

Кузница огнеборцев

Андрей Михайлов, фото автора

Как авиация – это больше, чем машиностроение, так и автомобили для пожарных и спасателей – есть нечто большее, чем просто специальная техника. В силу особой специфики их конструкция значительно сложнее большинства надстроек на грузовых шасси, а требования к ним на две головы выше. Тем интереснее увидеть, как строятся пожарные автомобили, на примере производства московского ПО «Спецтехника пожаротушения».



Последние централизованные закупки пожарных автомобилей в России происходили ещё на рубеже распада Советского Союза, поэтому потребность в пожарных автомобилях в нашей стране сформировалась колоссальная, а там, где есть спрос, и возникает предложение. ПО «Спецтехника пожаротушения» было образовано в 2008 году в одном из пустовавших цехов ЗИЛА как совместное предприятие с австрийской компанией Rosenbauer International AG,

одним из лидеров отрасли в Европе. Rosenbauer предоставляет московскому предприятию комплектующие и технологии, а в Москве сложилось не просто сборочное производство, но и назрели свои собственные разработки. Уже в 2009 году новое предприятие дало первую продукцию и представило свои первые спецмашины: пожарные автомобили на шасси КАМАЗ и ЗИЛ. И если с иловскими шасси дело дальше не продвинулось, то пожарные автомобили на шасси КАМАЗ стали для «Спецтехники по-





Комплектующие будущих пожарных автомобилей на стеллажах



Здесь подготавливают каркас и основные части корпуса надстройки

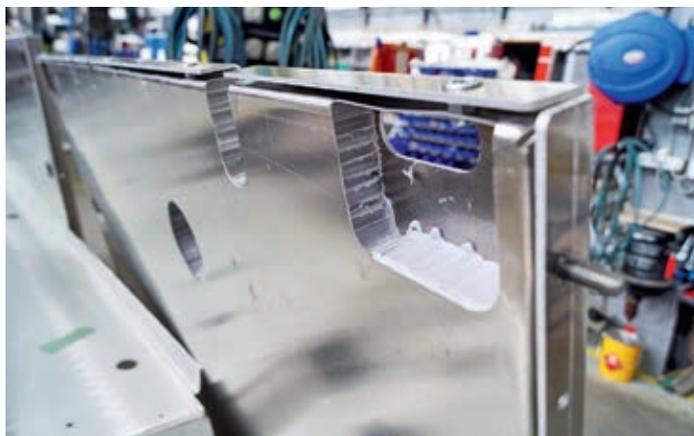
жаротушения» основной продукцией, тираж которой давно перешёл тысячный рубеж.

Как и на многих прогрессивных предприятиях здесь есть свои ноу-хау и особые технологии. Особенность производства в Москве в том, что здесь первыми в РФ освоили надстройки, построенные по «кле-

вой» технологии из алюминиевых и композитных панелей, соединённых между собой швейцарским клеем Sikaflex. На производстве у «Спецтехники пожаротушения» вообще не применяется сварка, а все элементы надстроек соединяются клеевыми или резьбовыми соединениями. Такая технология небыстрая: за смену

можно подготовить один кузов, что годится только для небольшого производства со скромным тиражом. Зато для эксплуатантов её плюсы очевидны: кузов, построенный по этому принципу, прочен и лёгок, устойчив к коррозии, меньше страдает от вибрации и тряски, а испытания соединений «на разрыв» показали, что первым сдаётся вовсе не клеевое соединение, а металл.

«Благодаря» подорожавшей валюте (а также политике нынешних госзакупок – государство как приоритетный потребитель пожарных автомобилей требует высокого уровня локализации) – производитель постоянно ищет пути импортозамещения. Если раньше львиная доля комплектующих поступала от австрийских партнёров и пугала ценой как при закупке на



Кузова надстроек обшиты сэндвич-панелями из алюминия ⤴
снаружи и композитного материала внутри ⤵



«Склеенные» надстройки до «свадьбы» с шасси перемещаются по цеху на специальных технологических тележках





Сборка надстроек



Насосы для пожарных машин «Спецтехники пожаротушения» поставляет австрийский партнёр – компания Rosenbauer AG



Дверь кабины боевого расчёта перед установкой на машину



Насос по мере сборки машины «укрывают» кожухом, а в соседнем отсеке для него оборудован дополнительный отопитель

«Светодиодные приборы на надстройке удачно «импортозаместили» – теперь их поставляет российский поставщик, с многократной разницей в цене относительно австрийского аналога



Кабина боевого расчёта в процессе сборки

производство, так и при эксплуатации «на местах», то теперь импортными остались главным образом незаменимые и «жизненно важные» части: такие как насос и система управления им, лафетный ствол и ряд других деталей, поставляемых из Австрии. С другой стороны, в погоне за локализацией качество не страдает: приоритет даётся только

тем отечественным поставщикам комплектующих, которые демонстрируют высокий уровень качества продукции и культуры производства.

Основной продукт «Спецтехники пожаротушения» на сегодня – это автоцистерна АЦ 3,2-40/4 на полноприводном шасси КАМАЗ-5387. Такая же надстройка монтируется на



Сочленение между кабиной базового шасси и кабиной боевого расчёта – гибкое, на магнитах, удобное для пассажиров и обслуживания



Подготовленные для монтажа надстроек шасси КАМАЗ-5387, поставляемые спутником челянинского завода – компанией «РИАТ»



Шасси будущей пожарной автоцистерны и ряд машин на завершающих этапах сборки



КАМАЗы с готовыми надстройками перед выходом с производства



Стенд контроля качества водобаков



Автоцистерна АЦ 3,2-40/4 на шасси КАМАЗ-5387 (4x4) – самый массовый продукт «Спецтехники пожаротушения»

шасси MAN TGM 13.290, но с ростом курса валют «перевес» в сторону отечественного шасси стал почти стопроцентным.

Производство, расположенное на территории крупнейшего промышленного гиганта Москвы – Завода имени Лихачёва, достаточно компактно и разместилось всего в одном цехе. Тихо, с расстановкой

здесь ежегодно строят сотни новых пожарных автомобилей, которые расходятся как по всей России, так и на экспорт, в том числе и в дальнее зарубежье. Тем интереснее пройти весь «конвейерный путь» самой массовой пожарной автоцистерны московско-австрийского производителя: от шасси до готовой спецмашины.



Автоцистерна АЦ 3,2-40/4 на шасси MAN TGM 13.290. После валютных скачков такие машины пользуются весьма ограниченным спросом, но у производителя в наличии есть как готовые машины, так и шасси для постройки новых