

Под истошное завывание сирен эти грузовики мчатся именно на пожар, без всяких «как». Все, что их объединяет, – ярко-красный цвет. В остальном эти борцы с огнем не только разные, но подчас просто уникальные.



Отечественный аэродромный пожарный АА-60(543)-169 на базе МАЗ-543 встал на вахту еще в 1973 году.

Чего прежде всего ждут от пожарной команды? Чтобы быстро приехала, невзирая на пробки и качество дорог. Для решения первой задачи пожарные автомобили оснащены мигалками и сиренами (тот редкий случай, когда мы ничего не имеем против!), справиться со второй проблемой помогает полный привод и большие колеса, рассчитанные как раз на бездорожье. Иногда встречаются и более экзотические решения.

Например, существуют пожарные машины с двумя постами управления – отдельно для передней и для задней осей, что позволяет маневрировать среди плотной застройки. Такой автомобиль может буквально боком подъехать к объекту вплотную, чтобы разложить лестницу или подъемник с люлькой.

Из дополнительного оборудования назовем мощные насосы, вместительный бак с водой, пеногенераторы, катушки с пожарными рукавами, набор пневмо- или гидроинструмента, чтобы разрезать, к примеру, разбитый автомобиль и извлечь пострадавшего.



Они были первыми

Готтлиб Даймлер знаменит не только как изобретатель автомобиля, он еще и первым додумался в 1888 году использовать бензиновый двигатель для привода пожарного насоса. Правда, стоял тот все еще на телеге, запряженной лошадьми. И живых лошадей было больше, чем в моторе мощностью 1 л.с. А настоящие пожарные машины появились четырьмя годами позже, поначалу с паровым или электрическим приводом. Бензин же в качестве топлива для пожарных авто начали использовать лишь в 1906 году.

Танки быстры

А еще у них крепка броня. Для тушения лесных пожаров – то, что нужно. На гусеницах можно мчаться, не разбирая дороги. Прочность торсионной подвески позволяет взять на борт солидный запас воды, пенообразующего реагента, установить насос, способный развить такое давление, что можно валить деревья.





Была введена в эксплуатацию в 1989 году. В СССР и РФ до сих пор производится с увеличением скорости до 65 км/ч. В Останкино такого нет

А найдись он – может, и не горела бы башня так долго. Во всяком случае, в сиднейском радиоцентре дежурит пожарный микроэлектромобиль, готовый нестись под вой сирены прямо по узким коридорам. Сирена необходима, ведь скорость может достигать 60 км/ч и надо вовремя распугать сотрудников-пешеходов.

Кабина малютки термоизолирована, что позволяет с ходу пролетать сквозь огонь. На борту кислородные баллоны, пожарные рукава, телескопическая лестница длиной 6 м/. Крохотная внешне машинка вместе с оборудованием весит почти 2 т. Больше нельзя – перекрытия могут не выдержать...



Башня в Сиднее не сгорит, раз в ней трудятся такие пожарные электромобильчики.

На взлетной полосе

Отдельная категория пожарных машин трудится на аэродромах. Огромное количество горящего керосина уничтожает самолет в считанные секунды, за которые нужно успеть погасить пламя. Главное для аэродромных монстров – производительность насосов, запас воды на борту, термоизоляция кабины с экипажем и... проходимость.

Ведь катастрофа может произойти и за пределами бетонной полосы. Еще одна задача

подобных машин – предотвратить пожар: если предполагается аварийная посадка на брюхо, бетон надо очень быстро залить пеной, чтобы исключить возгорание от трения.

В аэропорту Дрездена на всякий пожарный держат автомобиль «Пэнтер», построенный австрийской фирмой «Розенбауэр» на четырехосном шасси армейского МАН.

Специальные жаростойкие стекла позволяют близко подобраться к очагу пожара, а водяной ствол управляется прямо из кабины. Машина едет даже по горящему керосину, заливая огонь пеной перед и под собой.



Красная «Пантера» готова совершить бросок к самолету прямо по горящим лужам керосина.

Огонь во льдах

Думаете, такое не бывает? Еще как бывает! Очень легко может загореться из-за неисправной проводки полярная база в Арктике или Антарктике. Допустим, люди успеют выбежать на мороз, но потом им, бездомным, не позавидуешь.

Значит, и там нужна пожарная бригада, оснащенная спецтранспортом. На станции

Мак-Мёрдо в Антарктиде уже лет двадцать несут службу вездеходы «Формоуст-Ноудвелл» на широких гусеницах.



В Антарктиде пожар тоже есть кому потушить – подобраться к очагу на таких гусеницах не проблема.

А в Финляндии на замерзших озерах встречаются совсем экзотические пожарные аэросани «Арктик Ант» («Арктический муравей»), которые здесь называют гидрокоптером.

Первая часть слова понятна: лед – та же вода, а вот «коптер», говорит о большом пропеллере сзади – с ним подъехать можно быстро! Мигалка на крыше видна издали и внушает пострадавшему оптимизм – помощь уже в пути.



Вот так, а не так, как у нас, по пожарной безопасности, в случае возникновения пожара, не надо паниковать.

Неудобно работать, если на Обоялях, по лестнице. Здесь лучше люлька и



Иранские будни огнеборцев.



Нью-Йорк, 11 сентября 2001 года. Без комментариев.

Всегда с собой. Только команда Израиля демонстрирует оборудование, которое у нее еще в 1973 году. Аппаратный пожарный АА-60(543)-169 на базе МАЗ-543 встал на вахту



Башня в Сиднее не сгорит, раз в ней трудятся такие пожарные электромобильчики.

Красная «Пантера» готова совершить бросок к самолету прямо по горящим лужам

Мирный танк «Леопард» своей сдвоенной пушкой призван не убивать, а спасать людей

Близко к горящим лужам. «Автомобильный гидрант РЕД» забирает уцелевших в свое чрево. Оно

Вспомогательный пожар тоже есть кому потушить – подобраться к очагу на таких гусеницах

На льду не нужны ни колеса, ни гусеницы. Лучше всего полозья-поплавки и пропеллер.