

АЭРОДРОМНЫЕ ПОЖАРНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Майоров Алексей Юрьевич

студент, Уфимский государственный авиационный технический университет, РФ, г. Уфа

Аксенов Сергей Геннадьевич

д-р экон. наук, профессор, Уфимский государственный авиационный технический университет, РФ, г. Уфа

В 1934 году на 3-тонном военном шасси фирмы Crossley создается пожарно-спасательный автомобиль обтекаемой формы. Из средств тушения на автомобиле были: 760 литровая емкость для воды и 76 литровая для пенообразователя.

Они служили для получения пены и подачи ее через сдвоенные насосы с приводом от коробки отбора мощности в кабине.

Обтекаемая форма позволяла упростить дегазацию автомобиля после газовой атаки.

В других странах для необходимости аэродромного пожаротушения использовались автомобили пенного тушения и автоцистерны большой емкости. В эту категорию попал и СССР, где в довоенный период так и не были созданы отечественные автомобили аэродромного тушения.

Огромные самолеты первых пятилеток, их страшные катастрофы такие как самолет «Максим Горький», рекордные перелеты на другой конец света, и гибель героя Валерия Чкалова, рост количественного и качественного состава авиации не смогли заставить советских специалистов обратить внимание на проблемы безопасности, в том числе и пожарной.

В СССР первым аэродромным пожарным автомобилем был ПМЗ-15 собранный на базе шасси от ЗИС-15 и был выпущен в 1952 году.

В последующие годы за конструкторами стояла цель улучшения данной машины. Уже через 7 лет была выпущена улучшенная машина ПМЗ-15В и была собрана на шасси типа ЗИЛ-157.

Спустя время был сконструирован аэродромный автомобиль АА-60(543) который был выпущен в 1973 году.

Он имел цистерну объемом в 11000 литров воды и баком с пенообразователем на 800л, а также был оснащён насосом мощностью 60л/с. Позже эту модель выпускали на базе шасси МАЗ-7310.

Спустя множества различных модификаций и улучшений был собран аэродромный автомобиль АА-12/60 (63501) который в настоящее время стоит на вооружении МЧС России.

Его задачей является тушение пожаров и проведения спасательных работ на воздушных судах и наземных объектах аэропортов.

Так же в его работу входит: доставка боевого расчета к месту пожара, а также пожарно-технического вооружения, аварийно-спасательного оборудования, подачу воды или воздушно-механической пены и пены средней кратности тушение пожара самолета с использованием

специальной установки; тушение пожара углекислым газом; покрытие взлетно-посадочной полосы воздушно-механической пеной.

В свою очередь этот автомобиль отвечает сертификационным требованиям СТ СПАСОП ГА РФ к аэродромным пожарным автомобилям (Сертификат соответствия № 205 108 0302 от 11.04.2008).

Его кузов состоит из трёх отдельных частей: переднего отсека для ПТВ, цистерны для воды, отсека для ПТВ, совмещенного с насосным отсеком.

Техническими характеристиками аэропортового автомобиля АА-12/60 (63501) являются вместимость цистерны для воды 11,3 м³, вместимость бака для пенообразователя 700 л, расположена насосная установка которая управляется задним отсеком, дистанционно, двигатель КАМАЗ-740.50-360 (360 л.с.), максимальная скорость составляет 95 км/ч, а полная масса 26 900 кг, число мест для боевого расчета включая место водителя 5+1.

В настоящее время ведется активная модернизация и улучшение пожарного оборудования, для обеспечения быстрой ликвидации пожаров в различных сферах жизни.

Список литературы:

1. Книга «Аэродромные пожарные автомобили» — А.В. Карпов