

ΠΣ 776

40 ΧΡΟΝΙΑ ΕΥΔΟΚΙΜΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΤΟΥ ΕΠΟΧΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΘΕΛΟΝΤΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗ ΜΠΕΜΠΕΚΙΔΗ ΗΛΙΑ - Π.Υ. ΙΕΡΙΣΣΟΥ - Π.Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ

Τέλος εποχής για το τελευταίο εμβληματικό διασωστικό όχημα Magirus-Deutz του Πυροσβεστικού Σώματος. Μετά από 40 χρόνια υπηρεσίας, το ΠΣ 776 αποσύρεται από την ενεργό δράση. Το αφιέρωμα που ακολουθεί αποτελεί φόρο τιμής στη μακρόχρονη και σημαντικότερη συμβολή αυτών των οχημάτων

Το 1978 υπογράφηκαν συμβάσεις από τον τότε αρχηγό του Π.Σ. Παναγιώτη Ποτουρίδη, για την προμήθεια νέου πυροσβεστικού εξοπλισμού. Χαρακτηριστικό της περιόδου εκείνης είναι ότι κάποιες από τις συμβάσεις αφορούσαν την προμήθεια πυροσβεστικών οχημάτων τα οποία, μέχρι τότε, στερούνταν ολοκληρωτικά το Π.Σ., όπως για παράδειγμα 12τονων υδροφόρων, προωθητήρες γαιών-εκκαφείς, οχήματα μεταφοράς λυμάτων, οχήματα δασών-διαδηλώσεων αλλά και διασωστικά. Στις 20 Νοεμβρίου 1978 η σύμβαση αγοράς των νέων διασωστικών οχημάτων περιελάμβανε την προμήθεια αρχικά δυο «ειδικών αυτοκινήτων με διασωστικό εξοπλισμό και γερανό», ενώ στις 30 Νοεμβρίου εγκρίθηκε νέα σύμβαση αγοράς ενός επιπλέον οχήματος, του Magirus-Deutz AG. Η επιλογή αφορούσε την προμήθεια του διασωστικού που ήταν της έκδοσης Rescue Truck Magirus-RW2, αξίας 6.000.000 δρχ. έκαστον, άνευ δασμών ανά όχημα, ενώ το συνολικό κόστος της προμήθειας συμπεριελάμβανε και τη διασωστική σειρά εργαλείων και συσκευών. 🚒



Η γυαλιστερή βαφή του ΠΣ 776 έχει ξεθωριάσει. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ΠΣ 776 είναι το μοναδικό απ' τα υπόλοιπα που αποσύρεται με την εργοστασιακή βαφή, όπως παραλήφτηκε το 1980!



ΤΟΥ ΕΠΟΧΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΘΕΛΟΝΤΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗ ΜΠΕΜΠΕΚΙΔΗ ΗΛΙΑ - Π.Υ. ΙΕΡΙΣΣΟΥ - Π.Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ

Τα τρία πρώτα διασωστικά που προμηθεύτηκε το Πυροσβεστικό Σώμα το 1980 ήταν τα ΠΣ 775, ΠΣ 776 και ΠΣ 777, με πλαίσιο Magirus-Deutz 170 D 11 FA (4X4), ενώ στο στόλο του Π.Σ. προστέθηκε το 1982 ένα ακόμη Magirus-Deutz 192 D 11 F το ΠΣ 910, με το οποίο φέρουν ορισμένες εγγενείς χαρακτηριστικές διαφορές μεταξύ τους: Τα 170αρια κατασκευής 1977 φέρουν κινητήρα Deutz, 170 ίππων και κυβισμό 8.492cc ενώ αντίστοιχα το 192αρι κατασκευής 1981 φέρει



Επιστροφή του ΠΣ 776 στο Π.Κ. Σταυρού έπειτα από μια ακόμη αποστολή το 2014. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος αναχωρούσε το πεντάτονο Σ-1-το και ακολουθούσε το ΠΣ 776.



Το ΠΣ 776 τέθηκε σε κίνηση τον Ιούνιο του 1980 και στάλθηκε να εξοπλίσει τον Β΄ Πυρ/κο Σταθμό Θεσσαλονίκης. Τον Απρίλιο του 2005 στάλθηκε στο Π.Κ. Σταυρού. Ήταν το τελευταίο επιχειρησιακό διασωστικό Magirus.



κινήτρια Deutz 192 ίππων και 9.572cc και έχει μεγαλύτερο ύψος (5cm). Περαιτέρω μικροδιαφορές, ωστόσο, εντοπίζονται στον εξοπλισμό τους, στην υπερκατασκευή (π.χ. τα κάτω ερμάρια που είναι τέσσερα για τα 170αρια και δύο στο 192αρι), στους φάρους κ.α. Το διασωστικό μπορούσε να αναρριχηθεί σε εδάφη με κλίση 59,9% με τα δυο διαφορικά ZF σε λειτουργία. Έμπροσθεν του οχήματος, στο σημείο της μάσκας είναι η προεξοχή του βαρούλκου με συρματόσκοινο, ωφέλιμου μήκους 45μέτρων και ελκτική ικανότητα 5 τόνων με 20% υπερφόρτωση που προσέδιδε στο όχημα

μήκος 21cm. Η υπερκατασκευή της MAGIRUS ήταν ειδικά διαρρυθμισμένη για να τοποθετείται όλος ο διασωστικός εξοπλισμός, ο οποίος αποτελούσε, θα λέγαμε, «πονοκέφαλο» για τον διαχειριστή υλικού καθώς περιελάμβανε και αρκετά «πρωτόγνωρα» εξαρτήματα για το Π.Σ. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικά από αυτά τα εργαλεία: ηλεκτρικό κομπρεσέρ, γεωτρήπανο με 12 διαφορετικά τρυπάνια, συσκευή οξυγονοκόλλησης, μαχαίρι κοπής ζωνών ασφαλείας, στολές προστασίας, φορητός ανεμιστήρας εισαγωγής-εξαγωγής, συσκευή μετρήσεως εκρηκτικών αερίων, φορείο μεταφο-



ράς τραυματία από ελικόπτερο, μηχανήμα έλξης TIR-FOR. Ο εξοπλισμός συμπληρωνόταν από δυο δεξαμενές για συλλογή χημικών και καυσίμων, φορητή ηλεκτροκίνητη αντλία αναρροφήσεως-μεταγγίσεως (καυσίμων). Επί της οροφής βρισκόταν ο τηλεσκοπικός ιστός με τους τρεις προβολείς, ύψους έως 7 μέτρα, και σωστική βάρκα 3 μέτρων, με την ποδοκίνητη αντλία πληρώσεως και την άγκυρα βυθού. Αναφορικά με τα υδραυλικά διασωστικά εργαλεία, διέθετε ανυψωτήρα ικανότητας 10 τόνων, διαστολέα Weber-Hydraulik με ικανότητα ώθησης 12 τόνων, έλξης 6,5 τόνων και κόφτη της Weber-Hydraulik με ικανότητα κοψίματος 8 τόνων, άνοιγμα λεπίδων 90mm με πίεση λειτουργίας τους τα 630 bar. Η λειτουργία τους μπορούσε να γίνει με τη φορητή βενζινοκι-

μοχλό λειτουργίας του βοηθητικού κινητήρα που βρίσκεται αριστερά του καθίσματος του οδηγού, πήγαινες και γυρνούσες τον κεντρικό διακόπτη στη θέση I, που βρίσκεται στο κιβώτιο ελέγχου, ρύθμιζες το γκάτζι στρέφοντάς το προς τα δεξιά έως ότου εμφανιστεί δείκτης συχνότητας 50Hz. Από κει και πέρα ανάλογα με τη χρήση, τοποθετούσες τους ρευματολήπτες π.χ. για τη λειτουργία του διαστολέα, των ηλεκτρικών συσκευών, κ.τ.λ. στους ρευματοδότες...».

Στο πίσω μέρος του οχήματος υπάρχει μια βάνα που στην αριστερή θέση, θέτει σε λειτουργία τον εργάτη και στη δεξιά, τον γερανό. «Για τον γερανό έπρεπε το όχημα να σταθεροποιηθεί και να αποφευχθεί κατά το δυνατόν η λοξή τοποθέτηση, ώστε η κλίση να μην ξεπερνά το 10% και σε



Θεσσαλονίκη 2001, πυρκαγιά σε σούπερ μάρκετ στην οδό Ναβαρίνου

νητη αντλία πίεσεως, είτε με την ηλεκτροκίνητη υδραυλική φορητή αντλία που διέθετε το όχημα. Στην τρίτη κύστη από την αριστερή πλευρά ήταν η τριφασική ηλεκτρογεννήτρια παραγωγής ρεύματος ισχύος 20kVA και ονομαστική τάση 400/231V με μανόμετρο με 3 πενταπολικούς ακροδέκτες 380V και 3 διπολικούς 220V.

Οι εξειδικευμένοι οδηγοί-χειριστές που τα επάνδρωναν, περιγράφουν τη διαδικασία λειτουργίας από μνήμης, με κινήσεις που θυμίζουν εντυπωσιακή χορογραφία, που έχει εκτελεστεί άπειρες φορές...: «Αφού κομπλάρεις, με τον



Ο «βαρύς» διαστολέας Weber-Hydraulik SP 30 του 1979 ζύγιζε 26 κιλά, είχε ικανότητα ώθησης τους 12τονους και έλξης 6,5τονους και είναι συνδεδεμένος με την ηλεκτροκίνητη φορητή αντλία πίεσης



Ο κόφτης (ψαλίδι) Weber-Hydraulik με βάρος τα 14 κιλά, είχε την ικανότητα κοψίματος τους 8 τόνους και άνοιγμα λεπίδας τα 90mm



αυτή την περίπτωση πάλι έπρεπε να εμφανιστεί ο δείκτης συχνότητας 50HZ, ενώ ο μοχλός στη βαλβίδα αναστροφής έπρεπε να είναι στη θέση «γερανός». Τα υποστηρίγματα έπρεπε να είναι ανεπτυγμένα μαρσάροντας το γκάτζι από το κιβώτιο έλεγχου στο φουλ χωρίς να σηκωθεί το όχημα. Έπειτα έπρεπε να κλείσουν οι «πετεινοί» (κρουνοί αποκλεισμού των υποστηριγμάτων). Με τη βαλβίδα χειρισμού στο «υψώσατε» κινούσε τον βραχίονα εκτάσεως έως ότου είναι δυνατή η ελεύθερη προέκταση.

Τα οχήματα κατ' απαίτηση του Π.Σ. επιλέχθηκαν χωρίς την προέκταση επιπλέον ερμαρίων, αλλά με την προϋπόθεση να φέρουν γερανό. «Η ύπαρξη γερανού ήταν ένα ακόμη σημαντικό χαρακτηριστικό του διασωστικού οχήματος. Ο

γερανός πέρα από την ανύψωση και μετατόπιση βαρέων αντικειμένων μας βοηθούσε και στη σταθεροποίηση του εμπλεκόμενου οχήματος λ.χ. αμάξι στηριζόταν σε κάγκελα γέφυρας. Γινόταν το δέσιμο του γερανού πάνω στο όχημα με ιμάντα για να αποφευχθεί τυχόν ανεπιθύμητη μετακίνηση κατά τη διάρκεια του απεγκλωβισμού». Ο γερανός της Atlas-Kram τύπου A.K. 3006 A1 βρίσκεται όπισθεν του οχήματος με μέγιστο μήκος βέλους 5.005 mm και απόβαρο γερανού 1,115 κιλά. 🚒

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΖΩΗΣ ή ΘΑΝΑΤΟΥ

Η κατάσταση που επικρατούσε τα χρόνια εκείνα στο Π.Σ. ήταν εντελώς διαφορετική απ' ό,τι σήμερα, με εξαιρετικά



Πλάγια όψη που αποκαλύπτει λεπτομέρειες της ηλεκτρογεννήτριας παραγωγής ρεύματος ισχύος 20KVA. Στις κόκκινες πρίζες των 380V κομψώνεται πενταπολικός ακροδέκτης με καλώδιο για τη χρήση του απαγωγέα ή της αντλίας καυσίμου. Αριστερά διακρίνονται τα 3 σούκο 220V για τη χρήση λοιπών εργαλείων



Άποψη της φορητής ηλεκτροκίνητης υδραυλικής αντλίας πίεσης για τη λειτουργία του διαστολέα ή του κόφτη

1. Α. Έργα της Πυροσβεστικής Εξόδου και μέσα που χρησιμοποιήθηκαν: Μ.Ε. 776... υδραυλική πρέσα... υδραυλικό ψαλίδι... λου. λ.τ. 776... Δικλωβικά... α. Π.Ε. Χελωβί... Γαρυ... λ.ω... Γαρυ... λ.α... και... λ.ω... Ν.Ε.Κ.Ε... γ.α... λ.α... Κ.Α.Β. 670... Μ.Τ. Δ.Ρ.Α.Υ... Ι.Χ. Βαλνιχ... και... μεταφέρθηκαν... με... λ.ω... λ.ω... Ε.Κ.Α.Β. 670... Ν.Ο.Κοκομε... ο



Το ΠΣ 775 στάθηκε να εξοπλίσει τον 1ο Π.Σ. Αθηνών. Τα στοιχεία του για την περίοδο 1982-85 είναι ισχύ. Το 1986 στάθηκε στη νεοσυσταθείσα 1η Ε.Μ.Α.Κ. Εν συνεχεία υπηρέτησε στην Π.Υ. Λαρίσης και την 8η Ε.Μ.Α.Κ. Από το 2009 έως τον Δεκέμβριο του 2020 βρισκόταν στο Π.Κ. Κασσάνδρας σε μακρά αποθήκευση. Η μαύρη μάσκα με το 310 παραπλανεί καθώς είναι μεταγενέστερη προσθήκη, όπως και ο πίσω φάρος που διακρίνεται σε ιστό. (ΦΩΤΟ: Νίκος Μπούφτας)



Το ΠΣ 776 σε παροχή βοήθειας μετά από πτώση λεωφορείου του ΚΤΕΛ στον Αλιάκμονα



Τροχάιο δυστύχημα στην Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Καβάλας. Η άμορφη μάζα σιδηρικών αφορά επιβατικό όχημα εντός του οποίου βρίσκονται νεκροί οι επιβαίνοντές του. Η φωτογραφία ελήφθη πριν την άφιξη της πυροσβεστικής εξόδου

εντατικούς ρυθμούς δραστηριότητας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι την περίοδο 1985-1994 σύμφωνα με στοιχεία του Π.Σ. οι επεμβάσεις για απεγκλωβισμό ατόμων σε τροχαία ατυχήματα είχαν σχεδόν τριπλασιαστεί. Τα διασωστικά MAGIRUS στις δεκαετίες '80 και '90 έδωσαν τις πιο σκληρές μάχες της διαδρομής τους στην αρένα της ασφάλτου. Τα μονόσπηλα των ημερήσιων εφημερίδων αποτύπωναν τη ρουτίνα της εποχής:

- «Τα δυο άτομα, που ανασύρθηκαν απανθρακωμένα από την κατεστραμμένη Μερσεντές, δεν είχε καταστεί δυνατόν να αναγνωριστούν ως αργά το βράδυ. Στο αυτοκίνητό τους είχαν λιώσει παντελώς ακόμη και οι πινακίδες κυκλοφορίας. Η Π.Υ. Θεσσαλονίκης, επενέβη με έντεκα άνδρες και πέντε οχήματα, το ένα ήταν ειδικό διασωστικό», αναφέρει σε δημοσίευσμά της η εφημερίδα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ το 1991.
- 8 Ιανουαρίου του 1990, Ώρα 19:10, Β1 τύπος εξόδου, τα ΠΣ 870 και ΠΣ 776 με έξι πυροσβέστες από τον Β΄ Πυρ/κο Σταθμό Θεσσαλονίκης σπεύδουν στο 60ο χλμ. Θεσσα-

λονίκης-Καβάλας για παροχή βοήθειας. Προηγουμένως κατά τη διάρκεια της προσπέρασης ένα ταξί εισήλθε στο αντίθετο ρεύμα και καταπλάκωθηκε από ένα φορτηγό που μετέφερε μάρμαρα το οποίο εξετράπη της πορείας του και ανετράπη. Ο οδηγός του φορτηγού έπαθε νευρικό κλονισμό από το φρικιαστικό θέαμα που αντίκρισε. Οι πυροσβέστες με έναν αυλό υψηλής πίεσεως σε ετοιμότητα, την υδραυλική πρέσα, ψαλίδι, διαστολέα, ένα αλυσοπρίο και τη χρήση προβολέων του 776 απεγκλώβισαν από τα συντρίμια νεκρά τέσσερα άτομα από το ταξί που ήταν δύσκολο να αναγνωριστούν.

- Την επομένη μέρα, το ΠΣ 776 μεταβαίνει προκειμένου να συνδράμει σε δύο περιστατικά του Γ΄ Πυρ/κου Σταθμού Θεσσαλονίκης, ένα στην Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Μουδανίων για απεγκλωβισμό, συνεπεία τροχαίου ατυχήματος και αργότερα για έναν απεγκλωβισμό ενός «σφηνωμένου» ανήλικου σε διαμέρισμα...
- 14 Φεβρουαρίου 1994, Ώρα 06:55, τα ΠΣ 1043 και ΠΣ 776 αναχωρούν προς το 13ο χλμ Θεσσαλονίκης-Καβάλας για απεγκλωβισμό δύο ατόμων από ένα Ι.Χ.Ε. αυ/το.
- 16 Φεβρουαρίου 1994, Ώρα 19:25, το ΠΣ 776 μεταβαίνει για συνδρομή της Π.Υ. Κατερίνης σε παροχή βοήθειας, στον ποταμό Αλιάκμονα. Μια νταλίκια-ψυγείο εξετράπη της πορείας της και έπεσε από τη γέφυρα, με αποτέλεσμα να ανατραπεί και να εγκλωβιστεί ο οδηγός της. Το δύσκολο έργο της ανασύρσής του διεξήχθη κατά τη διάρκεια χιονοθύελλας, ενώ ο άτυχος οδηγός βρέθηκε χωρίς τις

Αποτέλεσμα της σφοδρότατης μεταπικής σύγκρουσης ήταν να αποκεφαλίστούν και οι τρεις επιβάτες του Ι.Χ. που σύρθηκε σε απόσταση 50 μέτρων από τό σημείο της σύγκρουσης. Για να ανασυρθούν τα πτώματα από τα συντρίμια του επιβατικού χρειάστηκε να επέμβουν 10 πυροσβέστες με ειδικό διασωστικό όχημα.

Οι πέντε νεκροί, παγιδευμένοι μέσα στο κατεστραμμένο αυτοκίνητο, ανασύρθηκαν, μετά από μισή ώρα περίπου, αφού χρειάστηκε να επέμβει η πυροσβεστική υπηρεσία, με όκτι άνδρες, τρία πυροσβεστικά όχηματα και ένα διασωστικό.

Η πραγματικότητα του ΠΣ 776 στα φιλά των εφημερίδων... Δημοσιεύματα εφημερίδων ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (3/1984) και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (4/1987)



Θεσσαλονίκη 1994, ανάσωση Ι.Χ.Ε. αυτοκινήτου από τον Θερμαϊκό, εντός του οποίου έχασαν την ζωή τους 3 άτομα



Το ΠΣ 777, τον Ιούλιο του 1980 αρχικά εξόπλισε τον Α΄ Π.Σ. Πατρών, το 2003 την 6η Ε.Μ.Α.Κ., το 2009 την Π.Υ. Ναυπάκτου ενώ βρισκόταν και στο μικρό Πυρ. Κλιμάκιο της Γέφυρας. Το 2014 εισήλθε για απόσυρση στο Πυρ/κο Συνεργείο Αθηνών



Το ΠΣ 910 ένα ξεχωριστό όχημα Magirus-Deutz 192 D 11 F, παραλαβής 1982 παρουσιάζει διαφορετικά τεχνικά και μηχανολογικά χαρακτηριστικά. Συνέδεσε και σφράγισε εξαρχής την πορεία του στον Α΄ Π.Σ. Αθηνών (1-3). (ΦΩΤΟ αειμνήστου Δ. Φραγκιά)

αισθήσεις του, να επιπλέει στο νερό.

- Δυο μέρες μετά, το ΠΣ 776 μεταβαίνει για συνδρομή αυτή τη φορά του Α΄ Π.Σ. Λαρίσης. Ένα αγροτικό όχημα συγκρούστηκε με επιβατική αμαξοστοιχία σε αφύλακτη αγροτική διάβαση. Δυο νεκροί και δεκάδες τραυματίες. «Το ΠΣ 776 από Θεσσαλονίκη, το στέλνανε συνδρομή ακόμη και εκτός περιφέρειας κεντρικής Μακεδονίας και στη Θράκη πήγε!» αναφέρουν «παλιοί συνάδελφοι» ...

Οι πυροσβέστες που μέχρι τότε δε διέθεταν υδραυλικά εργαλεία, επενέβαιναν με δισκοπρίονο (κοπής μετάλλων), λοστό, ίσως κάποιο γρύλο ή γκασμά, ώστε να μπορέσουν να ανοίξουν τις πόρτες και να απεγκλωβίσουν τα παγιδευμένα άτομα. Όσοι υπηρέτησαν σε αυτά τα οχήματα τις δεκαετίες '80 και '90, μιλούν με τα πιο κολακευτικά λόγια για τον εξαιρετικής σχεδίασης και πληρότητας εξοπλισμό τους.

«Τα δισωστικά MAGIRUS πρόσφεραν στη ζωή! στον άνθρωπο! Αντιμετωπίσαμε πολλά τροχαία με εγκλωβισμένους που έπρεπε να τους σώσεις άμεσα, βάζαμε την τσιμπίδα και «κλακ» άνοιγες την πόρτα, χωρίς κόπο, χωρίς χτυπήματα και τον κίνδυνο να τραυματίσεις τον εγκλωβισμένο. Ξέραμε ότι με αυτό το όχημα, όποιο κι αν ήταν το συμβάν θα κάναμε δουλειά... Βοηθούσε πάρα πολύ, είχε τεχνολογικά μέσα πολύ καλά για την εποχή του, ήταν σωτηρία», όπως επισήμανε χαρακτηριστικά ένας Αρχιπύραρχος ε.α.

Πριν από περίπου 7-8 χρόνια, ένας πυροσβέστης ε.α επισκέφτηκε το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο Σταυρού, κατευθύνθηκε προς το ΠΣ 776 και συγκινημένος αγκάλιασε τη μούρη του οχήματος. «Εδώ το έχετε αυτό!» μας ρώτησε. «Πηγαίναμε ένα βράδυ προς την παλιά Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Κιλκίς, ένα φορτηγό είχε ανατραπεί σε ένα κανάλι με νερό. Ξεκινώντας από τον Β΄ Σταθμό, η καρδιά μου πίστευα πως θα έσπαγε από την αγωνία και την υπερένταση, ανεβαίνοντας την οδό Λαγκαδά με το ΠΣ 776 και τον ήχο της μηχανής να φορτώνει. Φτάνοντας στο συμβάν σηκώσαμε τους προβολείς, για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα του συμβάντος και καταφέραμε ευτυχώς πολύ γρήγορα να απεγκλωβίσουμε τον οδηγό. Η επέμβασή μας ήταν καθοριστική και εάν για λίγα λεπτά αργούσαμε δεν θα ήταν εν ζωή... Ήταν μεγάλη η ανακούφιση και η χαρά μου για το αποτέλεσμα αυτό, ήταν το πρώτο μου τροχαίο! Έχω βιώσει δυνατά συναισθήματα με αυτό το όχημα δυσάρεστα και ευχάριστα...».

ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ

Τα δισωστικά MAGIRUS είναι ένα θρυλικό κομμάτι της ιστορίας του Π.Σ. Η «αυλαία» ουσιαστικά έπεσε για το κα-



Από το 2013 το ΠΣ 910 εκτίθεται στη συλλογή οχημάτων του Πυροσβεστικού μουσείου



42 χρόνια μετά, Ξανά μαζί! Μια ιστορική συνάντηση! Το ΠΣ 775 στα αριστερά και το ΠΣ 776 δεξιά φωτογραφημένα ένα μουσικέ-μένο χειμωνιάτικο πρωινό πριν Ξαναχωρίσουν για πάντα

θένα απ' αυτά, με την προμήθεια νέων δισωστικών οχημάτων MB Atego τη δεκαετία του 2000 αλλά και των 5τωνων υδροφόρων MB Actros (1836) παραλαβής 2008 που έφεραν δισωστική σειρά.

Σβήνοντας τον κινητήρα του ΠΣ 776, αυτό που έρχεται στο νου είναι ότι μπορεί το MAGIRUS να βρίσκεται πολλές γενιές πίσω από τα σημερινά οχήματα, όμως η ιστορία που κουβαλάει, τελικά του προσδίδει μια αίγλη, έναν σεβασμό, που τον βιώνει κανείς μόνο αν έχει δουλέψει με αυτά. Φτάσαμε όμως στο τέλος της διαδρομής. Χωρίς αμφιβολία ήταν οχήματα για την εποχή τους με ιδιαίτερες δυνατότητες, που αποτέλεσαν σήμα κατατεθέν μιας ολόκληρης περιόδου, καθώς ήταν τα πρώτα δισωστικά που απέκτησε το Π.Σ. αφήνοντας, πλούσιο έργο και μια βαριά παρακαταθήκη στους αντικαταστάτες τους. Τεχνολογικός εξοπλισμός και προϊόντα νέας τεχνολογίας συνεχίζουν να αναβαθμίζουν και να εκσυγχρονίζουν το στόλο του Π.Σ.