

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 3

ЗИЛ-130 ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА



ЛУЧШАЯ ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА ☆ ПРОСТО, НАДЕЖНО, ЭФФЕКТИВНО ☆ ДОЛГОЖИТЕЛЬ И РЕКОРДСМЕН

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск № 3, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. В. Мионович

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казакско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

10 (верх): © m3dhdr.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

Редакция благодарит пожарную часть
№ 52 г. Зеленодольска



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Артём Юлдашев

Дата выхода в России 19.04.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Пожарные автоцистерны на шасси ЗИЛ-130 выпускали почти 45 лет. Недаром при упоминании пожарного автомобиля перед глазами возникает именно этот образ — «стотридцатка» в бело-красном мундире с пеналами и лестницами на крыше.

Не машина, а загляденье

В 1965 году на Московском автомобильном заводе имени И.А. Лихачева состоялся долгожданный переход на производство нового грузовика ЗИЛ-130. Его начали готовить еще в середине 50-х годов, когда стало ясно, что выпускаемая модель быстро устаревает и ей надо готовить замену. Конструкция ЗИЛ-130 устоялась не сразу. В самом начале к новому грузовику пытались пристроить V-образный 6-цилиндровый двигатель, который оказался очень сырым. Потом предложили сделать базовым для всего семейства рядный 6-цилиндровый двигатель — по сути это была глубокая модернизация имеющегося на тот момент в распоряжении завода двигателя ЗИС-120, но с верхним расположением клапанов. Испытав несколько опытных образцов ЗИЛ-130 с этим мотором, конструкторы пришли к выводу, что для машины надо разрабатывать новый, более современный мотор. С появлением 6-литрового 8-цилиндрового V-образного двигателя мощностью 150 л.с.

сложился окончательный вариант конструкции грузовика ЗИЛ-130. По меркам 60-х годов новый мотор был даже более мощным, чем необходимо для грузовика грузоподъемностью 5 т. Но создатели машины легко обосновали избыточную энерговооруженность грузовика — ему предстояло работать в основном в составе автопоездов. Конечно, с позиции сегодняшнего дня двигатель ЗИЛ-130 не кажется таким уж мощным, скорее наоборот. Но вспомним, что мощность двигателя у предшественника ЗИЛ-164А составляла всего 100 л.с. И получается, что была достигнута прибавка мощности в 1,5 раза, а грузоподъемность машины увеличилась всего на одну тонну — с 4000 до 5000 кг. Грузовик ЗИЛ-130 дополнительно получил гидроусилитель рулевого управления, синхронизированную 5-ступенчатую коробку передач, новую и довольно эффективную тормозную систему. Недаром многие водители на полном серьезе говорили, что по легкости и удобству управления пятитон-

ная «стотридцатка» вплотную приблизилась к легковым автомобилям (таким как «Москвич-407» и ГАЗ-21 «Волга») — лестное сравнение для создателей машины. А создатели действительно старались. Даже внешне новый грузовик серьезно отличался от предшественников — «стотридцатка» получила новое оперение в стиле современных американских грузовиков и пикапов, большую трехместную кабину с панорамным ветровым стеклом и системой стеклоомыва, с эффективной системой вентиляции и отопления (совсем недавно на грузовики отопители вообще не ставили). Огромный капот автомобиля поднимался на пружинах, обеспечивая удобный доступ к двигателю и всем его агрегатам. Вспомним, что на ЗИЛ-164А открывались только боковые створки капота, обеспечивающие доступ к двигателю только с боков, в то время как большинство работ на нем удобнее проводить сверху. Одним словом, по всем статьям получилась не машина, а загляденье. Недаром сегодня



Московская образцово-показательная пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б



Первый опытный образец пожарной автоцистерны АЦ-40(130)-63

многие говорят о том, что «стотридцатка», созданная конструкторским коллективом под руководством А. М. Кригера, стала самым удачным грузовиком за всю историю ЗИЛа. Вот только ее массовый выпуск долгое время не могли наладить. Государственные приемочные испытания ЗИЛ-130 прошел еще в 1961–1962 годах и был рекомендован к серийному выпуску,

массовым он стал после 1965 года, когда на полную мощь заработали все реконструированные производства. Правда, и в этом случае сборку ЗИЛ-130 сдерживал старый сборочный конвейер, построенный еще для грузовиков ЗИС-5. При всем желании его производительности не хватало для выхода на запланированные объемы производства. Вопрос решился только в 1974 году, когда

вого шасси особенно страдали пожарные автоцистерны. Эффективность пожарного автомобиля во многом определялась объемом вывозимого на пожар запаса воды и производительностью водяного насоса, которая напрямую зависела от мощности двигателя базового шасси. Проектирование новых пожарных автоцистерн на шасси грузовиков ЗИЛ-130 было по-

Многие считают ЗИЛ-130 самым удачным грузовиком за всю историю Завода имени И. А. Лухачева

но под новую модель требовались большие капиталовложения. Ведь разговор был не только о смене одной модели на другую — речь шла о наращивании объемов производства грузовиков. Для выпуска новых V-образных моторов реконструировалось моторное производство: новый двигатель должны были выпускать на полуавтоматических линиях, где доля ручного труда сводилась к минимуму. Для производства кабин перестраивался кузовной корпус — монтировались сварочные полуавтоматы, новые окрасочные и сушильные камеры, сборочные конвейеры. Небольшими партиями по обходным технологиям выпуск грузовиков ЗИЛ-130 был начат еще в 1962 году, но по-настоящему

был построен и запущен в эксплуатацию новый автосборочный корпус.

От грузовика к цистерне

В 1965 году, со сменой на конвейере базового автомобиля, производители спецтехники на шасси московских грузовиков вынуждены были задуматься о проектировании новых моделей. Новый грузовик ЗИЛ-130 существенно отличался от предшественника как по грузоподъемности, так и по мощности двигателя. Глупо было просто приспособить старые надстройки на новое шасси без улучшения потребительских характеристик специальных машин. Раньше от низкой грузоподъемности и недостаточной мощности двигателя базово-

ручено Особому конструкторскому бюро №8 еще в 1961 году. Это КБ было образовано в 1950 году в городе Прилуки Черниговской области (Украина). Ведущим конструктором по новой автоцистерне назначили Н. И. Облапохина, а проектирование кабины и кузова поручили В. Р. Новаку. С точки зрения компоновки новая пожарная цистерна на шасси ЗИЛ-130 не представляла собой ничего особенного: на предыдущих моделях была хорошо отработана классическая схема, когда в центральной части шасси размещался водобак, а в корме находился насос, приводимый карданной передачей от коробки отбора мощности, установленной на коробке перемены передач базового шасси. Главной задачей конструкторов стала



Автоцистерны АЦ-40(130)-63 первых лет выпуска на параде пожарной техники в Киеве

реализация возможностей нового шасси с учетом требований пожарных. Новое шасси позволило улучшить условия размещения и следования на пожар боевого расчета в двухрядной семиместной

кабине. По сравнению с автомобилями недавнего прошлого, кабина боевого расчета стала более просторной — ее длина увеличилась на 100 мм, а ширина на 50 мм. И впервые в отечественном автомоби-

лестроении в салоне боевого расчета установили дополнительный автономный бензиновый отопитель О-15. Не будем забывать, что страна у нас северная и отрицательные температуры не редкость,



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63, оснащенная переносной мотопомпой МП-800

Модернизированная пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63А



пожарные работают с водой, и зачастую их костюмы промокают насквозь. В этих условиях теплая кабина для пожарного расчета — просто подарок, особенно после боевого выезда.

Сама надстройка пожарной машины не претерпела серьезных изменений по сравнению с предшественницей — пожарной цистерной АЦ-30(164А)-53А на шасси ЗИЛ-164А. Ее просто переставили с одной автоцистерны на другую, сделав привязку по шасси. Правда, с учетом претензий по-

жарных были несколько увеличены размеры отсеков кузова, что позволило улучшить расположение пожарно-технического вооружения (ПТВ). Такая преимущество конструкции надстройки обещала быстрое освоение производства.

Успешные испытания

Первый опытный образец АЦ-30(130)-63 (иногда ее еще называли по-старому ПМЗ-63 — пожарная машина ЗИЛ модели «63») построили в ноябре 1962 года.

Тогда же машина была представлена межведомственной комиссии для прохождения государственных испытаний, которые она с успехом выдержала. Решением государственной комиссии пожарная автоцистерна АЦ-30(130)-63 была рекомендована для серийного производства.

Во время ходовых испытаний новая автоцистерна АЦ-30(130)-63 демонстрировалась в московском, киевском, черниговском, оршанском и других гарнизонах, работники которых высказывали свои замечания и пожелания к новому автомобилю. Было много хороших отзывов, но основные недостатки всплыли чуть позже, во время эксплуатации первых серийных образцов.

К сожалению, конструкторы пожарных машин склонны к некоторой консервативности — каждую новую модель они старались проектировать, сохраняя однажды найденные приемлемые решения. Вот и на АЦ-30(130)-63 водобак пришлось несколько приподнять над рамой шасси, так как под ним пропустили карданную передачу с промежуточными опорами для привода расположенного в корме насоса. Кроме того, пенобак емкостью 150 л расположили над насосом, тоже достаточно высоко. Конструкторы разместили запасное колесо автомобиля АЦ-30(130)-63 на крыше надстройки, прекрасно понимая, что пользо-



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63А в бело-красной окраске по новому ГОСТу 1975 года



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б. Обратите внимание на новое положение пеналов на крыше автомобиля

ваться им будет крайне неудобно (попробуйте без грузоподъемных приспособлений поднять тяжеленное колесо от ЗИЛ-130 почти на трехметровую высоту с уровня дороги), но другого подходящего места на машине просто не оставалось. Кстати, верхнее расположение запасного колеса потребовало изменить положение пеналов для всасывающих рукавов, приподняв их еще выше и установив практически параллельно уровню дороги. Такое расположение колеса и пеналов увеличило и без того высокий центр тяжести машины. В самих этих решениях не было ничего особенного — примерно так делали на всех предыдущих автоцистернах, разработанных в Прилуках. Только с каждым разом объем водо- и пенобака увеличивался, а скорость базового шасси возрастала. И если раньше на относительно тихоходной технике проблем с такой компоновкой пожарных автоцистерн не возникало, то на ЗИЛ-130 вдруг обнаружились серьезные проблемы с устойчивостью и управляемостью. И все из-за высоко расположенного центра тяжести и возросших центробежных сил, действующих на автомобиль. На государственных испытаниях новая пожарная автоцистерна на ровных и прямых участках шоссе с полной нагрузкой достигала скорости 100 км/ч, а по плохому

бульварному шоссе, благодаря мягкой подвеске, способна была двигаться со скоростью 60–70 км/ч. Этот почти невероятный результат для пожарных автомобилей того времени, безусловно, произвел впечатление на межведомственную комиссию. Но удержать на дороге, особенно сколькой, двигающийся на такой скорости автомобиль с более чем двумя тоннами бултыхающейся

в баке воды для обычного водителя представлялось невероятно трудной задачей. Поэтому на серийных образцах ввели ограничитель оборотов двигателя, искусственно снизив максимальную скорость машины до 80 км/ч — тоже довольно высокий показатель для того времени. Но это не спасло автомобиль от частых ДТП с печальными последствиями. Навыки вождения у большин-

На снимке хорошо видна рукавная катушка РК-4, навешиваемая на заднюю панель







ЗИЛ-130 ПОЖАРНА



ЗИЛ-130 ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА



ства водителей остались прежними, а новая техника требовала более серьезного и вдумчивого обращения. Прошло немало времени, прежде чем водители научились справляться с управлением пожарными автоцистернами на шасси ЗИЛ-130.

Жалобы и проблемы

Первую партию новых пожарных автомобилей страна по плану должна была получить в конце 1963 года, но серийный выпуск базовых шасси в Москве задерживали. Поэтому к производству пожарной автоцистерны АЦ-30(130)-63 на Прилукомском заводе пожарных машин, находящемся неподалеку в поселке Ладан, приступили только в 1965 году — сразу как только Московский автозавод имени И. А. Лихачева перешел на выпуск новых шасси. Но в первоначальном виде пожарную автоцистерну выпускали недолго, всего два года (1965–1967), и за это время изготовили только 1481 машину.

Первые серийные АЦ-30(130)-63 оснащали переносной мотопомпой МП-800, размещенной в одном из отсеков, и рукавной катушкой РК-4 на пневматических шинах, навешиваемой на заднюю панель автоцистерны.

Эти дополнительные аксессуары расширяли функциональные возможности пожарного автомобиля. Правда, на серийных машинах от мотопомпы вскоре отказались. Мотопомпа позволяла наполнять цистерну даже в том случае, когда сама машина не могла спуститься к водоему — например, при заборе воды на заболоченных берегах. Но основное применение машина на шасси

ЗИЛ-130 находила все же не в сельской местности, а в городах, где потребность в такой перекачке отсутствовала. Зато на машине требовалось разместить довольно громоздкие кислородно-изолирующие противогазы для всего боевого расчета, а для них конструкторы места не предусмотрели вообще. Поэтому поступавшие в часть новые АЦ-30(130)-63 нередко переделыва-



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б, прошедшая капитальный ремонт



Пожарные автоцистерны АЦ-40(130)-63Б во время боевого выезда

ли, удаляли мотопомпу и перестраивали ее отсек для хранения противогозов. В конце концов на заводе конструкцию машины были вынуждены пересмотреть и отказаться от размещения переносной мотопомпы. Была и еще одна веская причина, почему отказались от комплектации автоцистерны переносной мотопомпой. Дело в том, что мотопомпы сам Прилуцкий завод пожарных

машин не производил, а получал их с Ливенского завода противопожарного машиностроения. Качество иногда оставляло желать лучшего, но все рекламации по мотопомпам приходили в поселок Ладан, и отчетные показатели предприятия падали. Естественно, что заводчане с радостью отказались от комплектации машины мотопомпой, ссылаясь на рекомендации пожарных.

Проблемой для пожарных стала и рукавная катушка РК-4 (позже РК-4А) на пневматических шинах, которая навешивалась на заднюю панель автоцистерны. Она позволяла значительно быстрее прокладывать рукавные линии, но при навешивании сзади перекрывала доступ к насосному отделению, которым пользоваться приходилось значительно чаще, чем самой рукавной катушкой. Ее постоянно приходилось снимать (а потом и устанавливать на место), даже когда необходимости в ней не было. При этом она довольно габаритная и тяжелая (166 кг).

Постоянные жалобы боевых расчетов на эту проблему привели к появлению простейшего решения: в гарнизонах стали переделывать держатели для катушки, чтобы они открывались в сторону, наподобие калитки, обеспечивая свободный доступ к насосному отсеку. Правда, чаще всего открывающийся держатель для катушки делали из подручных материалов, не самых качественных, а нагрузка на держатель (вспомним вес катушки) приходилась большая. К тому же катушка размещалась на самом задке автомобиля, где и без того колебания на ухабах ощущаются довольно сильно. В общем, «калитки» стали



Пожарные автоцистерны АЦ-40(130)-63Б на вооружении пожарной части города Бреста (Республика Беларусь)



Установка пожарной автоцистерны на забор воды из открытого водоема

ломаться, уродуя заднюю стенку пожарного автомобиля. Возможно, именно по этой причине сам Прилуцкий завод пожарных машин не спешил использовать это новшество на серийной продукции, продолжая выпускать автоцистерны со старым стационарным креплением катушки. В начале 80-х годов от катушки просто откажутся и перестанут комплектовать ею новые автомобили.

Модернизированные варианты

И все-таки по совокупности своих качеств новая автоцистерна АЦ-30(130)-63 произ-

вела впечатление на пожарных. Это был довольно простой, надежный, а главное очень эффективный пожарный автомобиль. Производительность штатного центробежного насоса ПН-30КФ номинальной производительностью 30 л/сек за счет более мощного двигателя базового шасси возросла до реальных 40 л/сек (2420 л/мин), а запаса вывозимых средств для тушения огня хватало, чтобы справиться с большинством возникающих возгораний.

В 1966 году в уже знакомом нам ОКБ-8 (в том же году его переименовали

в ОКБ-ПМ) под руководством Г. М. Павленко началась модернизация выпускаемой автоцистерны на шасси ЗИЛ-130 по результатам первого опыта эксплуатации машин непосредственно в гарнизонах. У обновленной цистерны, получившей наименование АЦ-30(130)-63А, отделили кабину расчета от кузова (ранее они выполнялись как единое целое), что позволило несколько снизить возникающие в надстройке нагрузки, приводящие к разрушительным воздействиям. Грубо говоря, раздельная установка кабины и надстройки с водобаком позволила повысить долговечность машины и улучшить ее ремонтпригодность. Внешне модернизированную модель можно отличить по изменившимся подкрылкам надстройки: если раньше они выполнялись круглыми, то теперь получили трапециевидную форму. К концу 1966 года изготовили первую партию из 80 модернизированных автоцистерн, а серийно такие пожарные автоцистерны выпускались с 1967 по 1983 год.

В 1969 году в ОКБ-ПМ была разработана усовершенствованная модель цистерны АЦ-40(130)-63М с насосом увеличенной производительности ПН-40У вместо ПН-30КФ, благо мощность двигателя позволяла это сделать. В серийное производство машина с таким насосом пошла в 1972 году, при этом марка самой цистерны осталась



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б поздних лет выпуска в Санкт-Петербурге



Хорошо видна застекленная створка насосного отсека, позволяющая наблюдать за работой насоса даже в закрытом положении

неизменной. В таком виде АЦ-30(130)-63А стала одним из самых массовых пожарных автомобилей в СССР — всего завод изготовил 16 161 такую машину. Она трудилась, наверное, в каждой пожарной части на всей территории СССР и заслуженно пользовалась репутацией лучшей пожарной автоцистерны советского периода. Большое количество этих автомобилей было отправлено за рубеж, так как они присутствовали в экспортной программе Внешнеторгового объединения «Автоэкспорт».

Несмотря на довольно удачную конструкцию и востребованность модели АЦ-40(130)-63А, в ОКБ-ПМ в 1977 году приступили к дальнейшей модернизации выпускаемого пожарного автомобиля. Под руководством Н. Г. Ярмоленко была разработана техническая документация на цистерну АЦ-40(130)-63Б. Опытный образец этой машины изготовили в 1978 году, а до конца года построили еще 19 товарных машин. Уже в следующем году автоцистерна АЦ-40(130)-63Б получила государственный знак качества.

Одной из особенностей модернизированной машины стал объем водобака до 2350 л и пенобака до 165 л (на предыдущей версии — 2100 л и 150 л соответственно), при этом полная масса автомобиля возросла относительно немного, всего на полтонны. Увеличение весовых характеристик стало возможным благодаря тому, что на Мо-

сковском автозаводе имени И. А. Лихачева запустили в серию автомобиль ЗИЛ-130-76 с увеличенной на 1 т грузоподъемностью (она выросла с 5000 до 6000 кг). Но первое время таких машин выпускалось относительно немного, и параллельно продолжался выпуск старых шасси с меньшей грузоподъемностью. Поэтому в поселке Ладан новая модель пожарной машины АЦ-40(130)-63Б долгое время выпускалась параллельно со старой автоцистерной АЦ-40(130)-63А, постепенно вытесняя ее из производственной программы.

В 1983 году внешний вид выпускаемых автоцистерн был немного подправлен, в частности была подрезана «юбка» надстройки в задней части, а с 1984 года выпускалась только цистерна АЦ-40(130)-63Б. Причем в этот год был поставлен своеобразный мировой рекорд: было изготовлено 1710 пожарных машин этой модели. Нигде в мире пожарные машины не выпускались в таком количестве, а тем более в однотипном исполнении. В 1986 году изменилось наименование базового шасси — вместо ЗИЛ-130 оно стало называться ЗИЛ-431412. В первую очередь



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б поздних лет выпуска из города Николаев (Украина)



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б в современной красно-бело-синей окраске пожарных автомобилей Республики Беларусь

это было связано с переходом ЗИЛа на новую индексацию моделей согласно отраслевой нормали 1966 года. А чисто технически это обусловлено установкой на машину обновленного двигателя с повышенной степенью сжатия с 6,5 до 7,1, внедрением винтовых каналов в головках цилиндров для улучшения смесеобразования и повышения экономичности и установкой на некоторые партии автомобилей новой тормозной системы типа КАМАЗ с энергоаккумуляторами. Ее особенность в том, что при отсутствии воздуха в тормозной системе после долгой стоянки или при его утечке, автомобиль стронуть с места невозможно, так как его держат собственные тормозные механизмы. Способность передвигаться у автомобиля появляется только после того, как компрессор накачает воздух в систему до определенного давления, а на это нужно время! Теперь представьте, что поступает команда на срочный выезд пожарных автомобилей, а они несколько минут стоят в гараже и качают воздух в систему. Конфуз! Еще одним неприятным моментом стало жесткое крепление цистерны к раме автомобиля на АЦ-40(130)-63Б. Если машина регулярно эксплуатировалась на плохих дорогах (а таких было большинство), то рано или поздно

в цистерне появлялись трещины и образовывалась течь. В конце 80-х — начале 90-х годов частенько приходилось видеть такую картину: пожарная автоцистерна, двигаясь на выезд, протекала «по всем швам». В 1990 году у АЦ-40(130)-63Б спрямили заднюю стенку кузова и отказались от застекленного окошка насосного отделения. Правда, последнее нововведение пожарным пришлось не по вкусу, и по многочисленным просьбам стекло вскоре вновь вернули на место. Дело в том, что в зимнее время насос очень чувствителен к температурному режиму, ведь при минусовой температуре вода имеет обыкновение замерзать. А окошко позволяло наблюдать за работой насоса с закрытой дверцей отсека, тем самым улучшая тот самый температурный режим.

В новых условиях

С распадом Советского Союза завод «Пожмашина» оказался за границей, на Украине, в результате интерес к его продукции со стороны российских пожарных резко упал. Трудность взаиморасчетов на межгосударственном уровне, проблемы с реализацией гарантийных обязательств и т.д. привели к снижению производства автоцистерн АЦ-40(130)-63Б в поселке Ладан. По сути, теперь этот завод выпускал пожарные машины лишь для внутреннего украинского рынка, хотя небольшие поставки в Россию время от времени все-таки были. А в 1994 году с производства в Москве было снято базовое шасси ЗИЛ-431412. Правда, подобное шасси продолжали делать на Новоуральском моторном заводе (УАМЗ):

В 1983 году внешний вид автоцистерн был немного подправлен, в частности была подрезана «юбка» надстройки в задней части, а с 1984 года выпускалась только цистерна АЦ-40(130)-63Б. В этот год был поставлен своеобразный мировой рекорд: было изготовлено 1710 пожарных цистерн этой модели.



Пожарная автоцистерна АЦ-40(130)-63Б, модернизированная во время капитального ремонта с установкой новой надстройки со шторными дверками отсеков

шасси этого производителя отличались от московских лишь установкой оперения кабины в стиле внедорожника ЗИЛ-131. Примерно в это же время пожарную автоцистерну на Украине попробовали радикально обновить. Предпосылкой к этому стало производство в Москве шасси ЗИЛ-433362 — некоего гибрида ходовой части шасси ЗИЛ-431412 с бензиновым 8-цилиндровым двигателем и новой кабины от дизельного

грузовика ЗИЛ-4331. Шасси, современно выглядящее, но имеющее хорошо знакомые эксплуатирующим организациям агрегаты, вполне устраивало потребителей, но монтировать на него уже порядком устаревшую пожарную установку не хотелось. Поэтому на заводе тоже попробовали создать гибрид — принципиально не изменяя конструкцию пожарной машины, на обновленное шасси установили надстройку

новой формы с шторными дверями отсеков ПТВ. Такая машина получила наименование АЦ-40(433362)-63Б.02. И хотя формально она имеет отношение к пожарной автоцистерне модели «63», фактически она воспринималась уже как совершенно другой автомобиль.

При этом на заводе «Пожмашина» продолжали изготавливать пожарные автоцистерны старого типа, но не на новых шасси, получаемых с автозавода, а на давальческих — чаще всего капитально отремонтированных или снятых с длительного хранения на армейских складах. Такие машины были востребованы как на самой Украине, так и в бывших республиках Советского Союза, в основном азиатских. Зафиксирован факт постройки последних автомобилей модели АЦ-40(130)-63Б в 2011 году для Узбекистана.

Таким образом, общая продолжительность выпуска пожарных автоцистерн модели «63» в различных модификациях и вариантах исполнения превысила 45 лет. Это завидное «долгожительство» в производстве, лишь подтверждающее незаурядность конструкции, основными достоинствами которой стали простота, надежность, низкая стоимость и высокие эксплуатационные характеристики.

Формально пожарный автомобиль АЦ-40(4333.62)-63Б.02 также относится к ряду автоцистерн модели «63», но выглядит уже совершенно иначе



УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43



КРАЗ 256Б1

История этого самосвала связана со многими масштабными советскими стройками.



ЗИС-151 С УСТАНОВКОЙ «КАТЮША»

Легендарная боевая машина ракетной артиллерии.



ЗИЛ-130 ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА

Самая выпускаемая пожарная автоцистерна на шасси ЗИЛ-130.



ГАЗ-51А ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК

Считается рекордсменом в СССР по времени выпуска и количеству изготовленных экземпляров.



«УРАЛ-4320» БОРТОВОЙ

Непревзойденный по проходимости, надежности и простоте конструкции советский армейский автомобиль.



ПОЖАРНАЯ МАШИНА АЦ-3053

Пожарная автоцистерна созданная на шасси самого массового грузовика в СССР.



ЗИЛ-130 БОРТОВОЙ

Лучший и самый массовый грузовик Московского автомобильного завода им. Лихачева.



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-51А ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК

ЦИСТЕРНА-ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК ☆ НА ДОРОГУ БЕЗ ЭКЗАМЕНОВ ☆ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ



DeAGOSTINI

