

"ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2018 ГОД

(Окончание. Начало в № 3-4 - 2018)

Александр Иванович Бажанов, академик Международной инженерной академии

Автолестница АЛГ-17(51А) модель ЛЧ (1958 год)

С 1958 года было изготовлено несколько модификаций АЛГ-17(51), отличавшихся типом привода на выдвижение и поворот колен лестницы. Автолестницы произведены Новоторжским заводом противопожарного оборудования, по проекту, разработанному конструкторским коллективом Особого конструкторского бюро № 7 под руководством В.А. Лукина.



В 1958 году изготовлена модель ЛЧ с ручным приводом механизмов. Серийно не выпускалась в связи с техническими недостатками конструкции и трудоёмкостью ручных операций по выдвижению и повороту лестницы.

В 1961 году малой партией выпускалась автолестница модели ЛХ, имевшая механический и ручные приводы для выдвижения и поворота лестницы. Ручной привод применялся в случае аварийной ситуации при невозможности использовать основной привод - механический. Это техническое решение применялось во всех последующих моделях автолестниц. Отказ от массового выпуска модели АЛМ-17(51А)ЛХ обусловлен переходом Новоторжского завода противопожарного оборудования на выпуск новых моделей автолестниц с современным типом привода.

Основную часть выпущенных автолестниц такого типа составляла модель АЛГ-17(51А) модели ЛЧ, имевшей гидравлический привод механизмов. Благодаря применению гидравлики достигалась лёгкость и плавность управления, механизмы предохранялись от перегрузок. Заводские испытания проведены в феврале 1961 года. Серийный выпуск начат с 1963 года. Всего за период 1963-1967 годов выпущено 187 единиц автолестницы.

Выпуск советской промышленностью такого типа пожарных автолестниц был обусловлен, прежде всего, огромным размахом типового жилищного строительства и гигантской потребностью в недорогой пожарной технике для работы на высотах типовой застройки того времени (4-5 этажей).

Благодаря простоте и надёжности конструкции, удачному

шасси, автолестница пользовалась любовью пожарных и водителей, прослужила несколько десятилетий. Ещё в начале XXI века эти автолестницы можно было встретить на боевом дежурстве в небольших городах российской глубинки.

В знак признательности и уважения профессионалов эти автолестницы встали на пьедестал. Памятники этой автолестнице можно встретить в Москве, Туле, Сарове и некоторых других городах.

В 1973 году автолестница модели ЛЧ принимала участие в съёмках совместной советско-итальянской комедии режиссёра Эльдара Рязанова "Невероятные приключения итальянцев в России". В съёмке уникального трока с автолестницей был использован доработанный экземпляр автолестницы, механизмы которой позволили комплексу колен выдвигаться в движении (что для боевых автолестниц категорически запрещалось действующими "Правилами техники безопасности"). Трюк удался.

Пожарная автоцистерна АЦП-20(63)19М (1963 год)

Пожарная автоцистерна АЦП-20(63)19М предназначалась для доставки боевого расчёта и запаса огнетушащих веществ к месту пожара. Явилась дальнейшей модернизацией пожарной автоцистерны ПМГ-19 и выпускалась серийно Варгашинским заводом противопожарного оборудования с 1963 года. Буква "П" в обозначении автоцистерны указывает на используемое в её конструкции шасси повышенной проходимости. Со временем от этого обозначения отказались. Автомобиль предназначался для тушения пожаров в сельской местности и на сельскохозяйственных предприятиях.

Боевой расчёт пять человек. Ёмкость цистерны для воды - 950 л, бака для пенообразователя - 105 л. Пожарный насос ПН-20Л производительностью 20 л/с.

Серийный выпуск автоцистерны АЦП-20(63)19М прекращён в 1968 году в связи с освоением Варгашинским заводом противопожарного оборудования модели АЦ-30(53А)106. За пять лет выпуска завод изготовил 5710 автоцистерн этой марки. До наших дней сохранилось достаточно много таких автомобилей, отдельные экземпляры установлены как памятники, например, в Москве на улице Бориса Галушкина у фасада Академии государственной противопожарной службы МЧС России.



International Harvester B120 (1960 год)

Шведская пожарная машина 1960 года выпуска на шасси американского полноприводного грузовика с 750-литровой цистерной и насосом производительностью 30 литров в минуту, установленном спереди. Все пожарное оборудование изготовлено фирмой Henrikssons Brandredskap.

Автомобиль с 1995 года нёс службу в пожарной части карельского города Костомукша, в 2005 году был списан, продан в частные руки и затем отреставрирован до первоначального состояния.



Magirus-Deutz 150 D10 (1964 год)

Пожарная техника всегда была главной в производственной программе немецкой фирмы Magirus, ведущей историю с 1866 года. Фактически имя Magirus стало синонимом добротного и качественного немецкого пожарного автомобиля. Фирма начала также с изготовления противопожарного оборудования - насосов, лестниц, пожарных линеек. В 1903 году появился и первый пожарный автомобиль марки Magirus, а в 1916 году начался выпуск грузовиков. К этому времени фирма уже освоила собственное производство ходовой части и моторов, но использовала двигатели и других фирм, например, Maybach.

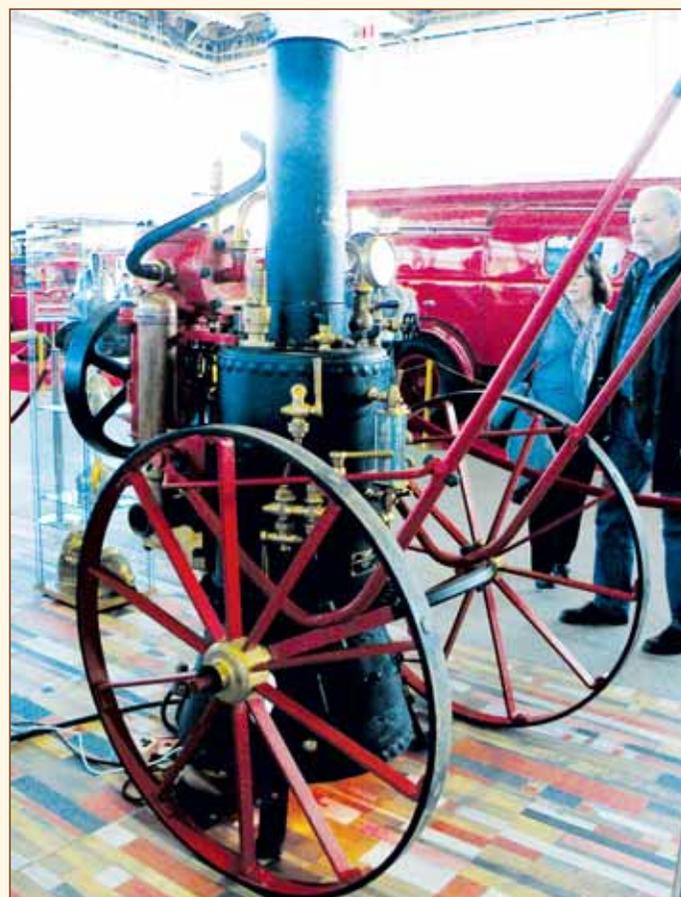
В конце 30-х годов имя Magirus ненадолго исчезло из-за слияния с концерном Klockner- Humboldt-Deutz. Пожарные машины стали выпускаться под маркой Klockner-Deutz, но после войны название сменилось на Magirus-Deutz. Компания Magirus-Deutz благополучно просуществовала 30 послевоенных лет, но к середине 70-х годов XX века, из-за экономического кризиса, столкнулась с серьёзными трудностями.

Спасение пришло из Советского Союза, выкупившего практически все самосвалы и грузовики, выпущенные Magirus-Deutz примерно за два-три года. Большая часть автомобилей отправилась строить БАМ и работать в Сибири, но встречались они и на московских и подмосковных автобазах, где обслуживали



стройки многочисленных объектов будущей Олимпиады-80. Примерно тогда же в пожарных частях больших городов появились автолестницы марки Magirus-Deutz. Окончательно судьба Magirus-Deutz определилась в 1975 году, когда итальянский FIAT, создавая общеевропейский концерн по производству грузовиков IVECO, выкупил эту немецкую компанию.

Лёгкий паровой насос-привод Вэлиант Мерриуэзер (1892 год)



Паровой насос Вэлиант (Valiant) разработан и изготовлен английской компанией Мерриуэзер (Merryweather), известным Британским производителем пожарной техники. Благодаря небольшой массе - 280 кг без тележки, что по сравнению с другими паровыми насосами было много меньше, он называется лёгким. Для удобства транспортировки насос оснащён тележкой на двух колёсах. Мощность парового двигателя составляла 6 л.с., что позволяло прокачивать 450 л/мин.

