**02-284 АЦПТ-2.8-53А 4х2 автоцистерна для перевозки живой рыбы ёмк. 2.8 м3 на шасси ГАЗ-53-12, рыбы до 850 кг, мест 2, полный вес 7.85 тн, ЗМЗ-53-11 120 лс, 70 км/час, г. Красилов Хмельницкая обл. 1980-е г.**



 Радует, когда модель сопровождается грамотной статьей изложенной в доступной форме, особенно такого знатока истории нашего автопрома, да и мастера слова, как М. А. Шелепенков. Хотя, надо признать, что первоисточников по этим машинам крайне мало и приходится верить на слово.

*Фрагмент статьи из журнала «Автомобили на службе» №77 2014 г.*

 В 1956 г. выпуск автоцистерн для перевозки живой рыбы на шасси ЗиЛ-164 наладили на Прилукском заводе противопожарного оборудования и Варгашинском заводе противопожарного оборудования. Почему выпуском таких цистерн решили расширить производственную программу заводов, специализирующихся на пожарных автомобилях, до сих пор остается загадкой. Тем не менее их выпуск в Прилуках и Варгашах продолжался довольно долго.

Именно конструкция цистерны АЦЖР-3 со временем стала классической для всех последующих советских автомобилей данного назначения. Это была теплоизолированная емкость, разделенная на две сообщающиеся секции, каждая из которых сверху имела собственный загрузочный люк. Насыщение воды кислородом происходило с помощью штатного автомобильного компрессора через разветвленные воздухопроводы с резиновыми наконечниками. По бокам цистерны крепились ящики для укладки водозаборных шлангов, одновременно являющиеся помостами для доступа к верхним люкам. Все последующие автомобили для перевозки живой рыбы, изготовленные на различных заводах и установленные как на шасси Московского автозавода, так и Горьковского, были разновидностями этой цистерны. Наиболее массовыми в СССР стали автоцистерны АЦПТ-2,8-53А производства Красиловского машиностроительного завода (Хмельницкая обл., Украина).
 Однако неменяющуюся в течение многих лет конструкцию автоцистерны для перевозки живой рыбы трудно было признать идеальной, в том числе и со стороны экономичности эксплуатации.
Дело в том, что рыболовство носит сезонный характер, и какую-то часть года эти машины простаивали. Учитывая данную особенность, поступали предложения выпускать автоцистерны для перевозки живой рыбы на базе полуприцепов, для тягачей типа ЗиЛ-130В1. В этом случае в периоды сезонного сокращения объема перевозок тягачи можно было использовать для буксировки других специализированных полуприцепов, например, для перевозки молока. Но в советское время эту идею так и не успели реализовать, а в постсоветский период объемы перевозок живой рыбы настолько уменьшились, что выгоднее стало использовать небольшие специальные контейнеры с автономными системами жизнеобеспечения, которые перевозятся в кузове обычных изотермических фургонов.

 Автоцистерна АЦПТ-2,8-53А для перевозки живой рыбы выпускалась Красиловским машиностроительным заводом. На машине устанавливалась металлическая цистерна объемом 2800 л, разделенная волнорезом на два отсека. Через вырез в волнорезе рыба свободно могла перемещаться из одного отсека в другой. В верхней части цистерны находились две изотермические крышки, герметично закрываемые специальными затяжными запорами. В задней стенке цистерны имелось отверстие диаметром 250 мм, к которому присоединялся специальный шланг для выгрузки рыбы непосредственно в живорыбный садок.

 Наполнение цистерны водой осуществлялось за счет вакуума. Вакуумное устройство состояло из воздухопровода, соединенного с впускным трубопроводом двигателя автомобиля и заливными

горловинами. Загрузка цистерны живой рыбой происходила при помощи пневмоподъемника. Он был соединен с впускным трубопроводом двигателя автомобиля, на линии которого устанавливались три пробковых крана, жидкостеловитель, мановакууметр и обратный клапан. С помощью пневмоподъемника загрузка цистерны могла происходить на высоту до 4 м (от зеркала поверхности воды водоема до уровня горловины цистерны), при этом его грузоподъемность достигала 150 кг при рабочем давлении до 6 кг/см2.

 Для ограничения наполнения цистерны водой в горловине переднего отсека устанавливался электроконтакт предельного уровня. Правда, включать и отключать электроконтакт при наличии в цистерне рыбы запрещалось, так как это могло привести к поражению рыбы током и ее гибели. Поэтому вес загруженной в цистерну рыбы обычно определяли по объему вытесненной воды, для чего в заднюю стенку цистерны встраивался указатель уровня воды. После полной загрузки уровень воды должен быть не ниже 30-50 мм от верхней части цистерны.

 Для поддержания жизнедеятельности рыбы вода в цистерне насыщалась кислородом (воздухом), нагнетаемым воздушным компрессором через специальные разветвленные воздуховоды. Систему воздухопитания необходимо было включать до загрузки рыбы в цистерну, чтобы оценить ее работоспособность (о нормальной работе системы свидетельствует равномерное распределение выходящих пузырьков воздуха по всей длине шлангов). При необходимости воздух, поступающий в цистерну, мог быть подогрет в специальном теплообменнике. На задней стенке цистерны имелся термометр для контроля температуры воды. Температура воды в цистерне должна быть разной в зависимости от времени года. Летом она колеблется в пределах 10-14° С, весной и осенью — от 4 до 6° С, а в зимнее время 1-2° С. Подогрев воды осуществлялся поступающим в цистерну воздухом, проходившим по змеевику, установленному на глушителе

двигателя автомобиля. При отсутствии необходимости подогрева воды воздух из компрессора может поступать в цистерну по другим воздухопроводам, минуя змеевик.

 Для защиты живой рыбы от внешнего температурного воздействия основной резервуар цистерны покрывали термоизоляционным материалом, а сверху обшивали листовой сталью.

 Для того чтобы обеспечить доставку живой (а не снулой) рыбы, перевозка ее должна быть по возможности максимально быстрой, а при вынужденной остановке в солнечную погоду автомобильную цистерну следовало ставить только в тень. В пути особое внимание необходимо было уделять контролю над нормальной подачей воздуха в цистерну. Через каждые 1,5-2,5 часа нахождения автомобиля в пути следовало делать кратковременные остановки и проверять состояние перевозимой рыбы и работу воздухопитательной системы.