

**Министерство Образования и Науки РК
Международная Образовательная Корпорация
Казахская Главная Архитектурно-Строительная Академия
Факультет Дизайна**

**КЛАССИФИКАЦИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ И
ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ ПОЖАРОТУШЕНИЯ**

Алматы, 2017

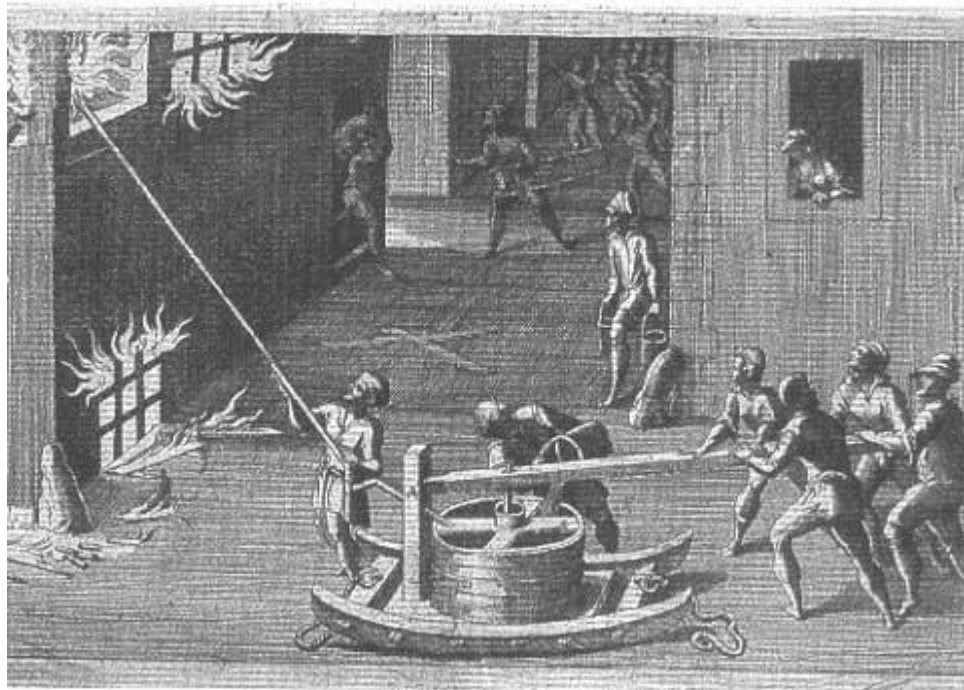
Ведро.

Ведро как универсальный сосуд для переноски воды (жидкости) и сыпучих материалов на небольшие расстояния сопровождает нас с незапамятных времен. В разные периоды истории и в разных странах люди приспособивали для хозяйственных нужд и тушения пожаров разнообразные ёмкости: от бурдюков и амфор до стеклянных бутылок и ведер. Но именно ведро стало наилучшей с точки зрения удобства ёмкостью для переноски воды и дошло практически в неизменном виде до наших дней



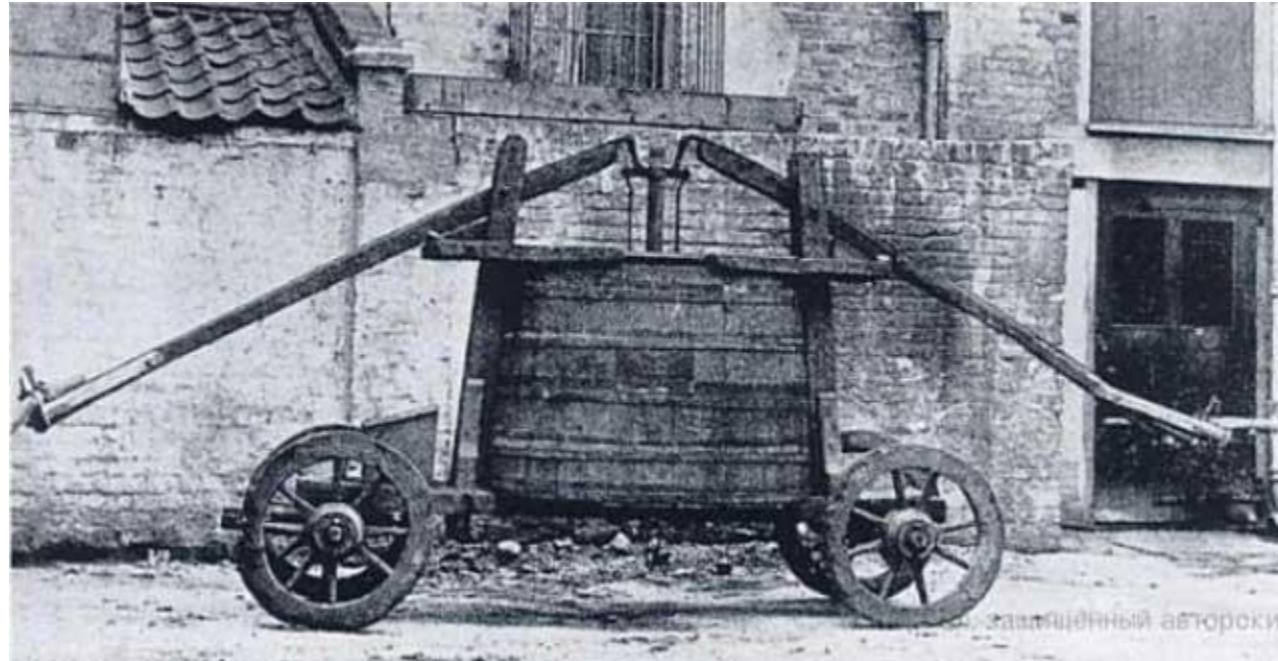
Ручной насос.

В дальнейшем изобретение Ктесибия было надолго забыто. Только в 1518 г. в Аугсбурге (Германия) золотых дел мастер Антон Платнер сконструировал пожарный насос ручного действия, подобный машине Ктесибия



Пожарный насос-цистерна.

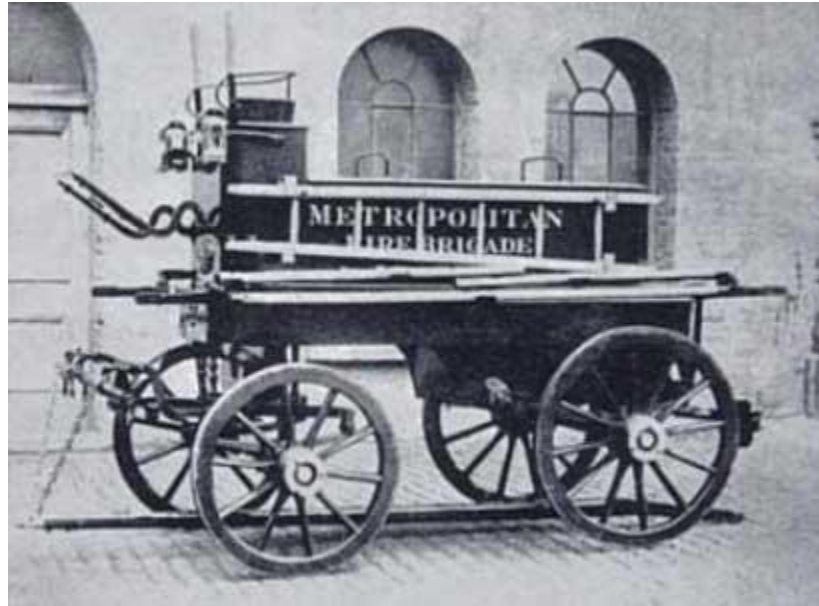
Джон Килинг из Блэкфрайарз строил пожарные насосы в форме поставленной на колеса цистерны, оборудованной ручным насосом, работавшим с помощью двух рычагов с центральной напорной трубой.



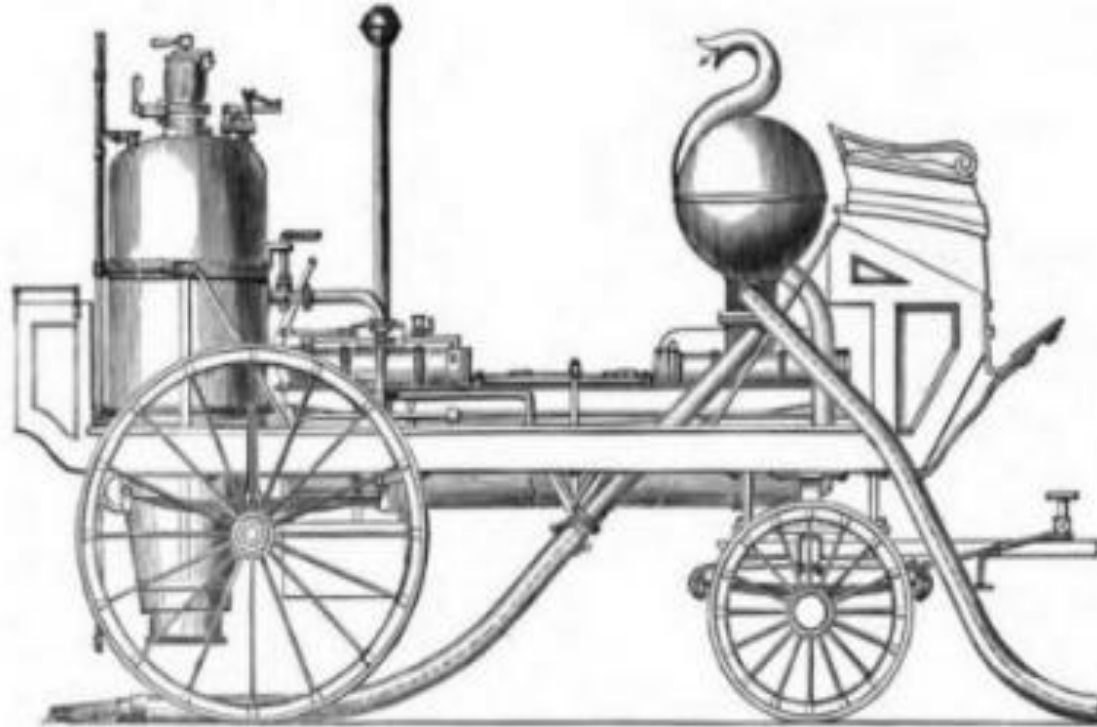
Транспорт с двумя насосами. Этот насосный ход был построен в 1734 году. Транспорт оборудован двумя насосами одностороннего действия и резервуаром с воздухом, чтобы выровнять струю воды от насоса, и производить непрерывный поток.



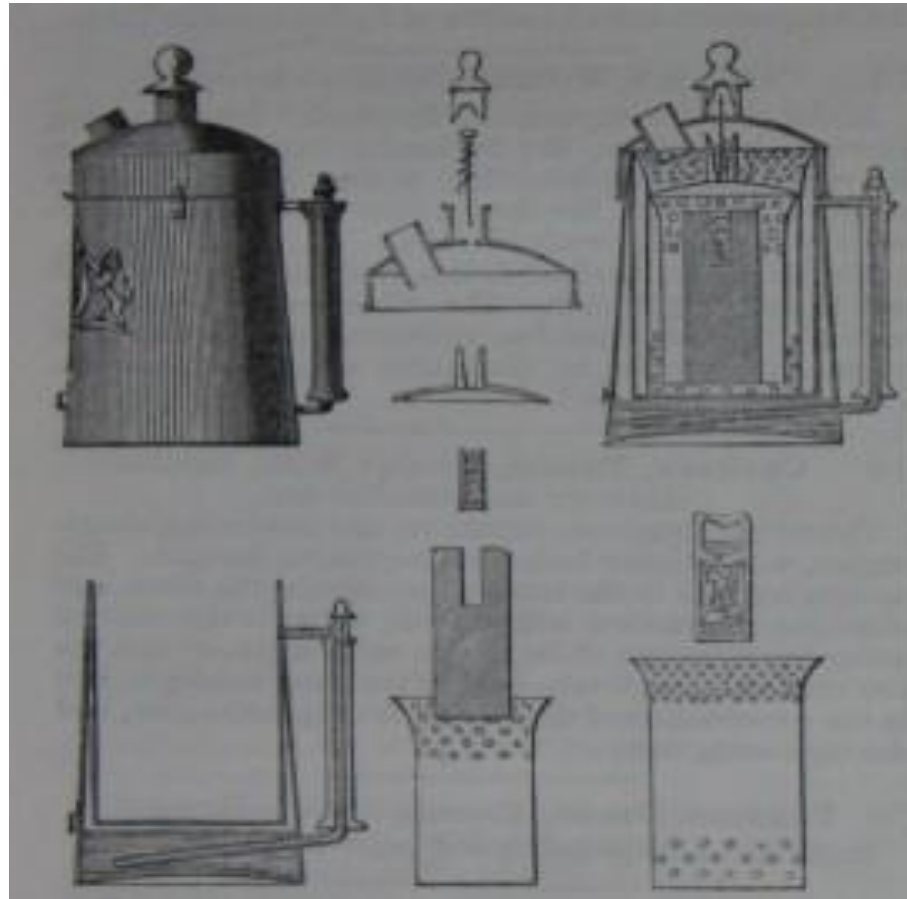
Транспорт со свернутыми насосами. Рычаги ручного насоса свернуты, на стороне короба для рукавов ясно видна раздвижная лестница. Карманы с каждой стороны предназначались для хранения всасывающих рукавов



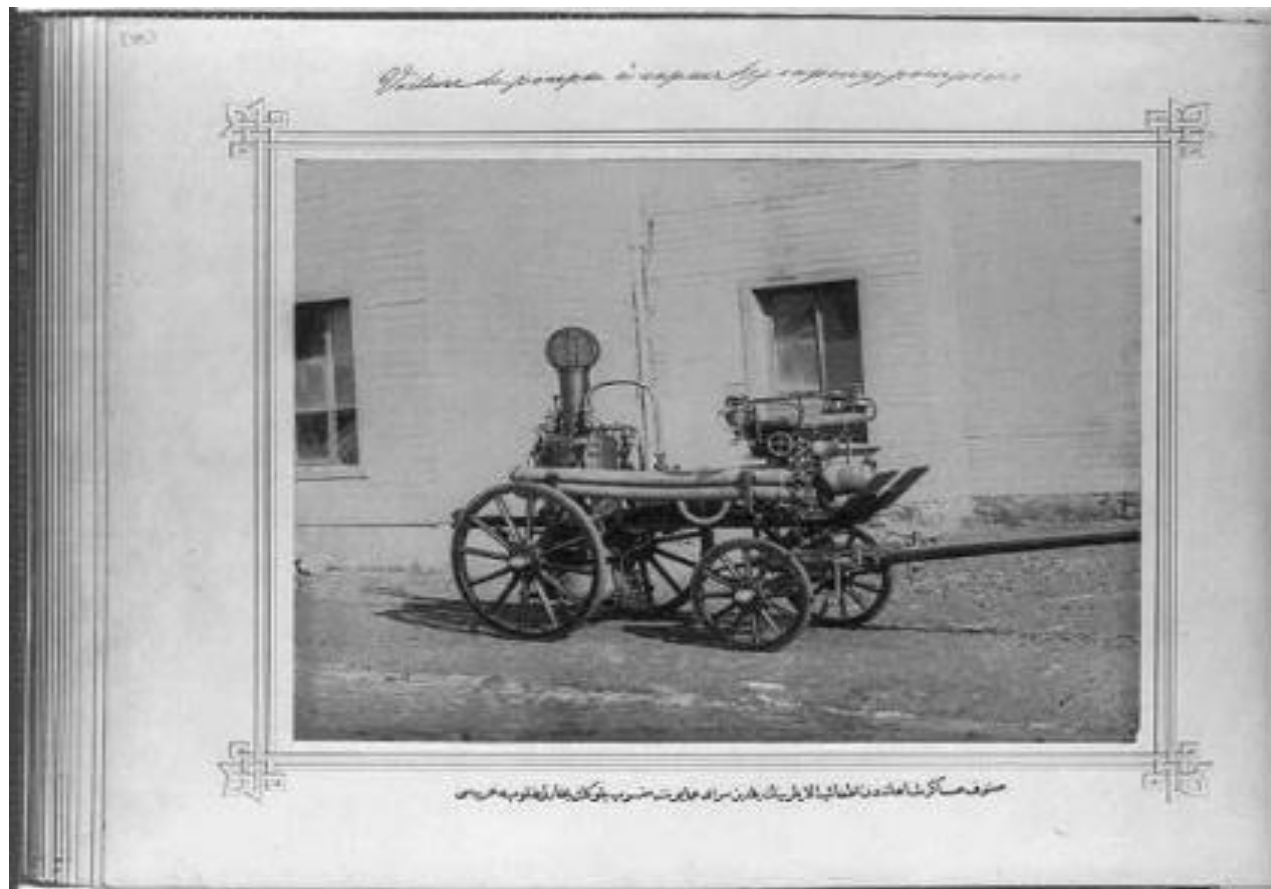
Первая пожарная машина Д. Брейтуэйта. В 1829 году, первая паровая пожарная машина из когда-либо созданных, была изготовлена в Лондоне Джорджем Брейтуэйтом, знаменитым инженером-гидротехником, которому помогал капитан Джон Эрикссон, великий изобретатель, который был после этого стал знаменитым в США благодаря проектированию броненосца Monitor.



Огнетушители. Первое огнетушащее устройство было изобретено Захарией Грейлом, около 1715 года в Германии. Оно представляло собой деревянную бочку, заполненную 20 литрами воды. В 1884 году, инженер Шварц из Бохольта, Германия, разработал «Патентованный ручной огнетушитель», жестяную трубу прямоугольной формы и треугольного сечения.



Пожарная машина с паровым двигателем, принадлежащая пожарной бригаде Имперского Военного класса, базирующаяся в дворце султана. Стамбул, Турция, конец XIX века



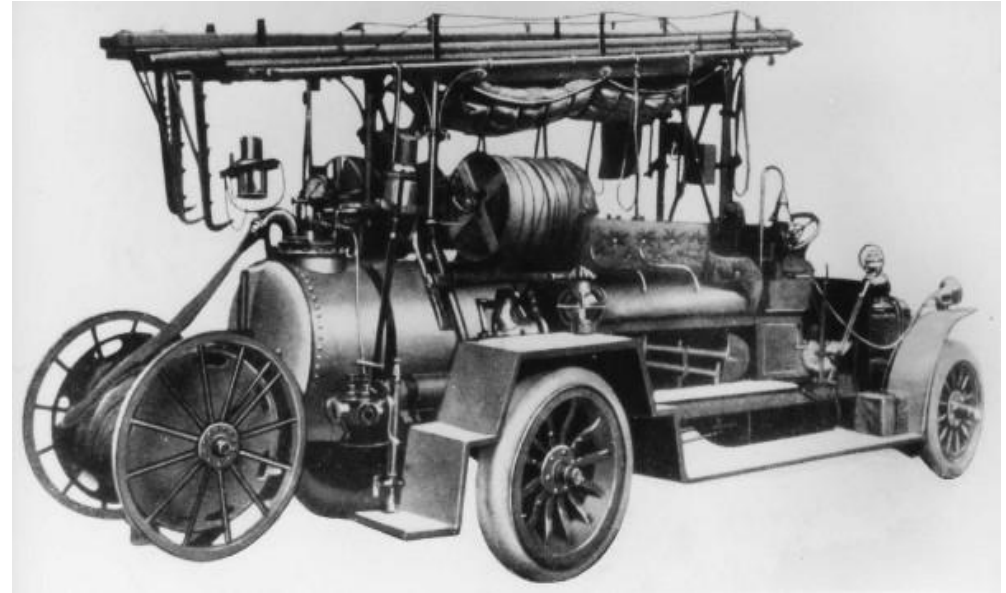
Первые паровые машины в Британии. Они представляют собой сочетание двух ранее известных устройств, насоса и парового двигателя. Единственная проблема, стоящая перед теми, кто изготавливал первую паровую пожарную машину, была в том, как уменьшить вес машины, способной перекачать большое количество воды, чтобы она смогла свободно передвигаться по улице.



Первый пожарный насос. Более ста лет назад, 1 декабря 1906 года первые пожарные автонасосы, оснащенные бензиновым двигателем, начали поставляться заказчикам и ставиться на боевое дежурство. Производство находилось в пригороде Берлина – Грюневальде



Пожарный автонасос, поставлявшийся SAG как Grunewald Type с 1907 года, имел массу в 2.43 тонны. Он позволял размещать пожарных на двух скамьях позади сиденья водителя. Позади скамей было пространство для резервуара, нескольких катушек рукавов и другого оборудования. Мощность двигателя передавалась к двойным резиновым задним колесам посредством цепи.



Первая модель называлась «Tor I» и имела двухцилиндровый двигатель мощностью приблизительно 10 л. с. на 800 об/мин. Машина могла перевозить 1.5 тонны груза и имела собственный вес в 2.7 тонны. Она была продана на завод Surte Glasbruk и использовалась, чтобы транспортировать торф. Первая модель называлась «Tor I» и имела двухцилиндровый двигатель мощностью приблизительно 10 л. с. на 800 об/мин. Машина могла перевозить 1.5 тонны груза и имела собственный вес в 2.7 тонны. Она была продана на завод Surte Glasbruk и использовалась, чтобы транспортировать торф.



Британская автоцестерна. Британский автопром богат на чудные, обитающих только в Туманном Альбионе, образцы техники. Касается это и британских пожарных автомобилей. Только в Британии имелись пожарные автомобили на шасси автобусов. Нигде, кроме Англии, такой тип техники широкого распространения не получил.



Пожарные машины в послевоенный период. В период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) выпускались пожарные автомобили с передним расположением насосов [ПД-10](#), а также использовались бортовые машины с насосами и местами в кузове для личного состава боевых расчетов.



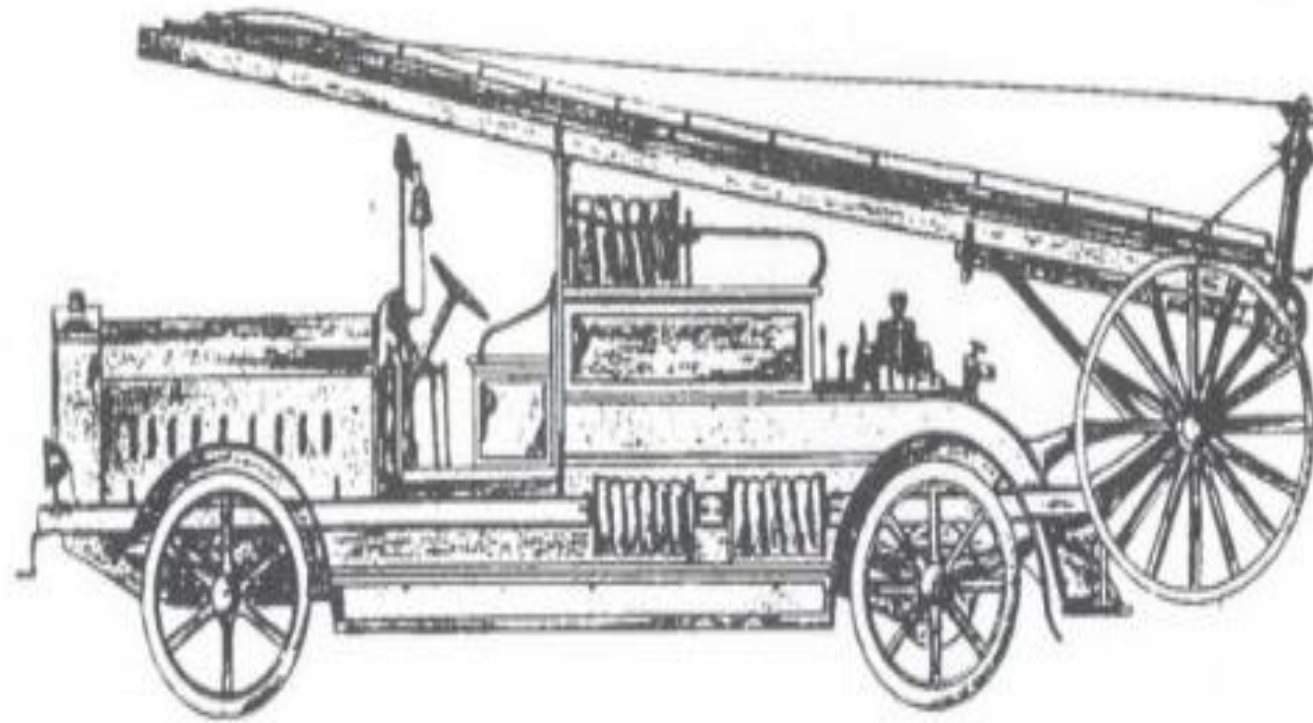
В 1920 году в крупных городах (в Москве, Петрограде и Киеве) началась замена конных линеек на автомобили. Поскольку в РСФСР, предприятий по выпуску еще не было, то автомобили закупались за рубежом. Для обеспечения оснащенности команд уездных городов и сельской местности конными линейками в соответствии с Постановлением Совета труда и обороны



В 1940 году вводятся в действие «Боевой устав пожарной охраны», «Устав внутренней службы в пожарной охране» и ряд других документов, регулирующих деятельность пожарной охраны. В пожарные части поступают советские пожарные автомобили, механические лестницы, дымососы. В полную силу заработали Грабовский, Топкинский, Московский заводы противопожарного оборудования. Предприятия стали оснащаться первичными средствами пожаротушения, спринклерными и дренчерными установками



Автолестницы. На раме автомашины закрепили направляющие для наката лестницы, установили приводимую двигателем лебедку, подтягивавшую лестницу в транспортное положение, изменили кабину, оставили на своих местах насос и подвесную катушку с рукавами. Получился оригинальный автомобиль. Приехав к месту бедствия, пожарные снимали подвешенную сзади катушку с рукавами, лебедкой опускали на землю лестницу вручную устанавливали ее в боевое положение, используя затем машину как обычный автонасос



Выдвижная автолестница. Нашей промышленности в предвоенные годы так и не удалось освоить изготовление выдвижных лестниц. А вот «Магирусы» и «Метцы», установленные на ЗИС-6, работали долгие годы. Их заменяли отечественными образцами АМ-32 и АМ-45 лишь с 1955 г. К-30 успешно работали до середины 60-х гг., когда их полностью сняли с эксплуатации. Нашей промышленности в предвоенные годы так и не удалось освоить изготовление выдвижных лестниц. А вот «Магирусы» и «Метцы», установленные на ЗИС-6, работали долгие годы. Их заменяли отечественными образцами АМ-32 и АМ-45 лишь с 1955 г. К-30 успешно работали до середины 60-х гг., когда их полностью сняли с эксплуатации.



Аэродромный пожарный автомобиль. Пожарный аэродромный автомобиль используется для тушения очагов пламени в вертолетах или самолетах, на близ лежащих объектах около аэропортов, для эвакуации экипажа и пассажиров с мест крушения авиационной техники.



Пожарные машины в 1990 годах. Уже в начале 90-х годов было принято решение о разработке нового типажа. Работы были начаты с разработки, апробации в региональных органах пожарной охраны и принятия новой концепции типажа.



Робототехника. В случаях опасности возникновения чрезвычайных ситуаций, аварий и техногенных катастроф, аварийно-спасательные работы по их ликвидации приходится проводить в условиях возможности загрязнения территории и атмосферы опасными для здоровья людей радиоактивными, химическими и биологическими веществами, что связано с риском для жизни спасателей.

