**01-479 АГДЗС-12(130), он же АГ-12(130), автомобиль газодымозащитной службы на базе АНР-40(130)-127А для доставки к месту пожара личного состава, средств дымоудаления и др. оборудования, генератор ЕСС-62-4М 12 кВт, боевой расчет до 10, полный вес до 8 т, ЗиЛ-130Е 150 лс, 90 км/час, штучно ? экз., отряд технической службы ПО г. Ленинграда, 1988 г.**



 Прогресс в трудах ветерана нашего моделестроения налицо. Это радует и вселяет надежды. Поздравляем весь коллектив! Достойный шаг к грядущему 35-летию лаборатории. С прототипом модели не так оптимистично. Кроме фотографий уважаемого В. Фиглева о нем информации никакой, надеюсь пока. Жаль, моделька значимая. Ведь идея ленинградцев конца 1960-х годов применить для АГ серийно выпускавшийся автонасос была проверена временем и применялась всеми создателями своих АГДЗС в нашей стране. И в 1981 г. привела к появлению на Прилукском заводе ППО первой заводской серийной «газовки» в СССР (вероятно единственной) - АГ-24(130) мод. 198, в основе которой был АНР-40(130)-127А. Надеюсь, и до изготовления модельки этого АГ дойдут руки наших Мастеров.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Т. 2: Силы и средства, Москва, 2016. Уважение и почет уважаемому автору.*

 Ленинградцы занялись созданием АГДЗС на шасси ЗиЛ-130 чуть позже *(чем москвичи)*. Но их подход к созданию автомобилей газодымозащитной службы был несколько другим. Они не стали

ничего создавать заново, а просто приспособили под АГДЗС серийные модели пожарных автомобилей общего применения, наиболее подходящие для такой переделки. Главным критерием тут была, конечно же, вместимость автомобиля - в нём должно были разместиться минимум десять человек отделения ГДЗС. Из серийно выпускаемых автомобилей наиболее подходящим для этих целей были автонасосы. Другим доводом в пользу такого решения была

унификация АГДЗС с остальной техникой гарнизона, а значит, удешевление изготовления, ремонта и эксплуатации таких автомобилей. Правильность такого решения будет проверена временем и все создатели своих АГДЗС, включая и столичный гарнизон пожарной охраны, скоро придут к такому оптимальному решению.

 А пока с первой переделки автонасоса АН-30(130)-64 начинается новая страница истории АГДЗС ленинградского гарнизона пожарной охраны. Начало создания таких автомобилей нам хорошо известно - работа по созданию новых АГДЗС была приурочена к 100-летию одной важной даты, широко отмечавшейся в СССР. Журнал «Пожарное дело» в №4 за 1970 год в статье «Творчество и мастерство» так писал об этом событии: «...Подарок коллектива к столетнему юбилею со дня рождения В. И. Ленина - опытный образец усовершенствованной машины ГДЗС. Конструкция автомобиля разработана коллективом сотрудников отдела техники и отряда технической службы

при активном участии заместителя начальника части Н. Шишкова, старшего инженера отдела техники Управления пожарной охраны Ф. Прохоровича, инженера отряда технической службы Е. Мироновой». Разумеется, создатели постарались устранить недостатки прошлых лет. В новой машине использовалось высокочастотное оборудование: электродолбёжники, пилы, бетонолом. Это позволило модернизировать оборудование, сделать его легче, меньше и производительнее.

 Именно на этом автомобиле будет впервые применена «фирменная фишка» ленинградского отряда техслужбы - блочное распределение узлов, ставшее впоследствии своеобразным «стандартом». Оттуда берут своё начало термины, с которыми мы неоднократно встретимся на страницах нашей истории: блок управления и сигнализации (БУС), блок защитных отключающих устройств (БЗОУ), блок подключения фидера (БПФ) и другие.

 БУС располагался в проёме между кабинами водителя и боевого расчёта и хорошо виден на сохранившихся фотографиях этого автомобиля. На его панели со стороны водителя располагались органы управления, приборы контроля и сигнализации.

 Привод генератора осуществлялся от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности. Генератор ЕСС-62 4М мощностью 12 кВт размещался в средней части кузова на специальных кронштейнах. Для защиты личного состава от поражения электрическим током в автомобиле была

применена оригинальная автоматическая система защиты, разработанная специалистами отряда технической службы. В комплектацию автомобиля входили два дымососа проверенной конструкции с вентиляторами роторного типа, располагались они в заднем отсеке. Механизированный инструмент с электроприводом, прожекторы, средства связи с ЦППС и со звеньями ГДЗС, кислородно-изолирующие противогазы, комплект диэлектрического инструмента и другое оборудование.

 Технические решения, заложенные в новом АГДЗС, оказались достаточно удачными и в течение нескольких лет ленинградским отрядом технической службы будет выпущена целая малая серия аналогичных автомобилей. С началом поставок в гарнизон автонасосов АН-30(130)64А часть АГДЗС будет выполнена на их базе, а впоследствии - на базе модели 127А. Разумеется, в процессе совершенствования происходила замена оборудования, например, круглые крышевые прожекторы ПЗ-25 автомобилей первых выпусков уступили место современным ПКН-1500. Позднее встречаются упоминания о комплектации автомобиля дымососами ПД-14 (производительностью 14000 м3/ч) и приводом от двигателя бензомоторной пилы «Дружба-4». Ну и, конечно, с введением ГОСТ-21392-75 - во внешнем виде автомобилей появились красные и белые цвета. Ну вот в принципе и всё, что можно рассказать про самодельные АГДЗС-12(130). Дальше всё пошло просто по накатанному пути, как это было и ранее имеется информация о поставках таких автомобилей в другие города СССР.

 В начале 70-х годов наступает бурный этап развития советской газодымозащитной службы. Растёт количество пожарных гарнизонов, оснащённых изолирующими противогазами, укрепляется материально-техническая база. Повторяя путь пройденный Москвой и Ленинградом, важным шагом в становлении службы становится создание каждым крупным гарнизоном пожарной охраны своего АГДЗС. Изобретать тут особенно нечего - повторяй лучшее! Ведь техническая служба Москвы и Ленинграда секретов из своих разработок не делала.

 Время заводского изготовления автомобилей ГДЗС наступает только в 1981 году, когда Прилукский завод выпускает три опытных образца АГ-24(130) модели 198. 24 кВт - это мощность двух два стандартных генераторов, работающих совместно. Помимо стандартной комплектации

АГДЗС на шасси ЗиЛ-130 запасными регенеративными патронами, баллончиками с кислородом, комплектом инструмента обслуживания дыхательных аппаратов и электроинструментом, как особенность следует отметить, что автомобиль комплектовался двумя переносными дымососами

ДПЭ-7, двумя стационарными и тремя переносными прожекторами ПКН-1500. Общая длина кабеля, размещенного на 8 катушках составляла 400 м.

 … Сейчас речь шла об автомобилях газодымозащитной службы на шасси ЗиЛ-130. При всех преимуществах унификации их шасси, кузовов, элементов дополнительной с пожарными автонасосами на базе которых они создавались, они унаследовали и ряд недостатков. Например, сравнительно небольшую вместимость кузова, в котором было сложно совместить комфортные условия для боевого расчёта и размещение всего необходимого оборудования. Вывод напрашивался сам-собой - требовалось производство АГДЗС на автобусном шасси. Благо конструкция таких специальных автомобилей с электрогенераторами на борту была отработана и уже применялась ленинградцами в АСО, изготовленных отрядом техслужбы.

*Из статьи Жуков И.Л. «Московские "газовки" - от АМО-4 до "ГАЗон NEXT". Часть 1 (1933 -1992)» на dzen.ru О пожарной технике и не только. 18 апреля 2023. Благодарность и уважение автору за просвещение!*

 В середине 1960-х начинается эпоха ЗиЛ-130 в Советской Пожарной охране. Техотряд УПО Москвы стал первым, кто приспособил шасси 130-го под АГДЗС. В июле 1967 года газета московских пожарных "Боевой сигнал" радостно рапортует, что "...отделом техники и связи УПО УООП Мосгорисполкома, совместно с отрядом технической службы разработана и изготовлена новая конструкция автомобиля газодымозащитной службы на шасси ЗиЛ-130, который направлен в часть для постановки в боевой расчёт".

Машина получила официальное название АГДЗС-12(130). А первой частью, на вооружение которой поступила новая "газовка", стала ПЧ №9 на Красной Пресне. В конце 1960-х через эту часть прошли многие опытные образцы новой пожарной техники.

 К 50-летию Советской власти коллектив отряда технической службы обязался изготовить серию новых АГДЗС-12(130). Сколько всего было изготовлено таких "газовок" достоверной информации найти не удалось. Возможно, машин было четыре. Но не больше.

 При проектировании машины был учтён опыт эксплуатации АГДЗС на шасси ЗиС-150/ЗиЛ-164. В первую очередь это касалось стационарного электрогенератора, мощность которого была повышена до 12 кВт. На машине появился преобразователь частоты тока, а также два различных щитка управления - один для нормальной частоты, другой для повышенной. Все эти нововведения позволили одновременно и без проблем использовать всё электрооборудование входящие в комплектацию нового АГДЗС.

 Кабина расчёта вмещала 11 человек включая водителя. Размещение аппаратов КИП было продумано таким образом, чтобы их можно было надевать при следовании машины на пожар, не выходя из кабины.

 На машине имелось три переносных прожектора ПЗ-35, переходные распределительные коробки, 7 катушек по 50 метров кабеля на каждой для питания электрооборудования. Новый электродымосос повышенной мощности, жёсткие металлические рукава которого традиционно укладывались на крыше автомобиля. В отсеках размещались три цепные пилы, дисковая пила с корундовым диском, электродолбёжник, гидравлические ножницы. Имелся комплект для борьбы с утечками газа, путевой шпагат, спасательные верёвки, групповые и индивидуальные фонари, полный комплект диэлектрики, шанцевый инструмент, теплоотражательные костюмы и брезентовое полотно на стойках.

 В качестве дыхательных аппаратов предусматривались Р-12 и КИП-8, и в комплектацию автомобиля входили запасные кислородные баллончики и регенеративные патроны к ним.

Сохранилось достаточно много фото этих машин, в том числе и в новой цветографической схеме с белыми полосами и передними дверьми (ГОСТ-21392-75, вступил в силу 1 января 1977 года). Но вот найти фотографию такой машины с белыми госномерами серии МКМ не удалось. Отсюда можно сделать вывод, что к 1981 году они уже не эксплуатировались...

**Ленинградские идеи**

 Московский техотряд не был одинок в массовом создании оригинальной пожарной техники неосвоенной специализированными заводами-изготовителями. Начиная ещё с 1930-х годов специалисты технической службы УПО Ленинграда создавали уникальные образцы пожарных автомобилей, необходимых местному гарнизону. И в Москве, и в Ленинграде практически одновременно появлялись пожарные новинки того или иного назначения. Оба гарнизона выпускали большую номенклатуру техники. И не только для себя. Например в 1950-х годах Москва поставляла в другие регионы Советского Союза рукавные (АР) и штабные (АШ) автомобили, а Ленинград автомобили связи и освещения (АСО), АГДЗС и АШ собственного производства. Но к началу 1960-х московский техотряд сосредоточился исключительно на выпуске единичных экземпляров для нужд гарнизона. А в Ленинграде наоборот, решили наращивать выпуск нужной в стране пожарной спецтехники. АГДЗС как раз был из таких. Но всё же производить вручную кузова для спецмашин было очень долго и трудоёмко для пожарных мастерских. И в конце концов от него решили отказаться. Зачем изготавливать машину с нуля, когда проще взять уже готовый серийный пожарный автомобиль и просто переоборудовать его для нужд ГДЗС? Как это было с самыми первыми АГДЗС в 1933 году - в Москве, как мы помним, был переоборудован автонасос "Автодоровец", а в Ленинграде в "дымку" был переделан автонасос на шасси Я-3. Вот и в конце 1960-х выбор тоже пал на автонасос АН-30(130) мод.64 производства Прилукского завода. Заводская кабина автонасоса была трёхрядной, и вмещала 10 человек. Это как раз подходило и для АГДЗС. Насос на АН демонтировался, зато устанавливался стационарный электрогенератор с приводом от двигателя шасси. А в отсеках вместо рукавов и пенобака размещали дымосос и другое оборудование свойственное АГДЗС. Именно такими массовыми переделками на благо всей страны и занялись в Ленинграде. Первый экземпляр машины, получившей название АГ-12(130), появился в начале 1970 года. В дальнейшем для АГ-12(130) стали приспосабливать более современные насосно-рукавные автомобили АНР-40(130) мод.127А. Причём ленинградцы не только сами занимались переоборудованием АНР в АГДЗС, но и предоставляли чертежи и документацию в другие гарнизоны для переоборудования машин на местах.

 Вот и в Москве, во второй половине 1970-х годов по подобию ленинградских машин были изготовлены несколько АГ-12(130), базой для которых послужили АН-40(130Е) мод.127 и АНР-40(130) мод.127А.

 … При этом в ленинградском техотряде ещё с средины 1960-х был освоен выпуск автомобилей связи и освещения на базе автобусов ПАЗ. Они оснащались электрогенератором с приводом от двигателя шасси и были весьма практичны, как для размещения оборудования, так и для работы расчёта внутри машины...

 В общем идея напрашивалась сама собой - сделать АГДЗС на базе автобуса. Опытный экземпляр машины, получивший название АГ-12(672), был изготовлен ленинградским техотрядом в 1979 году.

 С начала 1980-х ленинградские газодымозащитные ПАЗ-672 стали поставляться для нужд гарнизонов всего СССР. И так же как раньше ленинградцы предоставляли чертежи и документацию для выпуска таких машин на местах.

**Первая заводская**

В 1981 году Прилукский завод наконец-то начинает производство серийных АГДЗС. Машина получила обозначение АГ-24(130) мод.198 и практически повторяла идею ленинградцев - в её основе был АНР-127А.

 Внешне серийные АГ-24(130) мод.198 можно отличить от переоборудованных в гарнизонах АНР по круглому пеналу для носилок на крыше кузова, по двум стационарным прожекторам над кабиной, и по расположению ступенек на задней стенке кузова.

 Конструкция АГ-24(130) мод.198 предусматривала установку двух стандартных генераторов ЕСС5-62-4У2 по 12 КВт каждый. Их суммарная мощность - 24 кВт и указывалась в индексе модели. Но изучая экземпляры дожившие в некоторых гарнизонах до наших дней, мы с коллегами обратили внимание, что все они были оснащены только одним генератором, а место второго пустовало. И в заводских документах этих машин тоже было указано про оснащение только одним генератором. То есть по факту машины были АГ-12, несмотря на официально обозначение АГ-24. Выпускались ли в реальности серийные машины с двумя генераторами, или в таком виде существовал лишь опытный экземпляр или ограниченная партия, на данный момент нам выяснить не удалось.

 АГ-24(130) мод.198 комплектовались двумя дымососами ДПЭ-7, двумя стационарными и тремя переносными прожекторами ПКН-1500, электроинструментом, комплектом для обслуживания дыхательных аппаратов.

 Первые "газовки" 198-й модели поступили в Москву в начале 1980-х. Есть предположение, что и опытный экземпляр тоже служил в Москве.

**АГ на шасси ЗиЛ-130 начала 1990-х**

 В начале 1990-х в гарнизон поступила большая партия новых АГ на шасси ЗиЛ-130. Они были унифицированы с модернизированным АНР-127Б с угловатой надстройкой. Ранее как-то было принято считать, что это были АГ производства Прилукского завода. Но по найденным недавно заводским отчётам выпуск АГ-24(130) мод.198 там был прекращён ещё в 1985 году. За прояснением истории этих машин пришлось обратиться к ветерану, бывшему начальнику отдела техники УПО Москвы Владимиру Петровичу Аникееву. С его слов это была разработка Московского комитета по науке и технике совместно с ВНИИПО. Для переоборудования брались АНР-40(130)-127Б с базы хранения Московского гарнизона. Само переоборудование проходило на одном из предприятий Ивановской области, и к этому было причастно Ивановское пожарно-техническое училище. Более точной информации пока найти не удалось.

 Эти АГ прослужили до начала 2000-х, а машина из ПЧ №11 ещё иногда стояла в расчёте в конце "нулевых".

*Пожарные автомобили: Учебник для пожарно-технических училищ. Под общ. ред. М. Д. Безбородько. Машиностроение. Ленингр. отд., 1982.*

Автомобиль газодымозащитной службы предназначен для доставки к месту пожара личного состава отделения ГДЗС, газодымозащитного вооружения, средств дымоудаления, связи и освещения, электромеханизированного и другого инструмента.

 Автомобиль ГДЗС монтируется на шасси грузового автомобиля, ЗИЛ-130. Кузов металлический,. кабина боевого расчета салонного типа. Пол кабины выполнен на уровне подножек кабины, что облегчает вход к выход из нее. Между кабиной водителя и кабиной боевого расчета устроена перегородка, в которой установлен пульт управления и реостат генератора. За кабиной боевого

расчета расположены отсеки для размещения пожарно-технического вооружения. Автомобиль оборудуется синхронным генератором переменного тока для привода электрифицированного

инструмента. Генератор со всеми распределительными узлами объединен в электросиловую установку. Привод генератора осуществляется от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности и карданную передачу. Установлен асинхронный преобразователь частоты тока для генерирования тока высокой частоты. Использование тока повышенной частоты позволяет уменьшить габаритные размеры и массу переносного электроинструмента. В кабине и кузове: размещены остальные элементы электросиловой установки: регулятор напряжения генератора, блоки. На крыше кабины стационарно установлены антенна и прожектор.

 На автомобиле вывозятся: газодымозащитное вооружение (кислородно-изолирующие противогазы, регенеративные патроны, кислородные баллончики, дымосос); электроаппаратура и инструмент; сигнальные переговорные устройства и катушки е кабелем к ним; механизированный и немеханизированный инструмент; электрозащитные средства: диэлектрические перчатки, боты, коврики.

 Пожарные автомобили газодымозащитной службы выпускаются гарнизоном пожарной охраны г. Ленинграда, а также изготовляются отрядами или частями технической службы других гарнизонов.

**Техническая характеристика автомобиля газодьшозащитной службы АГДЗС-12(130)**

Число мест в кабине: водителя 2, боевого расчета 8;

Генератор: марка ЕСС 62-4М

напряжение, В 230

мощность, кВт 12

Количество оборудования, шт.:

прожектор ПЭС-25 3

 » ПЭС-45 1

 » ПКН 1,5 кВт 1

электропила 2

электродолбежник 1

электробетонолом 1

дымосос ПД-100 1