**01-149 АВП-2М (131) автоцистерна воздушно-пенного тушения на базе обмывочно - нейтрализационной машины 8Т311М (131), шасси ЗиЛ-131Н 6х6, боевой расчет 3 чел., пенообразователя 2 тн, насос ПН-1200ЛА 20 л/с, полный вес до 10.2 тн, ЗиЛ-508.10 150 лс, 90 км/час, мастерские ПО на местах, 1990-е г.**



 Не стоит придираться к мастерам, изготавливавшим модели этих пожарные машин (и 01-388, и 01-360), за то, что они использовали доступное шасси ЗиЛ-131Н от Элекона, несмотря на то, что, как правило, реальные машины приспосабливались к своим потребностям местными пожарными из снятых с вооружения 8Т311М на шасси ЗиЛ-131, выпускавшихся до 1986 г. Лучше так, чем остаться вообще без моделей этой АВПТ. В очередной раз пойдем на компромисс с изготовителем, взаимопонимание важней.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж. Том 3, Постскриптум. М. 2019 г. Спасибо, Александр Владимирович, за просвещение.*

 В конце 80-х годов прошлого века отечественная пожарная техника переживала не лучшие времена. И если с производством основной пожарной техники промышленность в целом справлялась, то производство автомобилей целевого применения хромало. Начиная от проблем с качеством выпускаемых ПЗППО автомобилей комбинированного и порошкового тушения, заканчивая отсутствием новых моделей такого востребованного класса пожарных автомобилей, как автомобили пенного тушения. Эффективность пенного тушения, простота и удобство средств подачи ВМП - всё это говорило в пользу дальнейшего распространения передовых методов тушения.

 Процесс тормозился нехваткой пожарной техники. Противоречия между потребностью и обеспеченностью росли, ситуация становилась критической. Ну посудите сами! За 1969-1984 годы, считающиеся лучшими в истории отечественной пожарной техники, Торжокский завод выпустил всего чуть более 300 автомобилей пенного тушения моделей Ц50 и Ц50А. Изготовление автомобилей АВ-6(130В) и АВ-7(130В) было отдано ПЗППО на откуп местной технической службе пожарных гарнизонов. Отсюда и всё разнообразие отечественных пожарных автомобилей пенного тушения. От переоборудованного волгоградцами в пенный ход автомобиля порошкового тушения «Silvani», до огромных «пенных танкеров» отдельного поста подмосковной ПЧ-29, от самодельных «пенников с резиновой ёмкостью» на шасси КрАЗ-255Б города Ярославля до массово распространённых АВП-2М (131) на базе обмывочно-нейтрализационных автомобилей.

 *Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 2: Целевое применение, Москва, 2013.*

Впечатляет работа по оснащению гарнизона средствами воздушно-пенного тушения, проделанная Ленинградской пожарной охраной. Судите сами. Помимо упомянутого выше АВ-10 (257), в боевой расчёт были введены четыре специализированные автоцистерны воздушно-пенных АВП-2М (131) (в литературе тех лет они иногда обозначались как ЦВП — цистерна воздушно-пенная), каждая из которых вывозила на пожар 2 т пенообразователя. Вывозимый на борту насос ПН-1200ЛА развивал напор до 80 м вод. ст. и имел производительность в 20 л/с. Дополнительно на каждом автомобиле в отсеках размещались четыре ГПС-600 и по одному ГПС- 2000 на внешней подвеске. Сейчас никто не знает, кому первому пришло в голову поставить ГПС-2000 на колеса. Очень простое и эффективное решение, экономящее силы при доставке 28-килограммового генератора к месту пожара. На этом автомобиле оно воплощено рационализаторами просто замечательно!

 Здесь уместно на примере ленинградской АВП-2М (131) сказать несколько слов о популярности применения в пожарной охране СССР армейского обмывочно-нейтрализационного автомобиля марки 8Т311. В качестве АВПТ он пришелся «ко двору» прежде всего из-за изготовления его ёмкостей из лучшего антикоррозийного материала — нержавеющей стали и продуманной конструкции системы подогрева ёмкостей. Ленинградцы тут были не одиноки, и подобные пожарные автомобили широко применялась для целей пожаротушения. Больше того, малое число выездов на пожары и армейский запас надежности конструкции позволили им доработать в этом качестве до наших дней.

*Из книги* *Е*. *Д. Кочнева "Автомобили Советской Армии 1946-1991", М. 2011.*

 **8Т311М (1967-90 г.)** – серийная обмывочно-нейтрализационная машина многоцелевого назначения на шасси ЗиЛ-131 или ЗиЛ-131Н с лебедками или без них. Являлась модернизированным вариантом первой модели 8Т311 на базе ЗиЛ-157 и выпускалась заводом "Пожтехника" из Торжка. Использовалась для проведения обмывочных операций при работе с высокоагрессивными жидкостями, нейтрализации различных машин и вооружения от остатков окислителя и пенного тушения мелких возгораний. В ее состав входили цистерна на 1900 л воды и баки для щелочи и пенообразователя вместимостью 150 и 100 л соответственно. Вариант 8Т311МЭ снабжался электрическим розжигом форсунок. Полная масса машины – 10 159 кг, расчет – три человека. Насос - ПН-1200ЛА, подача - 1200 л/мин., подогрев подаваемой воды.

 В 1990-е годы ее оборудование монтировалась на шасси ЗиЛ-4334.

**Внедорожный армейский грузовик ЗиЛ-131**

 **Трёхосный автомобиль «ЗиЛ-131»** – основная модель грузовика высокой проходимости московского Завода имени Лихачёва в период с 1966-го по 1994 год. Это одна из самых известных и узнаваемых повсюду в мире машин советского автопрома.

«ЗиЛ-131» – полноприводной грузовик переднемоторной компоновки с колёсной формулой 6х6. Изначально он создавался как машина повышенной проходимости. Для перевозки грузов и людей, а также для буксировки прицепов – как по дорогам всех видов, так и по пересечённой местности. В модельном ряде Завода имени Лихачёва «ЗиЛ-131» пришёл на замену не менее известному, и даже легендарному внедорожному автомобилю «ЗиЛ-157».

 По своим показателям проходимости «ЗиЛ-131» не уступает даже гусеничной технике. Создавался данный грузовик на платформе своего предшественника – «ЗиЛ-157», которая была значительно усовершенствована; оснащена инновационным мостом, восьмислойными шинами с особенным рисунком протектора, и межосевым дифференциалом. «ЗиЛ-131» проявил себя как чрезвычайно выносливая машина для эксплуатации в любых климатических условиях, включая Крайний Север, тропические и экваториальные широты, демонстрируя стабильную и безотказную работу при температуре воздуха от –45 до +55 °С.

Разрабатывая «ЗиЛ-131», конструкторы Завода имени Лихачёва успешно справились с задачей создания внедорожного армейского грузовика, недорогого в производстве, простого в эксплуатации и максимально унифицированного со своим «гражданским собратом». Первым в серийное производство был всё же запущен новый массовый грузовик для народного хозяйства – «ЗиЛ-130»; а через три года после этого – армейский «ЗиЛ-131». Однако уже менее чем через пять лет, с января 1971 года, он перестал быть сугубо военной машиной и начал массово производиться и как упрощённый народнохозяйственный грузовик – без узлов, свойственных армейским машинам.

 Серийный, «классический» «ЗиЛ-131» выпускался двадцать лет: с 1966-го по 1986-й год, когда был запущен в серию его модернизированный вариант – «ЗиЛ-131Н». Эта версия была оснащена усовершенствованным двигателем (улучшены показатели экономичности, расширен рабочий ресурс), более современной оптикой и тентом из новых синтетических материалов.

 Максимальный уровень производства грузовиков 131-й серии пришелся на 80-е годы, когда выпускалось до 48 тысяч таких машин в год. А численность занятых к тому времени на ЗиЛе рабочих достигала 120-ти тысяч человек. В общей же сложности автомобилей семейства «ЗиЛ-131» Завод имени Лихачёва построил 998 429 экземпляров. Абсолютное большинство из них, разумеется – в годы СССР. А за весь период 1987 – 2006 годов оба предприятия собрали 52 349 автомобилей обновлённой модификации – «ЗиЛ-131Н».