

## ДО ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ ПАРКУ ПОЖЕЖНО-РЯТУВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

*Задорожний А. А.*

Сичевський М. І., ЛДУ БЖД, заступник начальника кафедри експлуатації  
транспортних засобів та пожежно-рятувальної техніки

Львівський державний університет безпеки життєдіяльності

Відповідно до відомостей Департаменту ресурсного забезпечення ДСНС України станом на початок 2014 року пожежно-рятувальні підрозділи нашої країни були укомплектовані спеціальною технікою трохи більше ніж на 90 % від штатної потреби. Більшість з цих машин (63 %) відпрацювала понад 20 років, є морально застарілою та підлягає списанню. За останніх 6 років було закуплено лише 495 одиниць техніки, в той час як потреба в оновленні становить близько 3,6 тис. одиниць [1]. Чи не найгірша ситуація сьогодні спостерігається із забезпеченням підрозділів основними протипожежними автомобілями. Відповідно до облікових документів за об'ємом ємності для води їх розподіляють на три класи: легкий (до 3 м<sup>3</sup>), середній (до 5 м<sup>3</sup>) та важкий (до 8 м<sup>3</sup>). За такою класифікацією більшість автомобілів, якими укомплектовані пожежно-рятувальні частини, слід віднести до легкого класу, оскільки це автоцистерни, спроектовані та виготовлені ще за часів Радянського Союзу, а саме АЦ-40/130 63Б та АЦ-40/131-137А і їх модифікації. При штатній потребі автомобілів легкого класу 1114 одиниць, в строю знаходиться 2757 автоцистерн, 61 % з яких мають вік понад 20 років та підлягають списанню. Потреба у машинах середнього класу – 1196 одиниць, а важкого – 452 одиниці. Укомплектованість цією технікою становить відповідно 22,3 % та 13,3%. За весь період незалежності України держава закупила для рятувальників трохи більше ніж 1000 одиниць автоцистерн легкого класу, близько 150 автоцистерн середнього класу та менше 50 автоцистерн важкого класу. Здебільшого це техніка, виготовлена ТОВ «Спецмаш» (м. Прилуки) на морально застарілому шасі ЗІЛ та КамАЗ різних модифікацій. Ці автомобілі мають низькі динамічні та експлуатаційні показники, а також погано пристосовані до експлуатації як в умовах міста, так і поза населеними пунктами.

Отже, із зазначеного вище можна зробити висновок, що для недопущення подальшого погіршення матеріально-технічного забезпечення пожежно-рятувальної служби необхідно у найкоротші терміни розпочати оновлення та поповнення парку пожежно-рятувальної техніки. При цьому необхідно повністю відмовитись від використання шасі застарілих моделей,

особливо російського виробництва, та звернути увагу на кращих Європейських виробників пожежно-рятувальної техніки.

В країнах Євросоюзу вибір типу та моделі базового шасі для пожежно-рятувального автомобіля здійснюється з урахуванням його класу. Відповідно до EN-1846-1:2011 «Firefighting and rescue service vehicles. Nomenclature and designation» розрізняють три класи пожежно-рятувальної техніки: легкий (L), середній (M) та важкий (S). Кожен із зазначених класів, залежно від умов експлуатації, поділяється на категорії (міський, сільський та всюдихідний) [2]. Геометричні розміри, а також показники безпеки та якості всіх пожежно-рятувальних автомобілів наведені в другій частині стандарту – EN 1846-2:2014 «Common requirements – Safety and Performance».

Проаналізувавши модельний ряд та пропозиції виробників спеціальної техніки Німеччини, Нідерландів, Австрії, Франції та Польщі, можна відзначити тенденцію, відповідно до якої більшість пожежно-рятувальних автомобілів створені на серійному шасі відповідного класу. Для спеціальної техніки повною масою до 7,5 т (клас L) для розміщення спеціальної надбудови використовують малотоннажні вантажні автомобілі такі, як Iveco Daily, Mercedes Benz Sprinter, Renault Master тощо. Пожежно-рятувальні автомобілі середнього класу (M) виготовляють на шасі двоосних вантажних автомобілів повною масою до 14 т. Серед найбільш розповсюджених моделей Mercedes Benz Atego II, MAN TGL, Iveco Eurocargo, Renault Midlum (Premium), Volvo FL різних модифікацій. Повна маса автомобілів важкого класу (S) перевищує 14 т, в зв'язку з чим їх виготовляють на багатоосних шасі тих же виробників. Це Mercedes Benz Actros, Axor та Zetros, Volvo FM та FMX, Renault Kerax, Iveco Trakker, MAN TGL та TGM. До перелічених базових автомобілів важкого класу слід також додати продукцію компанії Scania, в виробничій програмі якої представлено чи не найбільше різнотипних багатовісних шасі.

Як бачимо, на автомобільному ринку представлений доволі широкий вибір базових шасі для пожежно-рятувальної техніки. Через розуніфікованість більшості їхніх вузлів та агрегатів можуть виникати суттєві труднощі під час експлуатації та ремонту цих автомобілів. Тому нову пожежно-рятувальну техніку слід виготовляти на уніфікованому шасі одного виробника, попередньо визначившись із основними критеріями, яким це шасі повинно відповідати.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Національна доповідь про стан техногенної безпеки в Україні у 2013 році.
2. EN-1846-1:2011 «Firefighting and rescue service vehicles. Nomenclature and designation».