**02-471 АЦ-8-200 автоцистерна емк. 8 м3 для транспортирования горючего на шасси МАЗ-200 4х2, полный вес 13.725 тн, ЯАЗ-204А 120 лс, 65 км/час, завод "Стойдормаш" г. Кремечуг 1954-65 г.**

 Все без исключения грузовые автомобили МАЗ находились на вооружении различных подразделений Советской Армии и поставлялись в ограниченных количествах в страны Варшавского договора. Серийные доработанные грузовики МАЗ-200 применялись для доставки до 20 человек личного состава, буксировки орудий массой до 9,5 т, перевозки воинских грузов или установки простых надстроек военного назначения. Единственным специальным армейским грузовиком в 1954 – 1957 годах являлся 5-тонный бортовой вариант **МАЗ-200Г** с деревянной грузовой платформой с металлической оковкой и задним откидным бортом, решетчатыми надставками, тентом и двумя продольными откидными скамьями. На нем стоял 110-сильный дизель ЯАЗ-204Е, отличавшийся от мотора ЯАЗ-204А только усиленной нажимной пружиной сцепления от автомобиля ЯАЗ-210. Увеличенное передаточное отношение главной передачи (с 8,21 до 9,81) обеспечивало машине со снаряженной массой 6750 кг более высокое тяговое усилие, но максимальная скорость при этом сократилась до 52 км/ч. Грузовик использовался в войсках для буксировки штатного 6-тонного прицепа МАЗ-5207В или как средний артиллерийский тягач, перевозивший в кузове расчет буксируемого орудия.

 На обычном шасси МАЗ-200 базировалось несколько машин топливной службы. Простая топливная автоцистерна **АЦ-8-200** вместимостью 8 тыс. л с ручным насосом, принятая на вооружение в 1955 году, являлась упрощенным исполнением аэродромного топливозаправщика **ТЗ-200** (АТЗ-8-200), разработанного в конце 1940-х годов для монтажа на автомобиль ЯАЗ-200 и оснащенного стальной эллиптической цистерной на 7 тыс. л и центробежным самовсасывающим насосом СЦЛ-20-24. Полная масса обеих машин была одинаковой – 13 725 кг.

 Тяжелая автоцистерна АЦ-8-200 емкостью 8000 л также предназначалась для перевозки и кратковременного хранения жидкого топлива. Автоцистерны изготавливались в двух модификациях: с ручным насосом и без насоса. Насос монтировали на цистерне с левой стороны автомобиля. Оборудование, установленное на цистерне, включало в себя вертикальную цилиндрическую заливную горловину, указатель уровня налива, смотровое окно, а также воздухоотводящее устройство, не допускавшее образования воздушных мешков при заполнении цистерны. Она имела конструкцию, подобную цистернам на шасси ЗиС-150 и ЗиС-151. Но снаружи к цистерне приваривались скобы для крепления лестниц-стремянок, позволявших добираться до заливной горловины, через которую цистерна заполнялась топливом перекачивающими средствами нефтебаз и нефтехранилищ. Топливо из цистерны сливалось самотеком через сливной трубопровод.

М. Соколов. «Двухсотые» МАЗы. Том II

Шасси МАЗ-200 благодаря своей грузоподъемности, равной 7800 кг, сразу же после появления оказалось очень востребованным для различных автоцистерн, так что эта группа спецтехники на шасси «двухсотого» получилась весьма многочисленной. Ее представители применялись для транспортировки различных видов и сортов горючего, молока, сжиженного газа, битума, живой рыбы, а некоторые из них представляли собой и более сложную технику, относившуюся уже к разряду специальных автомобилей. Обзор автоцистерн на шасси МАЗ-200 лучше всего начать с топливных, как наиболее простых по своей конструкции и устройству, а также и наиболее распространенных.

Пионером в этом направлении выступила авиационная отрасль в лице Государственного института проектирования авиационной промышленности («Гипроавиапром») и Куйбышевского механического завода, известного также, как Завод № 207 МАП, образованного 25 декабря 1941 г. постановлением Государственного Комитета Обороны СССР в г. Куйбышеве (ныне Самара). После войны предприятие, изначально выпускавшее бронекорпуса для самолетов Ил-2 и другие детали самолетов, было перепрофилировано на производство авиационных топливозаправщиков на автомобильных шасси.

 Автоцистерна АЦ-8-200 для перевозки горючего была создана на рубеже 1940-1950-х г. Куйбышевским механическим заводом № 207 Министерства авиационной промышленности СССР параллельно с бензозаправщиком БЗ-200, причем обе модели изначально, естественно, базировались на шасси ЯАЗ-200. Автоцистерна АЦ-8-200 разрабатывалась на основании ГОСТа 6030-51 «Автоцистерны для жидкого топлива. Типы и основные параметры», имела емкость 8000 л или 8 м3 (что как раз и было отражено в ее индексе) и предназначалась для транспортировки жидкого топлива: бензина, керосина^ дизельного топлива, мазута и масел.
 В 1951 г. на том же Заводе № 207 начался серийный выпуск этой автоцистерны, причем в качестве базового шасси еще выступали ярославские «двухсотые». Однако их производство в Куйбышеве продолжалось недолго, поскольку уже в 1952 г. предприятие было вновь переориентировано на производство иных видов продукции, и вопрос о серийном выпуске бензозаправщиков и данных автоцистерн большой емкости, что называется, «повис в воздухе».

Острая нужда в таких автомобилях заставляла срочно налаживать их производство на любом подходящем для этого предприятии. В частности, сохранились документы о рассмотрении Советом Министров СССР и решении вопроса об организации производства топливозаправщиков уже на шасси МАЗ-200 в 1952 г. на Ворошиловградском паровозостроительном заводе Министерства транспортного машиностроения. Что же касается автоцистерны АЦ-8-200, то ее производство на шасси МАЗ-200 согласно имеющимся сведениям было налажено только в 1954 г. на Киевском заводе «Стройдормаш» (в некоторых источниках - «Стройдормашина»). Кроме того, по сведениям, имеющимся у известного отечественного автомобильного историка А.В. Колеватова, какое-то время АЦ-8-200 выпускал и Кременчугский завод «Дормаш».

Краткое описание ранней АЦ-8-200 сохранилось в книге «Справочное пособие по средствам
аэродромно-технического обеспечения полетов» Военного издательства МО СССР:

«Автоцистерна АЦ-8-200 предназначена для хранения и транспортировки авиационного горючего с нефтебаз и железнодорожных станций на склады ГСМ, а также со складов ГСМ к местам заправки летательных аппаратов.

Автоцистерна АЦ-8-200 состоит из следующих основных узлов: цистерны для горючего и ящиков для рукавов и инструмента. Цистерна оборудована заливной горловиной с противовзрывной сеткой и дыхательным клапаном, отстойником с трубопроводом и вентилем для слива отстоя, волнорезами, реечным указателем уровня горючего. В оборудовании цистерны имеются клиновая задвижка для слива горючего, два приемно-сливных рукава, снабженных наконечниками, ручной насос № 3 для раздачи горючего малыми порциями.

Основные технические данные АЦ-8-200: шасси - МАЗ-200; габаритные размеры - 7320 х
2680 х 2705 мм; масса, в снаряженном состоянии - 7125-7325 кг, с горючим - 13580-13980 кг; емкость цистерны - 8000 л; приемно-сливной рукав, количество - 2, диаметр - 75 мм, длина - 4,2 м (или 1 длиной 8,5 м); время слива топлива - 20 мин; приемная способность заливной горловины - 500 л/мин; скорость движения, по дорогам с твердым покрытием - 45 км/ч, по грунтовым дорогам - 15 км/ч; обслуживающий персонал - 1 чел.; действующая цена -13660 руб.». Однако, уже к середине 1950-х гг. под тем же самым индексом АЦ-8-200 выпускалась несколько другая модель автоцистерны, отличавшаяся от раннего варианта даже внешне. Сейчас, право же, трудно сказать, с чем были связаны данные конструктивные изменения. Более того, не сохранилось даже никаких точных данных о времени и месте смены одной на другую одноименных моделей автоцистерн. Скажем, эта безымянная модернизация могла быть осуществлена на Киевском заводе «Стройдормаш» как изначально, т.е. в процессе доводки опытного образца (образцов), так и позднее, уже в процессе серийного производства.

 Кроме того, и Кременчугский завод «Дормаш» мог в равной степени выпускать у себя как раннюю, так и модернизированную версию такой автоцистерны. И в этом отсутствии информации нет ничего удивительного, если учесть, что изготовление автоцистерн и топливозаправщиков являлось секретным производством со всеми вытекающими отсюда
последствиями.

Внешне вышеупомянутые конструктивные изменения АЦ-8-200 выразились, во-первых,
в том, что резервуар цистерны был укорочен по длине, слегка увеличен в сечении, сдвинут чуть-чуть назад и опущен несколько ниже на раму. Во-вторых, вместо низкой наливной горловины малого диаметра цистерна получила большую и высокую наливную горловину, увеличившую габаритную высоту автомобиля с 2705 мм до 3070 мм. В-третьих, пеналы для двух сливных рукавов (иногда их называли шлангами), располагавшиеся по одному по обеим бортам цистерны, теперь были объединены и крепились один над другим к правому ее борту. И, наконец, в-четвертых, в освободившееся в результате уменьшения длины цистерны
пространство между кабиной и передней стенкой резервуара стали устанавливать запасное колесо в оригинальном вертикальном держателе. Иными словами, если более ранние шасси МАЗ-200, предназначавшиеся под установку автоцистерн АЦ-8-200, имели в комплектации лишь одно отличие от базовой - выведенную вперед под передний бампер выхлопную трубу, то отныне под установку автоцистерн шли шасси не только с «передней» выхлопной трубой, но и с так называемым «свободным» расположением запасного колеса, т.е. без кронштейна для горизонтального его крепления на раме. Кстати, аналогичная комплектация шасси МАЗ-200 со «свободной запаской» использовалась и для некоторых разновидностей описанных в предыдущей главе фургонов.

Автомобиль-цистерна АЦ8-200 предназначен для транспортирования жидкого топлива со складов. Цистерна оборудована продольными и поперечными волнорезами, предохраняющими от гидравлических ударов, смотровым стеклом и указателем уровня топлива.

Основные данные

Емкость цистерны (калиброванная), л . . 8 000

Полный вес цистерны, кг 13 725

Габаритные размеры:

длина 7 250

ширина . 2 650

высота 3 070

ТОПЛИВОЦИСТЕРНА АЦ8-200 НА ШАССИ АВТОМОБИЛЯ МАЗ-200

Техническая характеристика

Емкость цистерны, *л* . ..... 8000

Вес снаряженной автоцистерны, *кг* . . 7030

Габаритные размеры автоцистерны, *мм:*

длина ......... 7250

ширина . . . 2650

высота ......... 3070

Пропускная способность горловины при
свободном наливе, *л]мин* ..... 500

Время слива бензина из цистерны самотеком, *мин:*

с открытой горловиной .... 20

с закрытой горловиной .... 25

Количество шлангов ....... 2

Цистерна заполняется через наливную горловину с пропускной способностью 500 л/мин.

Цистерна АЦ8-200 смонтирована на шасси автомобиля МАЗ-200.

Оптовая цена, руб. 4140
3авод-изготовитель: Завод «Стройдормащ» Киевского совнархоза

Этот вышеописанный модернизированный вариант автоцистерны АЦ-8-200 с большой наливной горловиной и вертикально установленным запасным колесом за кабиной в последующие годы был выпущен в количествах несоизмеримо больших, чем ее раннее исполнение, поэтому под индексом АЦ-8-200 в настоящее время в основном известна лишь эта модель, которую можно обозначить также классической или поздней АЦ-8-200,
как кому больше нравится.

Конструктивные особенности и техническая характеристика этой модели автоцистерны приведены ниже по каталогу-справочнику ЦИНТИАМ «Автомобили СССР» (Часть 2, «Автомобили со специализированными кузовами и прицепной подвижной состав», 1963 г.) с небольшими дополнениями и уточнениями из другой отечественной справочной литературы тех лет:

«Производитель - Киевский завод «Стройдормаш». Наименование - АЦ-8-200. Начало выпуска- 1954 г. Автомобиль-цистерна АЦ-8-200 на шасси автомобиля МАЗ-200 предназначен для перевозки и кратковременного хранения жидкого топлива.

Автомобиль имеет калиброванную цистерну типа 799. Обечайки цистерны сварены из листовой стали толщиной 3 мм. Днища цистерны плоские толщиной 4 мм, с отбортовкой. Внутри цистерны установлены поперечные волнорезы, разделяющие цистерну на три сообщающихся отсека, и продольные волнорезы. К нижней части цистерны приварены четыре опоры, отстойник и фланец для крепления сливного трубопровода. Снаружи к цистерне приварены скобы для крепления стремянок.

Цистерна заполняется топливом через наливную горловину перекачивающими средствами, установленными на нефтебазах и нефтескладах. Топливо сливается из цистерны самотеком через сливной трубопровод. Перекачивают топливо из цистерны при помощи перекачивающих средств через наливную горловину или сливной трубопровод».

«Чтобы исключить образование свободной искры, вся электропроводка машины, прокладываемая в непосредственной близости от цистерны (к задним фонарям и к датчику указателя уровня наполнения топливного бака) выполнялась в специальных изолирующих трубках. Для снижения пожарной опасности снаружи, на боковых стенках кабины водителя, закреплялись два ручных углекислотных огнетушителя «ОУ-2».

Основные технические данные: вес автомобиля, снаряженного - 7030-7100 кг, полный - 13365-13725 кг; распределение веса автомобиля на переднюю / заднюю ось, без груза - 2980 / 4120 кг, с полной нагрузкой - 3515-3605 / 9850-10120 кг; грузоподъемность - 6335-6625 кг; коэффициент тары - 1,12; габаритные размеры автомобиля (длина х ширина х высота) - 7250 х 2650 х 3070 мм; база - 4520 мм; колея колес передних / задних 1950 / 1920 мм; дорожный просвет под передней / задней осями - 290 мм; угол въезда, передний - 43 град., задний - 25 град.; шины - 12,00-20; форма цистерны - эллиптическая; собственный вес цистерны (без шасси) - 1450 кг; габаритные размеры цистерны - 3790 х 2180 х 1920 мм; количество секций - 1. Указатели: уровня наливамерный угольник, количества топлива - реечного типа; контроль наполнения цистерны - визуальный, через смотровое окно.

Эксплуатационные данные: емкость цистерны - 8000 + 120 л; рабочая емкость цистерны - 8000 л; наибольшая скорость движения автомобиля-цистерны при полной нагрузке - 65 км/ч; контроль-ный расход топлива - 35 л/100 км; время заполнения цистерны - 16 мин.; время слива цистерны самотеком, с открытой горловиной - 20 мин., с закрытой горловиной - 25 мин.; пропускная способность наливной горловины - 500 л/мин.; количество сливных шлангов - 2; размеры сливных шлангов, внутренний диаметр - 75 мм, длина - 4,25 м; емкость топливного бака - 225 л; путь торможения автомобиля со скорости 30 км/ч при полной нагрузке -10 м;
высота расположения тягово-сцепного прибора от плоскости опоры колес - 794 мм;, наименьший радиус поворота по колее / крылу переднего наружного колеса - 9,5 /10,1 м; давление воздуха в шинах передних / задних колес - 4,25 / 5,5 кг/см2; оптовая цена - 4140-4200 руб. (в ценах 1962 г. - М. С).
Остальные данные соответствуют технической характеристике автомобиля МАЗ-200».

Средний срок службы автоцистерн АЦ-8-200 не слишком превышал период эксплуатации бортовых МАЗ-200. Их работа была почти столь же напряженной, а нагрузки подчас превышали нагрузки грузовиков. В несколько лучшем положении находились лишь их армейские экземпляры и машины, принадлежавшие гражданской авиации. Однако и многие из них после определенного срока более размеренной и щадящей службы (или даже долговременного хранения) со временем тоже попадали в народное хозяйство и также начинали нещадно эксплуатироваться. И все же некоторым экземплярам АЦ-8-200 именно в результате их армейской или аэродромной эксплуатации посчастливилось сохраниться и до наших дней.

.