**02-060 БПС-4АД-90 бензоперекачивающая станция на шасси ГАЗ-АА/ММ 4х2 с насосом 4АД-90 подачей 1 м3/мин для перекачки горючего из бензохранилищ и ж. д. цистерн, приёмные и раздаточные шланги 75 мм по 20 м 4 шт., боевой расчет 2 чел., вес: боевой 2.66 т, полный до 3.25 т, 42/50 лс, 50 км/час, штучно, вероятно МЗПМ Москва, з-д №5 Главтекстильмаш г. Орёл 1936-41 г.**



 Исходя из приложенных «Руководств по …», очевидно, что в основе бензоперекачивающей станции БПС-4АД-90 лежит конструкция автонасоса ГАЗ-АА, получившего в предвоенные годы наименование ПМГ-1. То есть ситуация, обратная той, когда в 1944 году на Московском заводе пожарных машин (**в годы войны -** Московский завод №792) было начато производство автонасоса ПМГ-3, в основе которого была конструкция упрощенной бензоперекачивающей станции БП-ПД. Кроме того, весьма вероятно *(см. приложенные фото*), что производство БПС-4АД-90 было начато в 1936 году на МЗПМ.

Ближе к 1940 году *(см. каталог Дм. Дашко)*, их выпуск был налажен в Орле на **заводе №5 Главтекстильмаша Народного комиссариата общего машиностроения СССР. Похоже, что с началом Великой Отечественной войны их выпуск был прекращен.**

 **Это предположения, надеюсь, профессионалы истории нашего автомобилестроения прояснят ситуацию.**

**О послевоенном выпуске БПС на Московском заводе пожарных машин.**

 Развитием БПС-ПД стала бензоперекачивающая станция БПС-ПД-50 с насосом ПН-1200 на шасси бортового автомобиля ГАЗ-5. В отличие от БПС-ПД она имела механизм управления дроссельной заслонкой, расположенный около насоса, а также иную конструкцию крепления и привода насоса. Более мощной была машина ПСГ-65/130 (БПС-51), выпуск которой был начат в 1952 году. Ее особенностью являлось размещение насосной установки в особом отсеке (насосной кабине) между кабиной и кузовом автомобиля. В нем устанавливали центробежный насос ЦСП-51 производительностью до 130 м3/ч с приводом от КОМ шасси, разводные напорно-всасывающие коммуникации, топливные фильтры, панель приборов, полевой телефон, два огнетушителя и органы управления, позволявшие дистанционно изменять режим работы двигателя и сцепления. Рукава, запчасти и запасное колесо перевозили в кузове. В 1960 году эту машину сменила модернизированная станция ПСГ-65/130Б с новым насосом ЦСП-57 прежней производительности.

 В 1964 г. была принята на вооружение перекачивающая станция горючего ПСГ-160 на шасси ЗиЛ-130. Ее выпуск был налажен на машиностроительном заводе в Нальчике.

 **Бензоперекачивающая станция (БПС)** монтировалась на шасси грузового автомобиля ГАЗ-АА или ГАЗ-ММ и предназначалась для перекачки горючего из стационарных бензохранилищ и железнодорожных цистерн в бензовозы и другие емкости.

 В задней части рамы автомобиля был смонтирован центробежный насос 4АД-90 производительностью 1000 л/мин. Крутящий момент к нему передавался от коробки отбора мощности, расположенной за коробкой передач, посредством верхнего карданного

вала. Для исключения перегрева двигателя при перекачке имелась дополнительная система его охлаждения. Теплая вода из радиатора поступала по трубе в рубашку перекачивающего насоса, а затем, охладившись, возвращалась в водяную рубашку двигателя. Продолжительность работы насоса с имеющимся в баке машины горючим составляла 6 часов. Машина комплектовалась четырьмя шлангами. Изготавливалась штучно на заводе №5 Главтекстильмаша в г. Орел (Дм. Дашко) по заказу Управления снабжения горючим РККА с 1936 по 1941 г.

 **Тактико-технические данные**

Базовый автомобиль  ГАЗ-АА/ГАЗ-ММ
Колесная формула                        4х2
Снаряженная масса, кг                 3250
Производительность насоса, л/мин  1000

Наибольшее давление, атм 10

Единовременная заправка машин, шт. 2 или 6

Продолжительность работы на одной заправке час. 6

Глубина всасывания, м 0.6
Максимальная скорость, км/ч  50
Мощность двигателя, лс                42/50

*Из книги «Автомобили Красной Армии 1918-1945». - М.: Яуза: Эксмо, 2009. Автор Кочнев Е. Д.*

Автомобили службы горючего.

 С середины 1930-х годов на шасси ГАЗ-АА монтировали простые топливные цистерны двойного назначения вместимостью 900-1200 л, снабженные задними раздаточными кранами, комплектом рукавов, боковым ящиком для вспомогательного оснащения и огнетушителем. Их опорожнение производилось самотеком. В связи с небольшой полезной нагрузкой полуторок достаточно тяжелое оборудование бензозаправщиков с собственной насосной системой в довоенное время не устанавливалось, зато такие шасси широко применялись для монтажа более легкого оснащения мобильных бензоперекачивающих станций ( БПС), которые использовались в армейских и авиационных формированиях. Они служили для механизированной заправки автоцистерн светлыми сортами горючего и групповой раздачи его потребителям, для перекачки топлива из железнодорожных цистерн, стационарных средств хранения или магистральных трубопроводов.

 **БПС-4-АД-90 (вторая половина 1930-х г.)** - простая бензоперекачивающая станция на автомобиле ГАЗ-ММ. В его задней части продольно размещался центробежный насос 4-АД-90, который приводился от трансмиссии шасси и снабжался объединенной системой водяного охлаждения с автомобильным двигателем, обеспечивавшей устойчивую работу обоих агрегатов в стационарном режиме без перегревания. В средней части на раме шасси устанавливался горизонтальный барабан с набором напорно-всасывающих рукавов. Станция комплектовалась приемными и раздаточными патрубками, контрольно-измерительными приборами, огнетушителем и прожектором на крыше. Максимальное время работы на одной заправке топливного бака достигало 6 часов. Снаряженная масса Б П С составляла 2660 кг.

 … В начальный период Великой Отечественной войны в подразделениях РККА, на военных аэродромах и на нефтебазах применялись автомобильные бензоперекачивающие станции БПС-ПД, БПС-АД и БПС-4-АД-90 довоенного образца с передним и задним расположением насоса соответственно, а на упрощенном шасси ГАЗ-ММ были разработаны новые столь же простые машины службы горючего, например **БПС-42 (БПУ-42) (1942-43 г.).**