

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

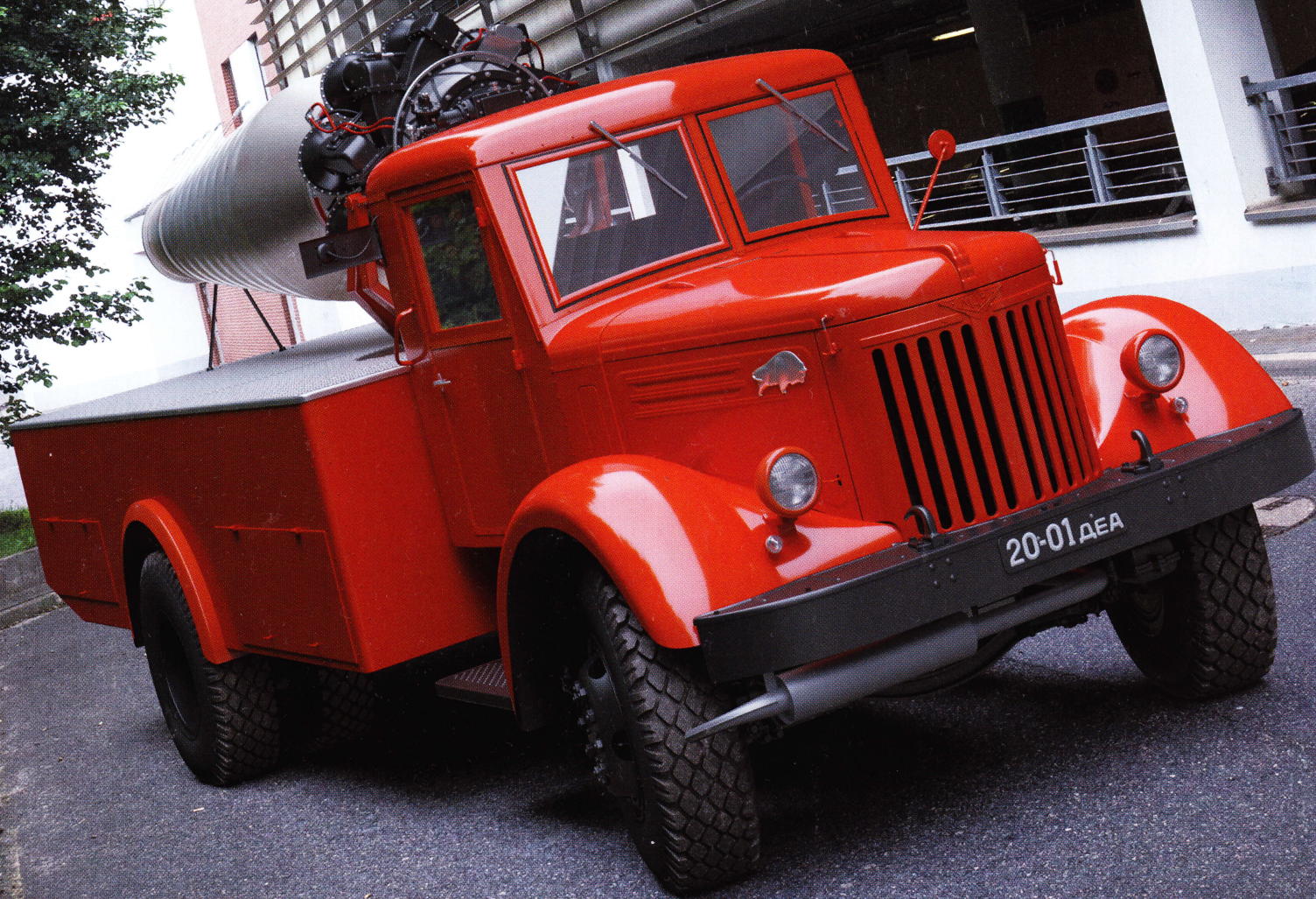
★
АВТО
ЛЕГЕНДЫ

СССР

ГРУЗОВИКИ

№ 14

МАЗ-200 АГВТ



НА ЛИНИИ ОГНЯ ☆ ПОЖАРНАЯ ЭКЗОТИКА ☆ С САМОЛЁТА НА АВТОМОБИЛЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №14, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © hdrmaps.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова и А. В. Карпова**

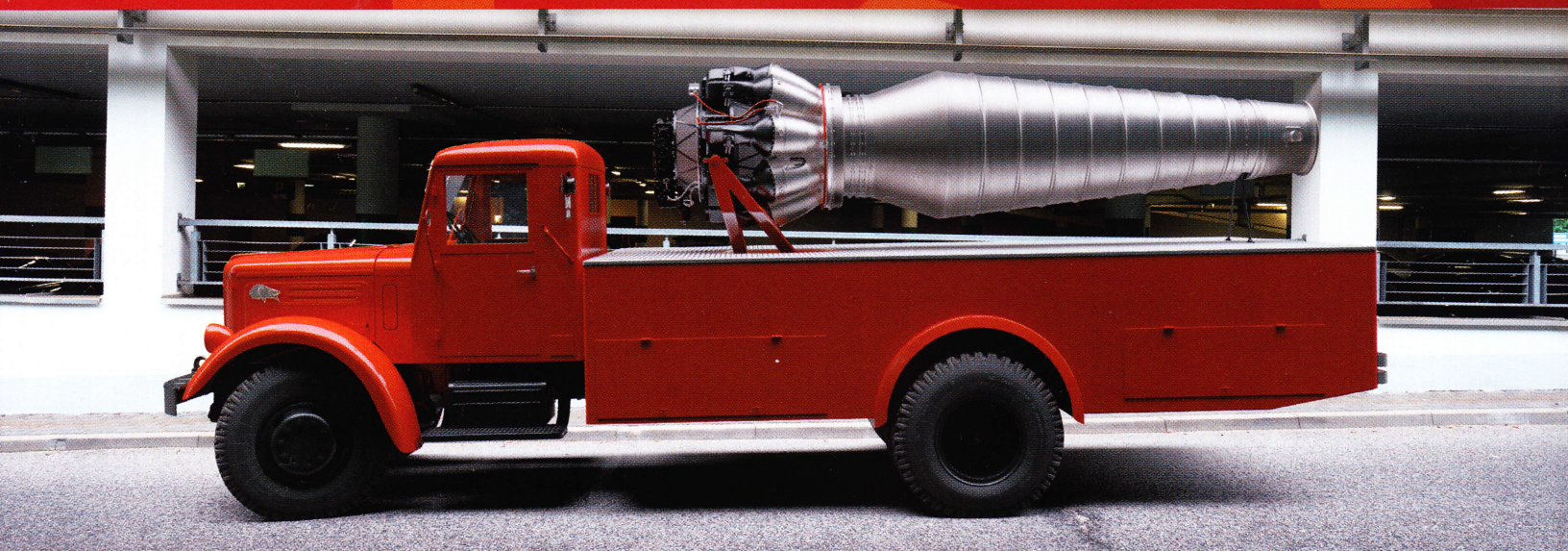
16+ Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов
и Алексей Радованов**

Дата выхода в России 30.11.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





Автомобили газоводяного тушения (АГВТ) относятся к самой экзотической разновидности пожарных машин. Их задача — донести средства огнетушения до места возгорания с помощью мощной газовой струи, образующейся при работе реактивного двигателя.

Справиться со стихией

С увеличением добычи газа и нефти многократно возросла опасность возгорания непосредственно на скважинах. Выход нефти или газа (а иногда их смеси) из скважины происходит под большим давлением, объемы — миллионы кубометров в сутки. Потушить такой пожар, напоминающий огромный огненный фонтан, очень трудно. Практически единственный способ справиться со стихией — это оторвать горящее пламя от струи выходящего газа или нефти и тем самым прекратить горение. Отрыв пламени можно осуществить разными способами — например, с помощью ударной взрывной волны (представьте, насколько сложно и опасно заложить большой заряд взрывчатки в непосредственной близости от бушующего огня) или направленным действием многочисленных мощных водяных стволов (такой способ требует огромного количества воды и синхронной работы всех пожарных расчетов, управляющих лафетными стволами).

Тушение горящих нефтяных и газовых скважин — сама по себе сложная задача как в организационном, так и в техническом плане. Иной раз работа на таких пожарах продолжается неделями. К тому же районы добычи, как правило, удалены на значительные расстояния от мест дислокации пожарных расчетов, ведь у каждой новой скважины пожарное депо не построишь. Зачастую пожарным, прежде чем они доберутся до места пожара, приходится преодолевать сотни километров по плохим дорогам.

В процессе поисков нового, более эффективного способа тушения подобных пожаров родилась идея газоводяного тушения, когда потоки распыленной воды доносятся к месту возгорания с помощью мощной газовой струи, образующейся при работе турбореактивного авиационного двигателя (ТРД). Конечно, подобная идея могла родиться только в эпоху реактивной авиации.

Впервые идею газоводяного тушения горящих нефтяных фонтанов озвучил слесарь СМК НПУ «Абиннефть» объединения «Краснодарнефть» Г. В. Черненко в 1954 году во время пожара фонтанирующей скважины.

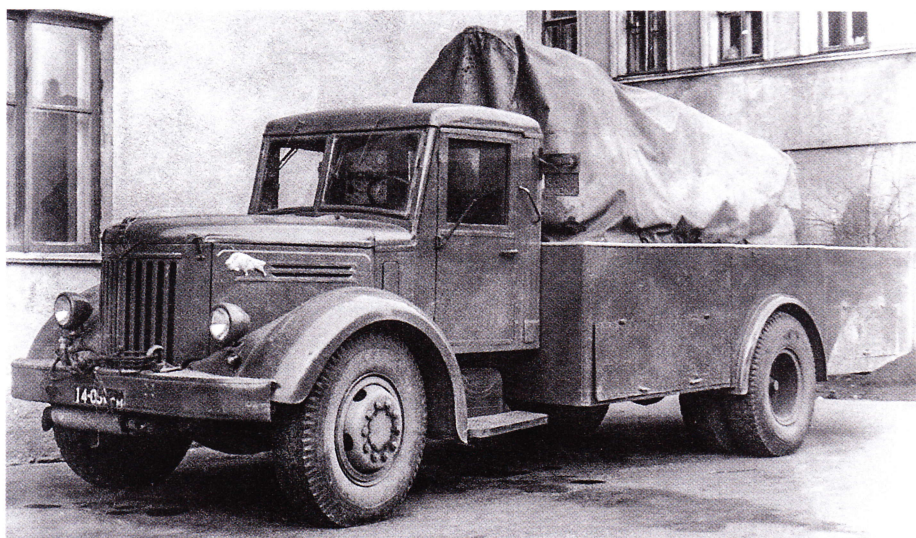
Руководитель пожарного подразделения, которое занималось тушением, задал специалистам обычный вопрос: «Какие будут предложения?» И тогда присутствовавший при этом Черненко предложил оторвать пламя выхлопом работающего реактивного авиационного двигателя. Свою идею он объяснил так: «Мне недавно летчик из подразделения реактивных самолетов рассказал один случай, когда у них на аэродроме моментально удалось сбить пламя с горящего склада ГСМ отработанными газами от двигателя реактивного самолета, который был прибуksирован и укреплен вблизи места пожара». Конечно, к горящей нефтяной скважине подогнать реактивный самолет никто бы не позволил, но само предложение стоило того, чтобы его рассмотреть.

Удачные эксперименты

Однако первыми в СССР работоспособную автомобильную пожарную установку газоводяного тушения (АГВТ) создали не краснодарцы, а новосибирцы — в 1961 году. Причем натолкнули их на эту мысль скорее всего британцы, которые в 1960 году построили и испытали подобную установку на исследовательской станции в пригороде Лондона. Они смонтировали реактивный двигатель *Viper* на шасси трехосного грузовика и с его помощью пытались тушить пожары в замкнутых пространствах, подавая туда выхлопные газы от двигателя. Предполагалось, что выхлопные инертные газы с пониженным содержанием кислорода будут выдавливать кислород из горящего помещения и тем самым подавлять

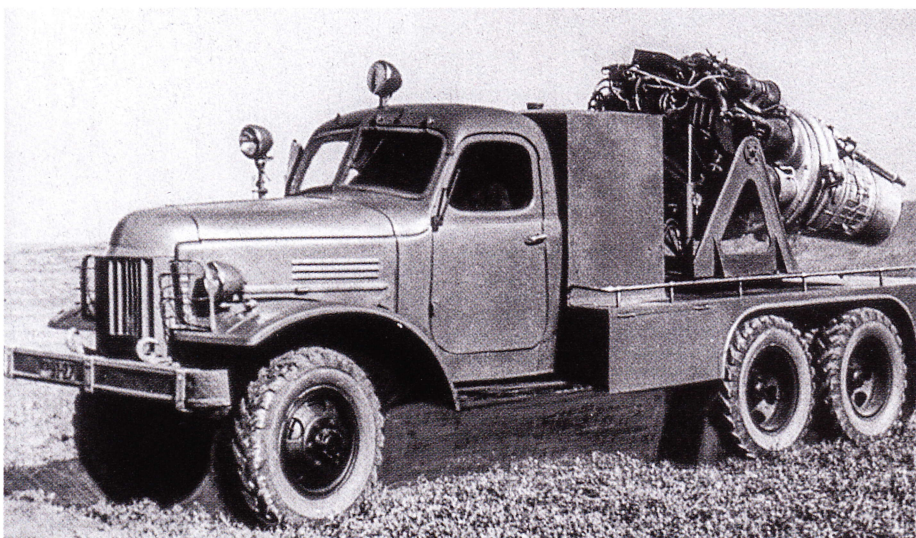


Пожарный автомобиль АГВТ-100(131)-141 на огневых испытаниях (на полигоне)



Автомобиль АГВТ на шасси МАЗ-200
в транспортном положении

Подготовка к работе автомобиля
АГВТ на шасси МАЗ-200



горение. Правда, эти попытки особого успеха не имели, так как необходимо было соблюсти множество условий — это, например, полная герметичность помещения, где произошло возгорание и куда будет нагнетаться инертный газ.

Новосибирцы тоже надеялись с помощью машины АГВТ тушить пожары в замкнутых пространствах. Раздобыть двигатель от самолета было несложно — гражданская авиация в это время как раз искала применение отслужившим положенный срок, но еще вполне работоспособным реактивным моторам. Реактивный двигатель ВК-1А установили (его монтаж был осуществлен на Новосибирском авиационном заводе №153) на полноприводное шасси грузовика ЗИЛ-157 и отправили на испытания.

Машину испытывали при тушении очагов возгорания в подвалах, где зажигались контрольные факелы. С ближними факелами она справлялась легко, а вот с удаленными — с трудом. Стали искать выход из положения и решили снизить температуру отработавших газов с помощью воды, подаваемой в газовую струю реактивного двигателя. Но оказалось, что машина лучше справляется с тушением именно за счет того, что струи выхлопных газов содержат распыленную воду. Получилось, что к огнетушащим свойствам инертного газа добавилось воздействие пара. Подача воды в поток отработавших газов осуществляется лафетными стволами, которые закрепили на корпусе турбореактивного двигателя так, что водяные струи входят в газовый поток на расстоянии 1–2 м от его сопла. Вода к лафетным стволам подавалась от передвижной насосной станции (ПНС) или пожарных автоцистерн, оборудованных собственными насосами.

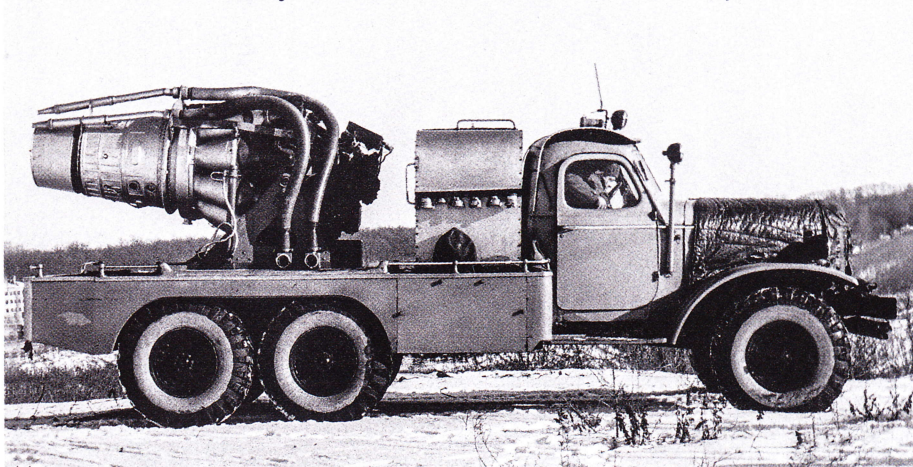
Нельзя сказать, что все эти эксперименты были удачными. Да, машина справлялась с возгораниями в закрытых помещениях, но ту же самую работу можно было осуществить и с помощью обычных пожарных автоцистерн, причем сил и средств (например, топлива) при этом потрачено было бы значительно меньше. А попытка тушения пожаров на открытой местности — например, штабелей досок — приводила к тому, что под действием мощной газовой струи эти доски разлетались в разные стороны.

Автомобиль газоводяного тушения,
изготовленный на шасси ЗИС-151 в Грозном



Но эксперименты с АГВТ продолжались. И в 1964 году в Новосибирске создали более совершенную АГВТ на шасси ЗИЛ-130 (новейшее по тем временам шасси — первое такого типа в пожарной охране Новосибирска). На машину был установлен реактивный двигатель ВК-1Ф с форсажной камерой, которая способствовала более полному сгоранию кислорода в выхлопной струе. С помощью этой машины новосибирцы пытались подавать к очагу возгорания воздушно-механическую пену, но даже в таком исполнении добиться хороших результатов не получалось. Мало кто верил, что у этой установки есть будущее. В том же 1964 году москвичи совместно с Всесоюзным научно-исследовательским институтом пожарной охраны (ВНИИПО) построили собственную установку АГВТ на шасси грузовика МАЗ-200. Судя по всему, с помощью этой машины тоже пытались тушить пожары в замкнутых помещениях — другое применение для такой установки в столице придумать сложно. Результаты тех испытаний нам не известны, но скорее всего машина тоже не смогла продемонстрировать сколько-нибудь значимых результатов и навсегда осталась единственным автомобилем АГВТ в истории московского гарнизона. В результате этих попыток у руководства пожарной охраны сложилось мнение, что применение АГВТ — дорогое и нерентабельное удовольствие. Возможно, идея газодляного тушения так бы и «канула в Лету», если бы в специализированных

Автомобиль газодляного тушения, изготовленный на шасси ЗИЛ-157 в Харькове



изданиях не появились заметки про опыты новосибирцев, а их работа несколько раз не упоминалась бы на всесоюзных совещаниях. Так или иначе, информация об их АГВТ дошла до руководства пожарного отряда по охране бакинских нефтепромыслов, и начальник УПО АзССР К. В. Ткаченко решил испытать машину на тушении горящих нефтяных и газовых факелов. Что нужно, чтобы оторвать пламя от скважины? Мощная струя негорючего газа, а еще — с водой! Именно это и обеспечивала новосибирская установка АГВТ — просто ее пытались использовать не на той работе... Чтобы испробовать АГВТ в новом качестве, бакинцы «одолжили» на время машину у новосибирцев и по железной дороге доставили в Баку. Испытания АГВТ провели в июле-августе 1965 года на пожарном по-

лигоне «Карадаг» в 40 км от Баку, где была собственная учебная «газовая скважина» с регулируемым дебитом до 3 млн м³ в сутки. В общей сложности провели 85 опытов. Результаты всех ошеломили: машина практически всегда справлялась с поставленной задачей. Она просто сдувала пламя со скважины, как со свечки — высокая скорость отработавших газов обуславливала динамический срыв пламени. А добавление в струю отработавших газов воды, хотя и снижало их скорость и температуру, обеспечивало охлаждение фронта пламени горящего фонтана. Теперь не нужны были тонны взрывчатки или десятки пожарных водяных лафетных стволов, работающих синхронно. Их заменил один единственный автомобиль. Именно в процессе этих испытаний была



Испытания харьковского автомобиля АГВТ



Автомобиль АГВТ, изготовленный в Крыму по образцу харьковской машины

не только доказана практическая возможность применения АГВТ при тушении нефтяных и газовых скважин, но и определены наиболее оптимальные параметры работы такой установки на пожаре. Окрыленные успехами бакинцы подали заявку на изобретение «Способа тушения

пожаров на нефтяных, газовых и газонефтяных скважинах, а также струй горящих газов». Причем поступили очень благородно — делегация из Баку объехала всех, кто стоял у истоков этого изобретения, в том числе в Москве и Новосибирске. Не забыли даже про слесаря с четырьмя классами



В 80-х годах харьковскую установку АГВТ переставили на новое шасси — ЗИЛ-131



образования из Краснодара — Г. В. Черненко, который первым высказал такую идею (его фамилия также фигурирует в авторском свидетельстве на изобретение).

На боевое задание

В 1966 году бакинцы строят собственный автомобиль АГВТ на шасси ЗИЛ-157К. Эта машина участвовала во многих пожарных тушениях горящих скважин, а в 1967 году прошла испытания на новом пожарном полигоне в поселке Заря, где была обустроена скважина с дебитом в 6 млн м³ газа в сутки. С учетом полученного опыта применения и выявленных недостатков конструкции в 1967 году в Баку построили новый автомобиль АГВТ, также на шасси ЗИЛ-157К. В отличие от всех предыдущих образцов, на этой машине привод управления установкой ТРД сделан полностью гидравлическим (на первых образцах для управления применялись авиационные реверсивные электродвигатели), а угол вертикального подъема установки увеличили до 50°.

Не остались в стороне и новосибирцы — они построили новый АГВТ на полноприводном шасси «Урал-375» и установили более мощный турбореактивный двигатель АЛ-72Ф-1, газовая струя которого перекрывала показатели знакомого нам ВК-1Ф в 4,5 раза. Вроде бы процесс пошел. Но первая попытка применения АГВТ в Тюменской области в 1966 году в условиях реального пожара (а не на полигоне) окончилась неудачей. В Тюменскую область самолетом был доставлен новосибирский автомобиль на шасси ЗИЛ-130 (тот самый, который перед этим успел побывать в Баку), но он с горящим пламенем не справился, и тушение пожара завершили по старинке, с помощью большого количества водяных стволов. Зато попытка применения сразу двух бакинских АГВТ при тушении аналогичного пожара под Грозным, в Чечено-Ингушской АССР, оказалась более успешной — горение скважины было ликвидировано после первого же залпа двух АГВТ одновременно. Правда, через некоторое время пожар на той же скважине возобновился и пришлось проводить неоднократные повторные атаки на пламя, пока пожар не был потушен полностью. Зато это был первый случай тушения реального нефтяного фонтана с помощью пожарных установок, оборудованных ТРД.

Серийный образец АГВТ-100(131)-141, изготовленный в Торме



Несмотря на успешное практическое использование, автомобили АГВТ по-прежнему строились энтузиастами в пожарных гарнизонах. Обмениваясь опытом постройки таких машин, удалось выработать наиболее рациональные требования:

- базовое шасси должно быть высокой проходимости, так как машины используются в условиях бездорожья
- ТРД должны иметь хорошую тягу с достаточно большим количеством отработавших газов
- направление огнетушащей струи (отработавшие газы и введенная в них вода) должно регулироваться в вертикальной или горизонтальной плоскостях
- в конструкции АГВТ должны предусматриваться устройства, обеспечивающие его устойчивость при работе ТРД.

В декабре 1967 года подобный автомобиль АГВТ «по бакинскому типу» был построен в Харькове на шасси ЗИЛ-157К (бакинцы передали в Харьков целый пакет документов и чертежей). Машина предназначалась для работы на газовых месторождениях Днепровско-Донецкой впадины. Важно, что в постройке этой машины принимал участие Иван Ильич Семенов — позже он будет помогать в создании промышленных образцов автомобилей АГВТ.

Уже в январе 1968 года харьковскому автомобилю пришлось выехать на боевое задание в Ворошиловградскую (ныне Луганскую) область для тушения распыленного фонтана (самый сложный случай) — машина справилась с огнем за десять минут!

На рубеже 60–70-х годов машинами АГВТ на шасси ЗИЛ-157К «по бакинскому типу» обзаводятся многие гарнизоны пожарной охраны. В Грозном установку АГВТ смонтировали на более «древнее» шасси ЗИС-151, в Краснодарском крае в 1969 году турбореактивный двигатель установили на самосвальное шасси *Tatra-138C-1*, а годом позже собрали вторую машину, уже на шасси балластного *Tatra-141*.

В серию

Так дальше продолжаться не могло: постройка автомобиля АГВТ — довольно хлопотное дело, ведь мало получить в свое распоряжение авиационный турбореактивный двигатель. Его надо правильно установить и запустить в работу, и без авиационных техников тут обычно дело

Эта машина долгое время находилась на вооружении луганских пожарных



Серийный автомобиль АГВТ-150(З75Н)-168

не обходилось. Причем результаты такой «самостоятельности» не всегда были положительными — двигатели и их оборудование работали на автомобилях в нескольких условиях, чем на самолетах.

Кроме того, все построенные автомобили АГВТ отличались высоким расположением

центра тяжести и плохой устойчивостью на дороге. А в силу специфики применения таких машин им часто приходилось преодолевать огромные расстояния: зачастую их помощь была необходима в соседних

Продолжение на стр. 10



Образец машины газодымного тушения, построенный на Луганском авиаремонтном заводе





МАЗ-200 АГВТ



ГРУЗОВИКИ





республиках и даже странах — советские «самодельные» машины АГВТ успешно применялись при тушении скважин в братских социалистических государствах, где не было подобной техники. Иначе говоря, необходимо было организовать промышленное производство АГВТ,

а не заниматься конструированием по гарнизонам. Для оказания консультативной помощи при создании серийных образцов автомобилей АГВТ на Торжокский завод противопожарного оборудования из Харькова пригласили И. И. Семенова. Он стал одним из ведущих специалистов этого проекта.

Первый опытный образец АГВТ-100(131)-141 изготовили в 1969 году, а в следующем построили установочную партию из пяти автомобилей (планировали сделать десять). В целом эти машины повторяли уже отработанную конструкцию машин «бакинского типа» с механизмами подъема и поворота



Пожарный автомобиль АГВТ, перестроенный из армейской тепловой машины ТМС-65 на шасси «Урал-375Д»



Гродненская АГВТ на базе ТМС-65 в современной окраске пожарных машин Республики Беларусь

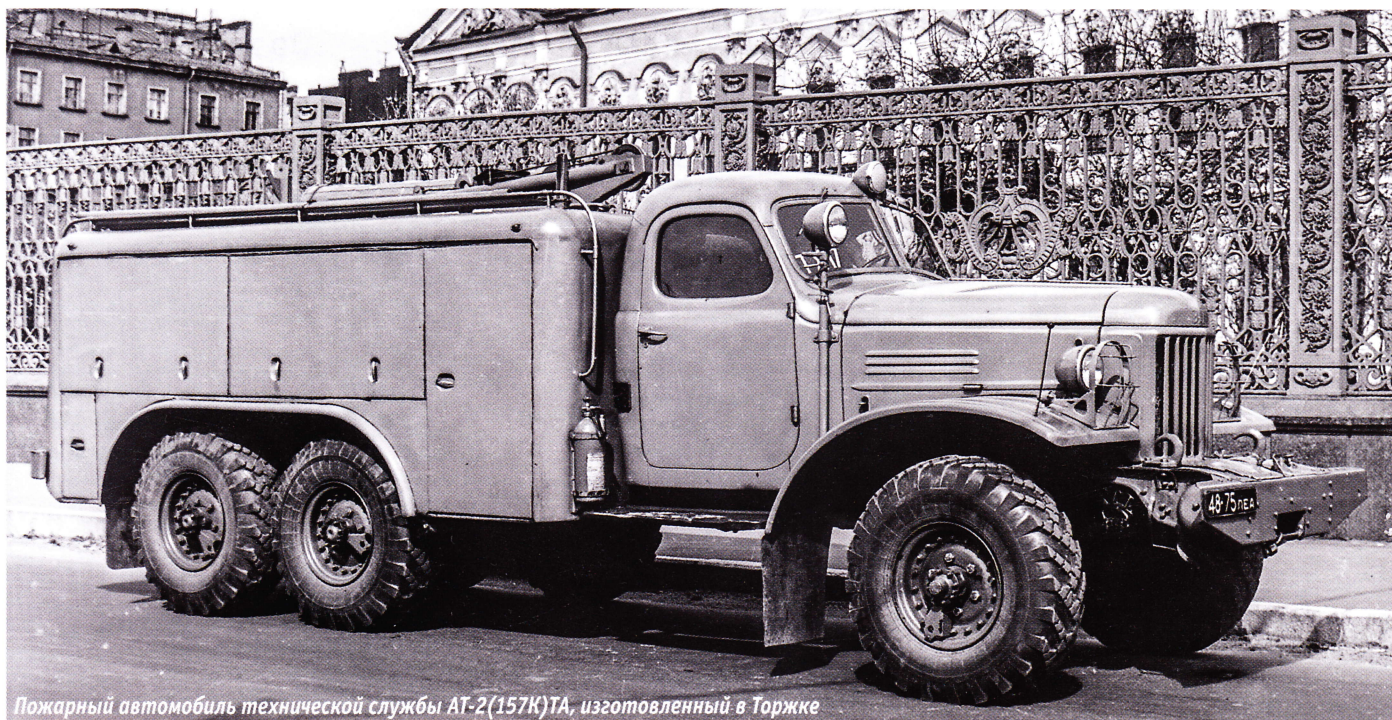
ТРД ВК-1А от гидропривода. Только базировалась машина на новом шасси — ЗИЛ-131. Для защиты автомобиля от высоких температур вдоль всего кузова устанавливались щелевые насадки для воды, которые орошали кабину боевого расчета, баки с горючим для ТРД и базового шасси и колеса машины. Система запуска и управления ТРД осуществлялась дистанционно, на расстоянии до 50 м, с помощью выносного пульта. Однако выпуск этих машин оказался недолгим — в 1971 году изготовили только 14 экземпляров. Всего 20 автомобилей АГВТ-100(131)-141 на всю страну! Почему так мало? Официально они изготавливались по количеству поступивших заказов из гарнизонов — сколько заказали, столько и собрали. Но скорее всего решили, что характеристики выпускаемой машины недостаточно хороши и вместо нее следует создать более эффективную установку. В конце 70-х годов разработали машину АГВТ-150(375)-168 на шасси «Урал-375»: выпустив 21 экземпляр, в 1982 году производство свернули. Получается, что в советское время серийно выпустили 41 промышленную установку АГВТ. А вот «самоделок» в гарнизонах сделали значительно больше, причем на самых разнообразных шасси, в том числе ГАЗ-66, КраЗ-255Б и даже гусеничного тягача АТ-Т...

Своего рода альтернативой серийно выпускаемым АГВТ в Торжке служили армейские специальные тепловые машины ТМС-65. Они применялись в химических войсках для дезактивации, дегазации и дезинфекции наружных поверхностей техники мощным газовым и газокапельным потоком, а также могли использоваться для дезактивации и дегазации участков местности и дорог с твердым покрытием после применения противником отравляющих веществ. Также ТМС-65 умел ставить мощные дымовые завесы, чтобы скрыть от противника действия своих войск.

На машине ТМС-65 устанавливался турбореактивный двигатель ВК-1, закрепленный на поворотной платформе, цистерна на 900 л для авиационного керосина и цистерна для спецраствора (рабочей жидкости) с системой подачи рабочей жидкости к соплу ТРД. Другими словами, с небольшими нюансами это был уже готовый автомобиль АГВТ, который необходимо было лишь слегка переделать под нужды пожарных. Так и происходило: массовые машины ТМС-65 стали отличной базой для создания на местах дефицитных автомобилей газодыяного тушения.



Еще одна переделанная тепловая машина ТМС-65, но на шасси «Урал-4320», служила в Минске



Пожарный автомобиль технической службы АТ-2(157К)ТА, изготовленный в Торжке

ОАО «Пожтехника»

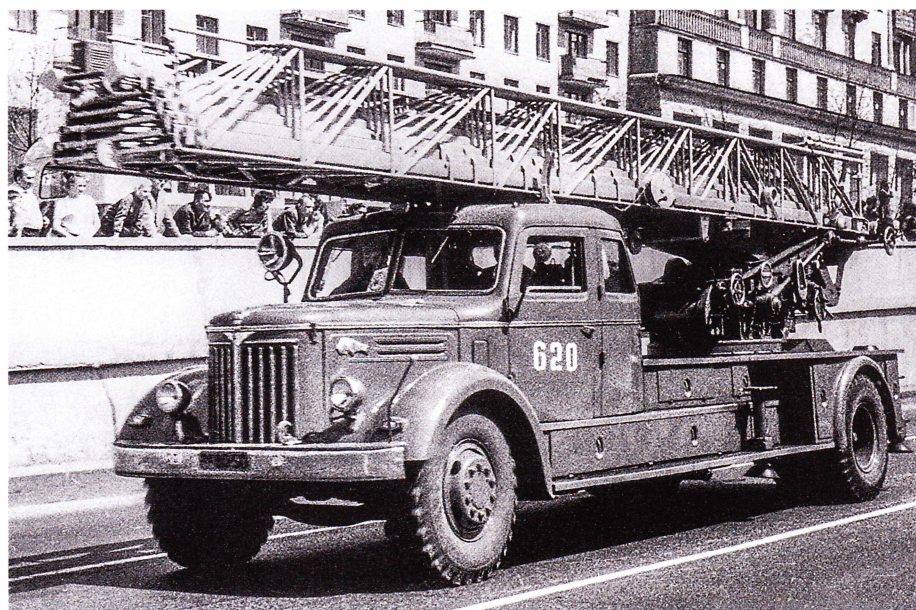
В конце 1930 года Наркомзем СССР принял решение о строительстве завода для ремонта тракторов и другой сельскохозяйственной техники. В течение двух лет, с 1931 года, на окраине Торжка проводилась геологоразведка заболоченной местности, известной под названием Заполек, а в 1932 году начали строить завод и рабочий поселок.

В 1935 году в мастерских завода удалось отремонтировать первую партию машин, а в 1936 году наркомат местной промышленности утвердил программу для строительства на площадке трактороремонтного завода новых площадей для выпуска льнообрабатывающих машин. В том же году Новоторжский трактороремонтный завод (название происходит от Новоторжского района Калининской области) открыл собственное производство машин для обработки льна.

Указом от 9 февраля 1939 года завод передали в ведение Главного управления противопожарного оборудования — с этого момента предприятие стало именоваться Новоторжским заводом противопожарного оборудования. В том же году завод начал выпуск пожарных машин на шасси ГАЗ-АА, а в следующем — бензоавтоцистерн. Строились новые цеха, устанавливалось новое оборудование. Новоторжский завод противопожарного оборудования должен был стать ведущим предприятием в стране по выпуску подобной продукции, но осуществить это в довоенный период не удалось.

После начала Великой Отечественной войны, в августе 1941 года, оборудование завода эвакуировали в поселок Варгаши Курганской области. На протяжении четырех лет завод в Кургане выпускал противопо-

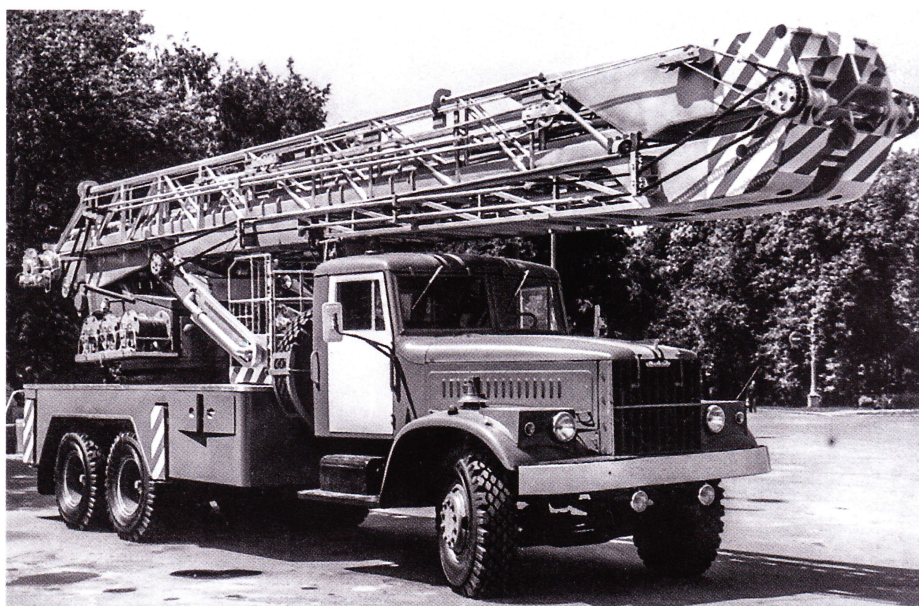
жарную технику, обеспечивая фронт и тыл. Впоследствии на базе эвакуированного предприятия в Варгашах был создан Варгашинский завод противопожарного оборудования.



Высотная пожарная автолестница АЛМ-45(200)ЛА на удлиненном шасси МАЗ-200

Пожарный коленчатый подъемник
АКП-30(257)-503 на шасси автомобиля КраЗ

Территория и здания завода в Торжке тоже не пустовали: в военный период здесь размещались военные ремонтные мастерские. А в 1945 году из эвакуации стали возвращаться рабочие, инженеры, техники — началось восстановление завода. В 1948 году было утверждено проектное задание на реконструкцию старых и строительство новых цехов. Завод наращивает мощности и приступает к серийному выпуску ручных пенных и углекислотных огнетушителей. Производство совершенствовалось организационно и технически. Для разработки и внедрения собственных, отечественных технических решений в создании новой для СССР пожарной техники в Торжке создается Особое конструкторское бюро (ОКБ-7), среди первых разработок которого — проекты автомеханических лестниц высотой 32 и 45 м. В 1953 году на заводе собрали первую автолестницу АМ-32 (200)ЛА. В следующем году работники предприятия представили новое достижение — автомеханическую лестницу АМ-45 (200)ЛБ высотой подъема 45 м с лифтом грузоподъемностью 180 кг. В послевоенное время страна нуждалась не только в рекордных пожарных автолестницах, но и в автолестницах меньшей высоты. Завод откликнулся созданием компактных и маневренных автомеханических



лестниц с малой высотой подъема (17 м) на шасси ГАЗ-51 и 30-метровых на шасси ЗИЛ-157. Автомеханические лестницы с маркой завода можно было встретить в Москве, Ленинграде, Киеве, Тбилиси, Харькове, Красноярске, Иркутске и других городах. 30-летний юбилей завода связан с изготовлением первых автоподъемников ПЕ-30(157) для подачи огнетушащих средств к резервуару с горящими нефтепродуктами. Это была первая отечественная машина, позволяющая вести борьбу с огнем из-за обваловки резервуара.

В 1963 году Новоторжский район переименовали в Торжокский. Изменилось и наименование завода — отныне это Торжокский завод противопожарного оборудования. В 60-е годы более отчетливо обозначился профиль предприятия: завод специализировался в основном на выпуске огнетушителей, противопожарной техники на шасси автомобилей преимущественно тяжелых типов, автоматических систем пожаротушения, судовых и стационарных углекислотных установок. Выпускаемая заводом противопожарная техника с каждым годом совершенство-



50-метровая пожарная автолестница АЛ-50 на базе автомобиля Volvo



Автоподъемник ПСС-141.50, изготовленный на «Пожтехнике»

валась, расширялся диапазон ее применения. Начат серийный выпуск пожарных автоцистерн на шасси грузовиков «Урал». Но специализацией завода всегда была разработка и производство высотной техники. В 70-е годы предприятие признано четвертым в мире по изготовлению пожарных автолестниц с механическим и гидравлическим приводом. В 80-е годы специалистами завода были разработаны и изготовлены автоподъемники для пожарных и коммунальных служб. Первый автоподъемник был сконструирован и изготовлен в 1980 году. Это был 30-метровый коленчатый подъемник

ПМ-503 на автошасси КраЗ. А первым по-настоящему серийным автоподъемником стал коленчатый автоподъемник ПМ-509 «Гулливер» на шасси КАМАЗ. На этой машине устанавливался водяной лафетный ствол, который мог при помощи электропривода управляться дистанционно, а высота подъема достигала 30 м. «Гулливер» начал выпускаться в 1987 году. В 1994 году завод стал ОАО «Пожтехника». В том же году была изготовлена первая автолестница высотой 50 м с комплектом колен фирмы «Ивеко Магирус», а в 1995 году — с пакетом колен собственного производства. Параллельно созда-

ется первый телескопический пожарный автоподъемник АКП-35 (ПМ-520) с высотой подъема до 35 м, базировавшийся на шасси КАМАЗ. А 50-метровый пожарный автоподъемник АКП-50 (ПМ-514) на шасси МАЗ оказался самым высоким из выпускавшихся в странах бывшего СССР.

Новым направлением работы ОАО «Пожтехника» стало изготовление автоподъемников для коммунальных служб и энергетиков. Первым коммунальным подъемником был телескопический подъемник АПТ-17 (П-42) высотой 17 м. На нем устанавливалась либо металлическая люлька на изоляторах, либо полностью стеклопластиковая. К коммунальным также относились автоподъемники АК-30 (П-47), АПТ-32 (П-48), АПТ-35 (П-49), АПТ-50 (П-50) с высотой подъема соответственно 30, 32, 35 и 50 м, выпуск которых вскоре наладили на предприятии.

Сегодня ОАО «Пожтехника» из Торжка — ведущий российский производитель пожарных автомобилей, по объемам выпуска сопоставимый с самыми известными мировыми компаниями, работающими в этой области. Завод предлагает полную гамму пожарных автомобилей практически всех видов и назначения.



Лесопатрульный пожарный автомобиль АЦ-1,6-40.01ТР на полноприводном шасси ГАЗ-3308 «Садко»

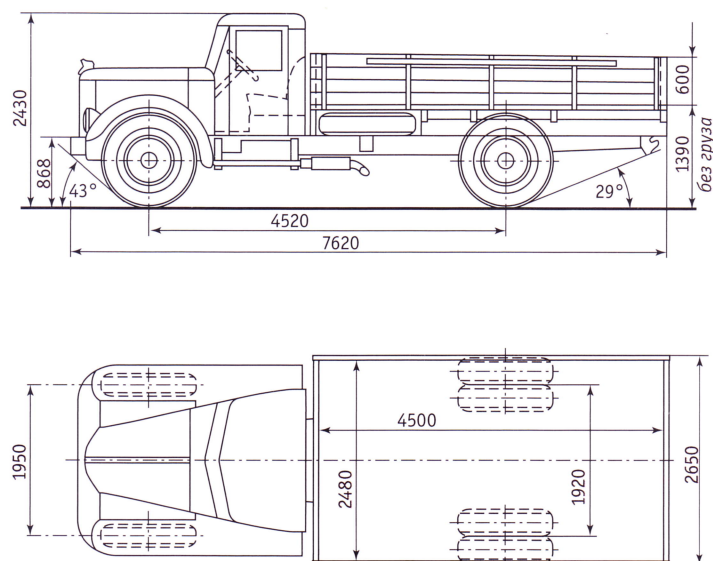


Схема автомобиля МАЗ-200

Технические характеристики МАЗ-200 (базовое шасси)

Число мест	3
Грузоподъемность	7000 кг (по грунту 5000 кг)
Максимальная скорость	65 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	32 л
Электрооборудование	24 В
Аккумуляторная батарея	6-СТ-128
Генератор	Г-106
Реле-регулятор	РР-106
Стартер	СТ-26
Размер шин	12,00-20
Масса, кг	
снаряженная	6400
полная, в том числе:	13 625
на переднюю ось	3565
на заднюю ось	10 060
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	9,5
Рулевой механизм	
червяк и сектор, передаточное число — 21,5	

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса

ручной — ленточный, на трансмиссию, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

Передаточные числа

I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69

Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 8,21

Двигатель

ЯАЗ-М204А, рядный, дизельный, двухтактный, четырехцилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	108,0
Ход поршня, мм	127,0
Рабочий объем, л	4,65
Степень сжатия	17,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

120 л.с. при 2000 об/мин

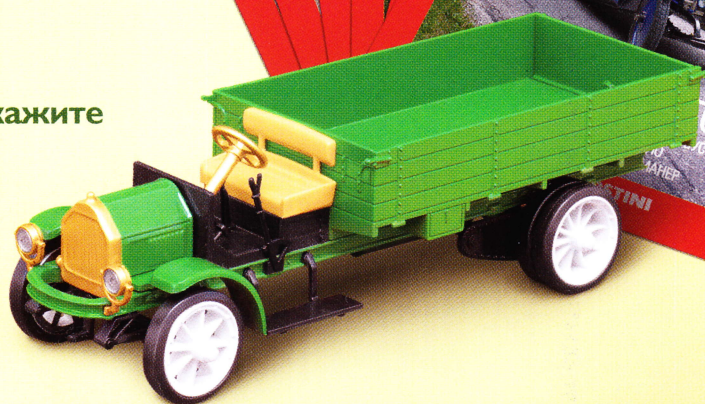
Максимальный крутящий момент

47 кгс.м при 1200-1400 об/мин

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск
коллекции
«Автолегенды СССР»:
«Уайт-АМО»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ

ЗИЛ-131



Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
00014
9 772070 095019