-164. По внешнему виду модель 52 почти не отличается от модели 18. В модели 52 несколько иначе устроен левый пенал, в котором можно укладывать всасывающий рукав с присоединенной к нему сеткой.

В устройство кабины боевого расчета и кузова внесены значительные изменения. Так, на АН-30 (164) модели 52 обе кабины цельнометаллические, причем в кабине водителя установлены мягкие сиденья, а в кабине боевого расчета — полужесткие, под которыми устроены ящики для размещения противопожарного оборудования. Шофер общается с боевым расчетом, находящимся в смежной кабине, через окно в перегородке, разделяющей эти кабины.

Кузов модели 52, как и кузов модели 18, разделен на восемь отсеков и выполнен в виде двух цельнометаллических тумб. В сквозном переднем отсеке кузова модели 52 выгорожено место для установки мотопомпы М-600 и сделаны крепления для четырех съемных рукавных шпулек. Остальные отсеки и бак для пенообразователя емкостью 400 л моделей 18 и 52 устроены одинаково. Нет отличия и в устройстве дополнительной трансмиссии и системы дополнительного охлаждения. Обогрев кабины боевого расчета в зимнее время осуществляется отопителем, который устроен и работает так же, как и отопитель АЦП-20 (63) модели 40, т. е. от батареи, нагреваемой отработанными газами, используемыми также для обогрева пенобака и насосного отделения.

Вакуум-система автонасоса (рис. 139) состоит из двух независимых систем: основной и дублирующей.

Основная система состоит из газоструйного вакуум-аппарата 1, вакуум-крана 4, трубки 2, соединяющей эти части, и трехходового крана 3. Вакуум-система устроена и работает так же, как вакуум-система рассмотренных автонасосов.

Дублирующая вакуум-система состоит из четырехлопастного шиберного насоса 5, стартера 6, являющегося приводом этого насоса, трехходового крана 3 и вакуум-крана 4. Вакуум-кран и трехходовой кран — общие для обеих систем. Как на автоцистернах ЦА и ЦБ, оборудованных на шасси МАЗ-205, так и на АН-30 (164) модели 52 шиберный насос и привод к нему в прин-

ципе одинаковы. Несколько отличается пускатель стартера модели 52, который не связан с рычагом вакуум-крана, как это сделано на автоцистернах ЦА и ЦБ, а независимо от него смонтирован на правой стенке насосного отделения. Упрощена конструкция шибера насоса: ротор и вал представляют одну деталь; трущиеся части смазываются из колпачковых масленок.

Трехходовой кран предназначен для соединения основного или дублирующего вакуум-аппарата с вакуум-краном. При включении вакуум-системы рычаг трехходового крана нужно ставить вдоль трубки той вакуум-системы, которая включается в работу. Трехходовым краном включается вакуум-система, работающая от газоструйного насоса.

Помимо осветительного электрооборудования, которое находится на автомобиле ЗИЛ-164, на АН-30 (164) модели 52, установлена мигающая фара, две фары-прожектора, два плафона в насосном отделении, патрон для лампочки-подсветки вакуум-крана и штепсельная розетка. На переднем бампере автомобиля установлена противотуманная фара, а в насосном отделении установлен стартер с пускателем, с помощью которых обеспечивается работа дублирующей вакуум-системы. Стартер питается от специальной аккумуляторной батареи 6СТ-54, находящейся в кабине боевого расчета. Выключатели всех фар, плафона кабины боевого расчета и электромоторчика вентилятора воздушного отопителя размещаются на приборном щитке кабины водителя, выключатели остальных приборов дополнительного электрооборудования располагаются рядом с приборами.

Автонасос АНП-20 (69) модели 20 (рис. 140) монтируется на шасси автомобиля ГАЗ-69. Наличие двух ведущих мостов обеспечивает ему хорошую проходимость по грунтовым и проселочным дорогам.

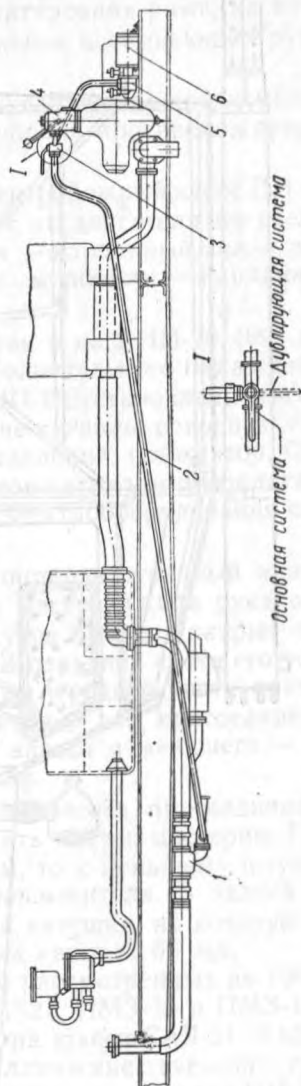


Рис. 139. Вакуум-система автонасоса АН-30 (164) модели 52