

# ЯС-пожарный

Федор Лапшин  
Фото автора

Так и хочется написать «ЯС-пожарник» по аналогии с красным жуком-пожарником, но тех, кто тушит, правильно называть именно пожарными! Теперь у нас есть «пожарки» и на китайских шасси: я познакомился с такими машинами сразу в двух пожарных частях Санкт-Петербурга.



Даже рукава (кто сказал «шланги»?) здесь китайские. И они пожарным нравятся



В общей сложности в городе уже десять Джаков, и, по словам пожарных, эти автоцистерны — прямые аналоги КАМАЗов-Розенбауэров: двухосные, рассчитанные на 2 т воды, а главное, компактные. Питеру очень нужны малогабаритные «пожарки», и дело не только в старых дворах с их подворотнями и новых районах, заставленных новыми автомобилями. В городе есть пожарные части с невысокими воротами: например, здание части №38, где стоят Розенбауэры и один из Джаков, построили в 1948 году, когда пожарные машины были совсем небольшими.

Историческая Заставная часть №14 у Московских ворот и вовсе построена в 1925 году, когда в пожарном обозе были лошади (они использовались вплоть до блокады Ленинграда). Раньше из нынешнего гаража был проход во внутренний двор, где лошадки гуляли и кормились...

Именно из-за высоты гаража насосную станцию на базе трехосного КАМАЗа в 38-й части пришлось оснастить маленькими проблемковыми маяками на крыше, а в Заставную часть с ее высотой ворот 2,9 м полноразмерные грузовики и вовсе не пролежут. И ворота не увеличишь: памятник архитектуры!

До санкций существовали небольшие пожарные машины на шасси Isuzu, но они вмещали очень мало воды, все-

Мое предыдущее глубокое погружение в тему пожарных машин было уже больше десяти лет назад, в 2015 году: тогда я посетил фирму «Спецтехника пожаротушения», которая арендовала один из цехов ЗИЛа. Вымерший ЗИЛ напоминал Зону из «Пикника на обочине» братьев Стругацких: на гигантской безлюдной территории стояли колоссальные пустые цеха с выбитыми окнами, ржавели полуразобранные грузовики, зарастали травой бесконеч-

ные железнодорожные пути, на которых замерли вагоны...

В этом мире «Спецтехника пожаротушения» была островком жизни: там продолжали выпускать пожарные машины с фирменным австрийским оборудованием Rosenbauer на шасси двухосных КАМАЗов. На одной из этих «пожарок» мы ездили забирать воду из Москвы-реки — и не для эффектных кадров, а потому, что на всем ЗИЛе водоснабжение уже было прекращено.

А теперь захожу в питерскую пожарную часть №38, что около метро Электросила, — и там стоит на боевом дежурстве родной КАМАЗ-Rosenbauer! Эта машина — 2011 года выпуска, и пожарные с любовью отзываются о ней: берегут, хотя, чтобы послужила подольше. Потому что сочетание компактного камазовского шасси с австрийскими технологиями оказалось на редкость удачным, но осталось в прошлом.

Рядом и вовсе раритет 1982 года, уже выведенный из эксплуатации немецкий Mercedes 1222F, тоже с надстройкой Rosenbauer: ему почти 45 лет.

Сейчас Санкт-Петербург активно обновляет парк пожарных автомобилей (всего их здесь 121): в минувшем феврале на Дворцовой площади состоялась торжественная передача рекордного количества пожарно-спасательной техники — сразу 57 единиц, включая квадроциклы, судно на воздушной подушке и аэролодку. Тут были машины самого разного назначения на шасси КАМАЗов и МАЗов, даже Урала Next... И пять маленьких китайских Джаков: четыре автоцистерны и уникальный водозащитный автомобиль для предотвращения повреждения музейных экспонатов и тому подобного от воды.



Это — Mercedes-Rosenbauer 1982 года...



...а это — КАМАЗ-Rosenbauer, выпущенный в 2011 году



В феврале на Дворцовой площади состоялась передача 57 единиц техники для МЧС Санкт-Петербурга. На первом плане — Джаки



го тонну. «Этого ни на что не хватает», — разводят руками пожарные. А при двух тоннах воды можно работать стволом высокого давления 18 минут: за это время боевой расчет и горящий мусорный контейнер зальет, и автомобиль потушит.

История появления этой модели такова. Изготовитель пожарных машин Приоритет из Миасса вначале сделал несколько автомобилей на шасси JAC для Казахстана, а затем вышел на российского дистрибьютора «Джак Автомобиль». Теперь такие машины, помимо Питера, есть в Челябинске и Мурманске, возможность закупки рассматривает Москва... А поскольку надстройка сделана в России и конечный изготовитель тоже российский, то автомобили считаются отечественными, и МЧС их может спокойно приобретать.

Итак, шасси здесь — JAC N120 полной массой 12 т. Под кабиной — четырехцилиндровый Cummins рабочим объемом 4,5 л и мощностью 207 л.с. (его выпускает сам JAC на совместном предприятии), и это одно из главных отличий от камазовского Компаса 12, который тоже представляет собой JAC, только локализованный и с другой облицовкой. На Кампасе 12 стоит более скромный, 166-сильный Cummins 3.8, а для пожарных чем мощнее двигатель, тем лучше — ведь они рвут с места с полной выкладкой! Такова специфика этих автомобилей: резкий пуск, сразу большая нагрузка по динамике, а затем долгие мото-часы работы, когда автоцистерна «встает на гидрант» и молотит.



Автомобиль длинный и приземистый, словно такса: его длина — 7,8 м, ширина — 2,5 м, высота — 2,8 м



Вид на крышу: слева лестница, справа пеналы для рукавов, спереди видны люк для заправки водой и пеногенераторы



В отсеках с алюминиевыми шторными дверями размещено самое разное ПТВ, пожарно-техническое вооружение. Внутри надстройки — цистерна на 2 т воды и бак для пенообразователя на 180 л из полиэтилена низкого давления (ПНД)



Под сиденьем боевого расчета — вместительные рундуки...



...а перед ним — USB-разъемы



За кабиной — отсек боевого расчета



В JAC приходится забираться...



...а вот в КАМАЗ-Rosenbauer заходишь как к себе домой!



Справа — место начальника караула



Камера заднего вида очень актуальна для такой машины



Интерьер кабины аккуратный и современный, а передняя панель позволила разместить на ней все, что нужно. Справа от водителя — розетки на 220 В

В корме — турецкий насос Celiksan с двумя ступенями (нормального и высокого давления), в боковых отсеках, как и положено, — разнообразное ПТВ, пожарно-техническое вооружение, причем все отсеки оснащены яркой подсветкой. Примета времени: даже рукава тут китайские, и они пожарным нравятся: крепкие, надежные.

Стеклопластиковый отсек боевого расчета объединен с кабиной снаружи обтекателями, а внутри оконным проемом: этот отсек сделала фирма Новаком в том же Миассе, где расположен изготовитель всей машины Приоритет.

Про кабину самого Джак пожарные говорят: «Почти легковушка!» Да уж, это не дедушка пожарной охраны, ЗИЛ-130... Двигатель работает негромко, пластик добротный, руль компактный, педали мягкие, рычаг шестиступенчатой коробки приятен на ощупь, и передачи пе-

реключаются без труда. На передней панели разместилось все, что нужно: радиостанция, пульт управления дополнительным освещением, микрофон СГУ (сигнально-громкоговорящей установкой) и даже большой монитор камеры заднего вида — очень удобно, тем более что, возвращаясь в часть, машины заезжают задним ходом. И, как полагается «китайцам», в базовом оснащении есть кондиционер.

Отдельный кондиционер вмонтирован в крышу отсека боевого расчета, а еще здесь есть детали, очень облегчающие жизнь пожарным, — розетки на 220 В в кабине и USB-разъемы для подзарядки телефонов. Раньше об этом даже мечтать не могли! Равно как и о таком привычном сегодня оснащении, как электрические стеклоподъемники в кабине.

Отлично, что крылья кабины Джак пластиковые: с металлических крыльев





Под кабиной — Cummins 4.5 мощностью 207 л.с.



Сзади — турецкий двухступенчатый насос Celiksas



Светящийся трос нужен для работы звена в задымленном помещении



На выдвижной полке — аварийно-спасательный инструмент



Я стою у кабины в одиночку, но в ее подъеме участвовало аж пять человек!

## Кобра в гараже

Я был немало удивлен, когда увидел в Заставной части пожарный автомобиль на базе «газона», а точнее, полноприводного ГАЗа-3308 Садко. Что он делает практически в центре Питера? Оказывается, это редкий мобильный комплекс пожаротушения с установкой гидроабразивной резки Кобра, построенный белорусским Пожснабом. Вместо обычного ствола здесь «копье»-резак: вода смешивается с абразивным материалом и подается под давлением 280–300 атмосфер: скорость воды на выходе из ствола — 200 м/с! Такая струя режет бетон, кирпич, металл, не говоря о дереве и кровельных материалах. А поскольку эффективная дальность струи — 7 м, это дает возможность «резать и тушить» с безопасного расстояния, даже вне помещения, причем с минимальными затратами воды.

краска поневоле скалывается ручками топориков, которые пожарные обязательно носят на поясе. Очень кстати пришли специально установленные бампера-бруссы спереди и сзади: не страшно, если машина при маневрах упрется в столбик или заборчик.

Но поскольку в МЧС собаку съели на спецтехнике и ее эксплуатации, то здесь уже накопился ряд пожеланий и к базовому шасси, и к надстройке.

Так, подвеска (она рессорная по кругу) жесткая, но пожарные против машин с пневмобаллонами сзади. «Вдруг выезд, а пневмобаллон спустил?» В идеале хорошо бы еще уменьшить радиус поворота, поскольку автомобиль длинный.

В кабине не хватает третьего сиденья: слева сидит водитель, справа — начальник караула, а вот начальнику пожарной части, который часто выезжает с караулом для «рекогносцировки местности», места уже нет.

Тканевая обивка «грузовых» сидений непрактична: поскольку караул после тушения грязный и мокрый, сиденья приходится накрывать чехлами. Правое сиденье (оно специальное и установлено Приоритетом) хорошо бы опустить ниже, убрав металлическую подставку: начальнику караула приходится смотреть через лобовое стекло не только вперед, но и вверх — чтобы разглядеть номер дома, оценить его этажность и т. д.

Теперь про отсек боевого расчета. Если у КАМАЗа-Розенбауэра в него просто входил с земли, то в ЯС-Приоритет приходится забираться: вход более узкий, ступеней не две, а три. А стеклопластиковую дверь обязательно надо сделать фиксируемой в положении открывания — иначе, распахнувшись при

высадке экипажа сразу до конца, она может задеть тесно припаркованные легковушки!

Про электрику. Задняя светотехника встроена прямо в отсеки с патрубками насоса: во-первых, там бывает мокро, а во-вторых, оборудованием можно задеть фонарь — у одного уже порвалась защитная гофра проводки.

Но главное, у машины сразу два выключателя массы: для шасси — слева за обтекателем кабины, а для надстройки — справа, да еще в глубине над аккумуляторами. В гараже автомобиль стоит с отключенной электрикой, а норматив выезда по тревоге — 40 секунд. И за это время водитель должен открыть обтекатель, повернуть один выключатель, перебежать на другую сторону, залезть под кузов, повернуть второй... Неудобно!

Еще одно неудобство я ощутил на себе, когда захотел сфотографировать двигатель. Кабина, как и полагается грузовикам такого класса, откидывается вручную, но я наивно думал, что проделаю это, как обычно, в одиночку: отщелкиваешь замок и толкаешь кабину вверх. Знаете, сколько человек понадобилось, чтобы откинуть кабину, изрядно потяжелевшую из-за дополнительного оборудования? Пять! Включая одного, который из боевого отсека придерживал соединительное окно.

Остается надеяться, что кабину придется откидывать нечасто, ну а выходом может стать установка гидроподъемника, как на крупных грузовиках. Кстати, гарантия на шасси — три года или 200 тысяч километров (на надстройку меньше, год).

Впрочем, модель, повторим, еще новая, а резервы для улучшения всегда есть — тем более что вместе со мной бы-

ли представители дистрибьютора, которые выслушали

все пожелания.

Но логично ведь, что в МЧС мечтают создать автомобиль «под себя»! Тем более, по их словам, как раз миасский Приоритет и белорусский Пожснаб — лучшие поставщики таких машин для Петербурга.

Ну а вывод таков: техника на китайских шасси появляется и у пожарных. Приоритет предлагает машины и на других шасси ЯС, Пожснаб — на базе Фотона, есть аэродромный автомобиль УралПожтехника на шасси Weiben 6×6 (AP №5, 2025). Еще надо упомянуть «обрусевших китайцев» КАМАЗ Компас (ЯС) и АМТ (Hongyan): сюда же можно отнести и грузовички Валдай с кабиной Foton.

И последнее. ЯС-Приоритет стоит около 16 млн рублей, из которых примерно 6 млн приходится на шасси, 10 млн — на надстройку со всем оборудованием. Немало, но пожарная охрана и МЧС в целом — тот случай, когда на технику денег не жалко. 🚒



Задние фонари (слева) встроены прямо в отсеки: их можно и залить, и повредить



Верхнюю часть воздухозаборника пожарные приспособили сами, от Isuzu



Когда-то под низким потолком гаража Заставной части стояли даже лошади



Водитель Александр Кузнецов — наш преданный читатель