**01-240 АГВТ-100 (157) автомобиль газоводяного тушения на шасси ЗиЛ-157К 6х6 для тушения газо-нефтянных фонтанов с максимальной водоотдачей 100 л/с, ТРД ВК-1А от истребителя МиГ, запас топлива ? м3, боевой расчёт 3 чел., полный вес до 10 тн, ЗиЛ-157 109 лс, 65 км/час, 1 экз., техотряд ПО г. Харькова, 1967 г.**

Понимая, что без наличия прототипа любая модель, даже сделанная с очень высоким старанием и качеством, по самому определению этого слова превращается в игрушку, и оставляя без внимания некоторые, не столь значительные, несоответствия, можно допустить, что прототипом этой модели послужил харьковский АГВТ-100(157), построенный по документации на аналогичную бакинскую машину, переданную харьковчанам УПО МВД АзССР.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 2: Целевое применение. Москва, 2013*. *Спасибо Александр Владимирович за Ваши труды, без них не мало коллекций пожарных автомобилей превратились бы в набор красивеньких игрушек.*

 Первооткрывателями газоводяного тушения в Украине были харьковчане. Нам повезло, так как сохранились воспоминания человека, который не только снискал славу специалиста по тушению пожаров газонефтяных фонтанов, но и стоял у истоков создания целого ряда интереснейших украинских автомобилей газоводяного тушения. Речь идет о возглавлявшем долгие годы УПО УВД Харьковского облисполкома А.С. Сумцове, воспоминания которого «В борьбе с огнем. Записки харьковского пожарного» в 1998 году выпустило харьковское издательство «Прапор» («Знамя»),

 И вот что он вспоминает. Идея создания АГВТ на Харьковщине пришла ему в голову в тёплом бакинском декабре 1966 года, когда он участвовал в научной конференции и услышал рёв турбины первого бакинского АГВТ. Будучи хорошо знакомым с К.В. Ткаченко, который часто помогал украинским и, в частности харьковским пожарным бороться с пожарами фонтанов,

А. С. Сумцов попросил его помочь в создании первого украинского АГВТ. И скоро в Харьков пришел целый пакет документов со схемами установки, кратким описанием узлов и рекомендациями по постройке и применению автомобиля. В Баку были командированы начальник отдела техники УПО Я.Г. Азаров и заместитель начальника военизированной части технической службы Л.С. Долгов. Они на месте изучили установку, зарисовали эскизы узлов и размещение агрегатов, побеседовали с азербайджанскими рабочими, построившими ТРУ-100, со специалистами, испытавшими установку. С разрешения командира войсковой авиачасти был получен турбореактивный двигатель ВК-1А, снятый со списанного МИГа. Выделили шасси ЗиЛ-157К. Большое участие в разработке нового автомобиля принимал личный состав технической ВПЧ-10. Работа не останавливалась ни на один день. Вот как об этом вспоминал А. С. Сумцов: «... Много было сложностей, трудностей, не было никаких фондов на специальные узлы, агрегаты, приборы и т. п. Нам помогли Харьковский аэропорт, авиаремонтный завод, завод по ремонту турбореактивных двигателей, другие организации. Мастеров по ремонту ВК-1 мы пригласили с ремонтного завода, и с их помощью решили задачи правильного монтажа двигателя и обеспечения деталями узлов и коммуникаций для двигательной установки. Коллектив наших специалистов работал с большим подъёмом, и к 50-летию Советской Украины (декабрь 1967 года — прим, автора) установка была готова и началось ее опробование».

 Боевая работа АГВТ-100 (157) началась с происшествия. С первого известного нам ДТП в истории этих автомобилей. 30 января 1968 года А.С. Сумцов получил распоряжение из УПО УССР немедленно выехать в Ворошиловградскую (ныне — Луганская) область для тушения газового фонтана. На заметённом снегом шоссе АГВТ-100 (157) съехал с дороги и завалился набок. Лишь стечение обстоятельств и холодная погода не позволили аварии завершиться пожаром. С помощью тяжелой техники автомобиль удалось вытащить. В этой истории нет ничего удивительного, если принять во внимание высокое расположение топливного бака и самой установки. Центр тяжести такого пожарного автомобиля был очень высок, что и приводило к снижению его устойчивости.

 Тем не менее, распыленный фонтан «Ольховка-5» был ликвидирован за 10 минут работы установки. Её боевое крещение завершилось успешно. Кое-кто из специалистов, впервые видевших АГВТ в работе, в шутку назвали это событие чудом, а ворошиловградцы загорелись идеей создания такой машины у себя.

 Украинские специалисты первыми применили АГВТ за границей — в Европе. 19 декабря 1968 года в Венгерской Народной Республике вблизи города Сегед на молодом, самом перспективном

нефтепромысле, при опробовании скважины «Алдьё-168» ударил мгновенно загоревшийся мощный нефтяной фонтан. Получив срочную радиограмму из Москвы, на место пожара был направлен АГВТ-100 (157К) УПО УВД Львовской области с боевым расчётом, в состав которого вошли: оперативный дежурный Б.Н. Грицай, начальник пожарной части технической службы Ф. К. Кушнаренко, старший водитель Н. А. Павликов. Несмотря на хорошую подготовку, проведенную венгерскими пожарными, успех тушения вызывал сомнения специалистов, и вслед

за львовским в Венгрию, на всякий случай, был направлен и АГВТ-100 (157) из Харькова.

 В день штурма, утром, венгерское радио Сегеда объявило, что с помощью советских специалистов огненный фонтан сегодня будет укрощён. Это преждевременное оптимистическое сообщение удивило советских пожарных. Отступать было некуда. Фонтан был потушен со второй попытки, причём в очень жёстких условиях — на АГВТ от высокой температуры уже

начала вздуваться краска. Надобность во второй машине отпала. Со станции Чоп его возвратили назад, в Харьков.

*cars-repaer.ru*

 «Продолжая рассказ о АГВТ-100 харьковского варианта нужно отметить, что в 1989 г. он подвергся модернизации. В результате было использовано более современное шасси. Полноприводной базовый автомобиль ЗиЛ-131 оснастили баком на 1700 л авиационного топлива. Для защиты автомобиля от высоких температур вдоль всего кузова установили оросительные системы. Работой реактивного двигателя теперь стали управлять с пульта дистанционного управления, который выносился на 25 м.»

**ЗиЛ-157 1961 г.**

 В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода ЗиЛ-157К, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.

 На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный четырёхтактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3.

Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.

 Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977 -го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ), где оно также продолжалось до 1978 года. С указанного времени эту модель сменил модернизированный грузовик ЗиЛ-157КД.