**01-154 АБЕ (133ГЯ) пожарная автоцистерна большой ёмкости профессиональной пожарной части Шегарского района Томской обл. на шасси ЗиЛ-133ГЯ 6х4 ёмкостью 8 м3, боевой расчет 3, полный вес до 18 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 85 км/час, 1 экз., мастерские ППЧ, с. Мельниково 1980-е г.**



**Справка**

 Созданный в 1936 году Шегарский район имел административным центром нагорное **село Шегарка,** которое представляло собой агломерацию населённых пунктов с. Шегарка (с юга) и северного, за речкой Юнжерка, с. Мельниково (на картах всё вместе это указывалось как Мельниково). С 1986 года единое село стали однозначно именовать как Мельниково.

 **ППЧ** - Профессиональные Пожарные Части были в населённых пунктах районного значения и на объектах (заводах) в тех же городах. Персонал ППЧ был гражданский, а начальник ППЧ – офицер МВД. В областных городах были ВПЧ и СВПЧ- Военизированные Пожарные Васти и Самостоятельные Военизированные Пожарные Части. Постепенно все ППЧ переформировались в ВПЧ, где весь личный состав одел погоны.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012.*

Одним из ярчайших примеров творческого подхода к созданию новой пожарной техники является история пожарных рационализаторов города Томска. Количество и разнообразие созданной пожарной техники, её характеристики позволяют считать пожарных умельцев этого областного центра Западной Сибири лидерами творческого процесса в советской пожарной охране.

 Создание уникальной техники было обусловлено несколькими причинами. Это — наличие в черте города ряда крупных деревообрабатывающих предприятий, плотная застройка жилого сектора деревянными домами и слаборазвитая сеть городского водоснабжения. Особые требования к этим разработкам предъявлялись ещё и потому, что использование техники предполагалось в суровых сибирских условиях.

 Первая пожарная «самоделка» появилась в конце 1960-х годов, в пожарной части лесоперерабатывающего комбината. Работники части под руководством её начальника С. Скороходова за основу для создания автоцистерны взяли списанный лесовоз на полноприводном шасси МАЗ-501. На автомобиль установили цистерну емкостью 4000 л и насос серии НШН-600, смонтированный на бампере. Следующая машина, построенная в 1974 году, была изготовлена на хорошо известном по ходу нашей истории шасси «Урал-377». На нём установили цистерну в 7000 л и распространённый насос ПН-40.

 С ростом количества построенных автоцистерн большой емкости в гарнизоне придумывают для них обобщающее название, аббревиатуру, состоящую из первых букв названия, — АБЕ. Потребности гарнизона в такой технике были велики, и творческий поиск рационализаторов продолжался. Их внимание привлекла продукция экспериментального механического завода в городе Шарья Костромской области, где в конце 70-х годов был освоен выпуск ЛД-21А — автомобиля для намораживания ледовых дорог (на базе седельного тягача КамАЗ-5410). Первые два экземпляра АБЕ, построенные на базе ЛД-21А, почти в точности повторяли оригинал. В качестве насосной установки применялся пожарный насос ПН-40. Этот насос в силу своей надежности и широкой распространенности будет устанавливаться на все томские АБЕ. Процесс эксплуатации выявил серьезные конструктивные недостатки нового автомобиля: недостаточную проходимость тягача и отсутствие волнорезов в цистерне. Дело в том, что по своим техническим характеристикам ЛД-21А имел невысокую рабочую скорость, и перегон автомобиля на различные рабочие площадки должен был осуществляться без воды. К пожарным же автомобилям требования применялись прямо противоположные. Поэтому применение этих редких для пожарной охраны тех лет КамАЗов было ограниченно.

 Создание пожарных автомобилей в Томской области не было стихийным процессом. Областной Отдел пожарной охраны уделял этим разработками большое внимание. Отдел областной пожарной охраны оказывал всестороннюю помощь рационализаторам, стимулировал труд специалистов.

 Потребность в таких машинах со временем возрастала, они понадобились не только городу, но и пожарным Томской области. Учитывая накопленный опыт, к постройке следующих образцов отнеслись более серьёзно. Особое внимание было уделено выбору шасси. В дело пошли полноприводные седельные тягачи «Урал-375», МАЗ-509, КрАЗы моделей 255 и 257. В процессе

эксплуатации выяснилась их недостаточная маневренность в городских условиях. В дальнейшем для городских условий стали применять только трехосные шасси. Из-за возросших потребностей

гарнизона перешли на использование списанных пожарных автомобилей, например, хорошо подходящих для этих целей АЦ-40(375)-Ц1. Цистерны на эти автомобили в зависимости от конструктивных особенностей устанавливались самой разной ёмкости: от 10 до 14000 л.

 Часть технической службы не могла удовлетворить потребность всего Томского гарнизона пожарной охраны в АБЕ, поэтому ряд машин был переоборудован личным составом пожарных частей райцентров области. Все переоборудованные автомобили отлично зарекомендовали себя в условиях бездорожья и при работе на безводных участках городов и сел. Итогом этой работы стало изготовление к концу 80-х-годов целого парка из более чем 40 АБЕ. Большинство из этих автомобилей находятся на боевом посту и по сей день.

**ЗиЛ-133**

 Генеральным конструктором семейства был Кашлаков Михаил Васильевич. Машина создавалась на базе ЗиЛ-130 как автомобиль повышенной проходимости. Одним из основных заказчиков выступало Министерство Обороны СССР, параллельно разрабатывалась и народнохозяйственная модификация. Первые прототипы автомобиля были построены в 1970 году, после чего проводились работы по доводке и подготовка к запуску серийного производства. За этот период был освоен выпуск новых механизмов и агрегатов, одновременно было начато изготовление автомобиля ЗиЛ-133Г1 с двигателем и коробкой передач от модели ЗиЛ-130. Машина в процессе испытаний и последующей эксплуатации показала отличные результаты, что дало толчок для дальнейшего развития серии.

 Семейство грузовых автомобилей ЗиЛ-133 включает в себя семнадцать модификаций, основой для которых является шасси со средней базой. Часть из них выпускалась серийно, другие – мелкими экспериментальными партиями по заказам министерств и ведомств или для отработки технологий. Платформой для модели ЗиЛ-133ГЯ послужил автомобиль ЗиЛ-133Г2, на который был установлен дизельный двигатель КамАЗ-740 (ЯМЗ-740) и усиленная карданная передача.

 Приемником описываемого автомобиля является ЗиЛ-133Г40, который оснащался двигателем ЗиЛ-6454 и САТ-3116 и кабиной повышенной комфортности семейства 4331. Модель выпускалась вплоть до 1999 года.