**01-473 АП-3(130)-148А пожарный автомобиль порошкового тушения на шасси ЗиЛ-130 4х2 Пожарной части №12 г. Будённовска, вывозимого порошка 3-3.2 т, боевой расчет 3 чел, сжатого воздуха 5 баллонов по 50 л, полный вес до 9.3 т, ЗиЛ-130 150 лс, 90 км/час, 1 из 58 экз., ПО ППО Прилукский р-н п. Ладан, 1982 г.**



 Моделей этого пожарного автомобиля порошкового тушения изготовлено немало, но эта занимает особое место, по крайней мере, в данной коллекции. Дело даже не в том, что это абсолютно адресная модель, то есть ее прототипом послужил конкретный автомобиль в конкретной пожарной части, да еще и стоящий в боевом расчете, как минимум на момент изготовления модели. Дело в том, что команда, создавшая эту модель, на мой взгляд, продемонстрировала академический подход к созданию МОДЕЛИ, то есть в полном соответствии с понятием этого слова. Начало положил уважаемый В. Фиглев, к счастью, весьма понимающий в изготовлении моделей, который, не пожалев трудов немалых, сделал компетентный фотообзор прототипа. Далее, мастера, применив в полной мере свой богатый опыт, умение и щепетильность, изготовили настоящую модель. И спасибо им большое, отдельная благодарность В. Фиглеву.

 *В. Фиглев о прототипе:* «Этот автомобиль всю свою жизнь охранял СТАВРОЛЕН предприятие в г. Буденновск. В ПЧ при заводе, поэтому и сохранился, подавать порошок, как мне известно ему не приходилось, кроме учений, а учитывая что, это не основная техника, как АЦ то он стоял в расчете в гараже и практически не ездил. На сегодняшний день, это последний АП-3(130)-148А в стране, который дожил и на ходу. Кап. ремонту не подвергался, все в родном исполнении.»

 Заводской №19 и 1982 год выпуска прототипа не вяжутся с данными А.В. Карпова в нижеприведенном отрывке из книги. Есть повод выдающемуся историку пожарных автомобилей России или его последователям поглубже исследовать эту тему. А наша моделька и ее прототип принимают исторический смысл, присущий настоящей модели. К тому же судя по фотографиям, существовала модель 148А с расположением катушек за кабиной, на заводском фото, названная АП-2, а в книге - АП-3. Скорее всего опытные, но них или о ней тоже интересно узнать мнение специалиста.

**Изготовитель**: Прилукское производственное объединение «Противопожарное оборудование» ВПО «Союзпожмаш» Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР.

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

 Тем временем, приходит пора модернизации серийно выпускаемых автомобилей. Она была настолько серьёзна, что её итогом, по сути, стало создание нового автомобиля, получившего в соответствии со своими характеристиками и новое обозначение — АП-3(130)-148А.

 Техническую документацию на пожарный автомобиль традиционно, по разработкам ВНИИПО, осуществляло ОКБ ПМ. Изменения в конструкции были радикальны. Несмотря на то, что в ней сохранилось аэроднище и лафетный ствол, катушки и рукава со стволами, изменилось главное.

Изменился способ транспортирования огнетушащего вещества, за него снова стали отвечать баллоны высокого давления. Учитывая так и не решенную проблему зарядки сосуда с порошком, здесь была утеряна даже относительная автономность модели 148.

 Выяснилось, что при использовании аэрозольного способа транспортирования огнетушащего порошка достаточно иметь на автомобиле всего пять 40-литровых стандартных баллонов с давлением воздуха 15атм. Изменились характеристики порошковой установки автомобиля. Ёмкость резервуара (цистерны) увеличилась до 4500 л, соответственно, возросло до 3000 кг и количество порошка для тушения. Треть ёмкости с порошком в 1500 кг по-прежнему вывозилась мёртвым грузом. Повысилось рабочее давление в системе, возросла производительность лафетного и ручных стволов пистолетного типа, обеспечивающих прерывную подачу порошка, что значительно повысило тактические возможности машины по сравнению с моделью 148. На автомобиле вывозилось 4 рукава диаметром 38 мм (два рабочих и два запасных), общая длина их возросла до 120 м. Увеличение рабочего давления привело к росту реальной длины порошковых струй из стволов, которые составили для лафетного ствола 35 м, для ручного — 10 м. Повышение рабочего давления позволило увеличить длину рукавных линий до 60 м. Изменилась конструкция шарнирного узла для маневрирования лафетным стволом в вертикальной и горизонтальной

плоскостях. Подача порошка производилась следующим образом. Открывались вентили на баллонах и кран на газопроводе низкого давления (от коллектора высокого давления к резервуару). При повышении давления до рабочего значения (через 60 с) установка была готова к действию. Для подачи порошка из лафетного ствола достаточно было открыть кран на подведенном к нему большом сифоне. По окончании работы проводилась обязательная продувка коммуникаций. Ещё одним важным новшеством модели 148А была механизированная загрузка порошка. Для этих целей служил вакуумный ротационный насос РВН-40-350. Однако радоваться пожарным пришлось недолго — в соответствии с требованием инструкции завода-изготовителя при механизированной заправке необходимо было иметь машинные весы для определения количества заправленного порошка, а таких весов, как известно, в пожарных частях не было и никогда не будет. На операцию заправки порошком автомобиля АП-3(130)-148А уходило 6-7 часов.

 Летом 1977 года макет отечественного АП-3(130)-148А прошел первые огневые испытания. От него использовалась только порошковая установка с приводом от баллонов. Для сравнения в испытаниях принял участие французский порошковый автомобиль «БИРО». Испытания включали в себя тушение разлитого топлива на площади 250 м2 и тушение газового фонтана, который имитировался пропановозом на шасси ЗиЛ-130, подававшим газ в 50-метровую трубу диаметром 52 мм. Для заправки пожарных автомобилей использовался порошок ПСБ 2-годичной давности изготовления. Во всех случаях огню давали как следует разгореться, после минуты свободного горения приступали к тушению. Всего было проведено 8 опытов. Ручные стволы работали одинаково хорошо, а вот лафет АП-3 оказался немногим лучше французского — француз не справился с тушением разлитого топлива и его пришлось дотушивать воздушно-механической пеной. Несмотря на то, что погодные условия были практически идеальные (скорость ветра не превышала 2-4м/с), выяснился ещё один недостаток — лафетные стволы плохо справлялись с тушением на предельных дистанциях 25-30 м.

 Зимой того же года модель 148А прошла огневые испытания, в ходе которых также получила положительную оценку специалистов. В летнее время горящий розлив четырех тонн керосина на площади 300 м2 был потушен порошком ПСБ из лафетного ствола за 12 с, в зимнее время тушение того же количества керосина на площади 250 м2 двумя ручными стволами заняло 120 с. Изменение конструкции шлангов привело к тому, что в процессе испытаний установки по транспортированию

порошка по рукавам длиной 30 и 60 м пробкообразования не наблюдалось.

 Однако, несмотря на относительный успех, показанный на испытаниях, не всё шло гладко. В 1978 году был запланирован выпуск сразу 20 новых автомобилей, но вместо них Прилукский завод выпускает 19 автомобилей старой модели 148. В следующем году (редкий случай для конца 70-х

годов) выполнение плана по модели 148А сорвано. Вместо 25 автомобилей выпущено всего 10 и последние в истории 3 машины модели 148. Не лучше идут дела и в олимпийский год (25 — по плану, 19 — фактически). Всё вроде наладится в 1981-м. А год спустя, АП-3 пропадут из заводских отчётов, видимо, снятые с производства. Всего за очень короткие три года была выпущена небольшая партия из 58 автомобилей.

 По ходу неудач производственного процесса, как это часто бывало в нашей истории, его проблемы попытались переложить на пожарных. Интересна фраза, прозвучавшая в итоге описания модернизированного автомобиля в статье журнала «Пожарное дело» №2 за 1979 год: «...На основании этой документации целесообразно переоборудовать на местах ранее выпущенные автомобили порошкового тушения АП-2 (130)-148». И ведь пришло же кому-то в голову предложить поработать пожарным с оборудованием высокого давления, демонтировать ротационные компрессоры...

 История модели 148А — как своеобразные качели: информация об их достижениях идёт бок о бок с критикой в их адрес. Судите сами. Огневые испытания различной техники в конце 70-х становятся в СССР чуть ли не традицией. В ходе работы международной выставки «Пожарная техника-79» также проводились испытания порошковой техники. Стало еще интереснее, так как в испытаниях вместе с реальным образцом АП-3(130)-148А приняли участие автомобили других признанных лидеров — TroLF5000 западногерманской фирмы «Total» («Тоталь») и машина BIOCARBO 6000 («Биокарбо 6000») французской компании «БИРО». Все автомобили заряжались отечественными порошками ПСБ-3. Тушить предстояло 25 противней общей площадью в 250 м2, куда заливалась смесь авиационного топлива ТС-1 и бензина А-76, общим объемом в 3600 л для каждого опыта. Несмотря на то, что рабочее давление немецкой машины в 7,5 раз, а французской в 2,5 раза превышало рабочее давление АП-3(130)-148А, наш автомобиль показал лучшее время тушения, израсходовав меньше всех порошка. История умалчивает, помогли ли нашей технике «родные стены», но даже с любыми поправками «на ветер» отечественный автомобиль показал себя на самом высоком уровне. И ещё. Из результатов было видно тактическое преимущество тушения двумя лафетными стволами. Только на Б6000 (как и на ПГ5000 «Сидес») их было два, на остальных машинах — по одному. Французский экипаж пытался тушить сначала как все — одним стволом, но огонь не сдавался, и только с введением второго ствола, учебный пожар был потушен. К сожалению, на советских автомобилях порошкового тушения двух стволов не будет никогда.

Теперь «ложка дёгтя». Год спустя, по проверкам Черниговской лаборатории Госнадзора Госстандарта СССР с участием представителя заказчика, установлены факты небрежного отношения к качеству монтажа и регулировок на проверенных новых машинах модели 148А. Их выпуск осуществлялся с отступлениями от нормативно-технической документации. Повторная проверка подтвердила обоснованность претензий. Приказом ВПО «Союзпожмаш» от 22 мая 1980 года № 17 Прилукскому заводу запрещена поставка АП-3(130) 148А потребителю до устранения проблем. Вопрос, конечно, решат и поставки возобновятся, но, как говорится, репутация модели будет уже «подмочена».

 Отличить модели 148 и 148А внешне достаточно просто — у последней катушки, узлы управления и другие элементы конструкции убраны в кузов за высокие металлические борта с отсеками, над которыми горбом поднимается резервуар с порошком. Короток век порошковых ЗиЛ-130! Одно десятилетие для советской пожарной техники — мало. К тому же, к концу истории модели 148А можно будет говорить о своеобразном кризисе порошкового тушения — использование порошка

при тушении крупных пожаров в 1982 году составляло лишь один процент.

 Как мы смогли заметить в этой главе, импортная техника порошкового тушения достаточно широко приобреталась крупными предприятиями СССР. Самые веские аргументы для её приобретения были навеяны простыми словами известного афоризма: «Я не настолько богат, чтобы покупать дешевые

вещи». Действительно, приобретая такую технику можно было быть спокойным — она, как правило, служила честно и долго. Часто пожарная техника была составной частью контракта на поставку пожароопасного оборудования, закупалась под технологический процесс или конкретный проект.

*Справка*. Пожарная часть № 12, Будённовск ул. Розы Люксембург, 1.

 7 января 1974 года правительством СССР было принято решение о строительстве в г. Буденновске (бывшем Прикумске) завода пластических масс. В январе 1981 года получена первая партия промышленной продукции.

 31 августа 1979 года Приказом УВД исполкома Ставропольского краевого Совета Народных депутатов была создана и укомплектована согласно штатной численности Военизированная пожарная часть №12 1-го разряда по охране Прикумского завода Пластмасс Министерства химической промышленности СССР. В 1979 году перед пуском завода была введена в эксплуатацию пожарная часть предприятия, неразрывно связанная с жизнью завода.

 01 января 2002 года в соответствии с Указом Президента РФ № 1309 от 09.11.2001 года Государственная противопожарная служба Министерства внутренних дел РФ преобразована в Государственную противопожарную службу Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России).

 С 01 января 2017 года штатная численность отряда составляет 120 единиц.

*Справка*. ИсторияПЗПМ (ООО «Ставролен») началась в сентябре 1975 года с постановления Совета Министров СССР «О мерах по строительству и вводу в действие Прикумского завода пластических масс в г. Буденновске Ставропольского края». В связи с окончанием строительства ПЗПМ Министр химической промышленности СССР В.В. Листов 21 января 1981 года подписал приказ № 33, которым утвердил акт приемки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией производственных мощностей на Прикумском заводе пластмасс. В мае 1985 года, в соответствие с приказом Министра химической промышленности СССР, в целях дальнейшего совершенствования управления предприятиями, Прикумский завод пластмасс переименован в Производственное объединение «Ставропольполимер». В декабре 1994 года предприятие акционировано и получило название Акционерное общество открытого типа «Ставропольполимер». Развал СССР, разрыв экономических и технических связей, потеря проектной сырьевой базы (Грозненского НПЗ) и уничтожение бензопровода Грозный-Буденновск, а также доставка сырья из отдаленных регионов страны привели к длительной остановке предприятия (с середины 1995 по 1998 годы).

 Новая страница в истории завода началась в 1998 году, когда он вошел в состав Нефтяной Компании «ЛУКОЙЛ». С этого момента предприятие получило новый юридический статус и в 1999 году новое название – Общество с ограниченной ответственностью «Ставролен».