

мобилем, т.е. переоборудованным и подготовленным специально для съемок кинофильма. Это был героико-приключенческий фильм «Шел четвертый год войны», снятый на Центральной киностудии детских и юношеских фильмов имени М. Горького по повести Александра Беляева «Тайна глухого леса» и вышедший на экраны в сентябре 1983 г. Сюжет достаточно прост: В 1944 г. на одном из участков фронта советское командование готовит крупное наступление. Войска должны пройти через лесной массив, охраняемый фашистами. Для выяснения целей противника в этот район направляется группа советских разведчиков, которую возглавляет капитан Надежда Мороз.

Сейчас можно много говорить о достоинствах и недостатках этой, во многом спорной и достаточно старой уже киноленты. И если к сильным ее сторонам определенно можно отнести прекрасную игру актеров, трагическую до слез развязку и замечательную финальную песню, то к безусловно слабым – уровень исторической и технической достоверности, начиная от некоторых сюжетных ходов, и заканчивая такими «мелочами», как чуть-чуть задекорированные отечественные грузовики выпуска 1960-х гг. в роли грузовиков Вермахта.

В частности, в нескольких эпизодах картины участвует некий немецкий фургон-радиопеленгатор, в итоге захваченный нашими разведчиками, который на самом деле являет собой ничто иное, как МАЗ-200П с передним и задним мостами от МАЗ-500, защитными решетками перед фарами на крыльях и стандартным отечественным армейским кузовом-фургоном типа СН, переставленным сюда с «родного» шасси ЗИС-151. Поскольку в реальности в таких кузовах размещались вовсе не радиостанции, а оборудование войсковых авторемонтных эксплуатационных мастерских (ВАРЭМ) или походных авторемонтных мастерских (ПАРМ), то никакого действующего радиооборудования в этом фургоне быть не могло. Поэтому внутренний интерьер этого «радиопеленгатора» снимался отдельно в павильоне, а на натурных съемках использовали только внешность машины. В кадрах с этим автомобилем участвовали актеры Людмила Савельева (Наташа Ростова из классической постановки «Войны и мира»), Александр Денисов (Гамаюн из «Государственной границы»), Тимофей Спивак (Алексей Налымов из фильма «Служа отечеству»).

Что же касается самой машины, то конечно, почти вся мужская часть зрителей сразу же безошибочно узнавала в ней МАЗ-200 с новыми «пятисотыми» мостами и «чужим», коротковатым по длине кузовом-фургоном. И, разумеется, это никак не добавляло правдивости всему фильму.

Но нет худа без добра, – зато и сейчас можно еще и еще раз посмотреть в цветном изображении залихватские проезды и лихие повороты с юзом этого экземпляра МАЗ-200П в защитной пятнистой окраске, с бездисковыми колесами и мощным передним бампером – этакий тест-драйв переделанного позднего «двухсотого».

Автоцистерны

Следующей, чуть более сложной разновидностью спецтехники на шасси МАЗ-200 были автоцистерны, в основном являвшиеся специализированными автомобилями, т.е. автомобилями, предназначенными для перевозки какого-то одного определенного вида груза, в данном случае – различных жидкостей.

Как известно, жидкости обычно перевозили, да и сейчас перевозят в металлических резервуарах цилиндрической формы и различного сечения – округлого, эллиптического, усеченного эллиптического и т.д., оборудованных наливной горловиной, успокоителями (волнорезами), сливным устройством, гибкими рукавами (шлангами) а иногда и насосом для ускоренного слива или перекачки той или иной жидкости.

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.

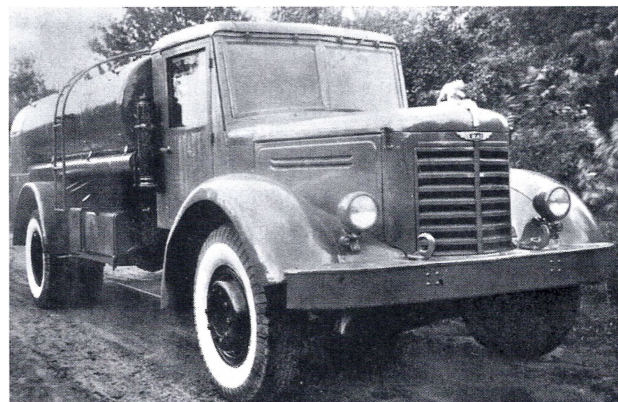
Автоцистерна АЦ-8-200 для перевозки горючего была создана на рубеже 1940-1950-х гг. Куйбышевским механическим заводом № 207 Министерства авиационной промышленности СССР параллельно с бензозаправщиком БЗ-200, причем обе модели изначально, естественно, базировались на шасси ЯАЗ-200. Автоцистерна АЦ-8-200 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».

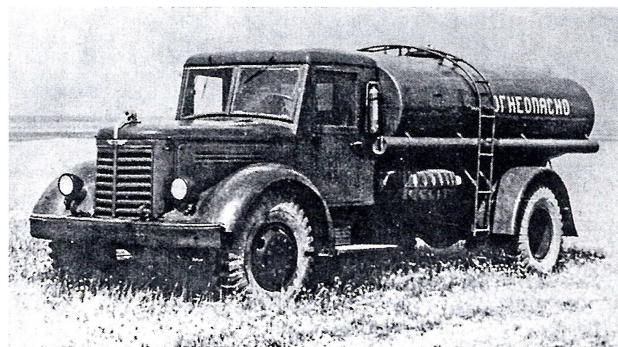
Краткое описание ранней АЦ-8-200 сохранилось в книге «Справочное пособие по средствам аэродромно-технического обеспечения полетов» Военного издательства МО СССР:

«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



Опытный экземпляр аэродромного бензозаправщика БЗ-200 на шасси ЯАЗ-200 производства завода № 207 МАП СССР. Куйбышев, 1949 г.

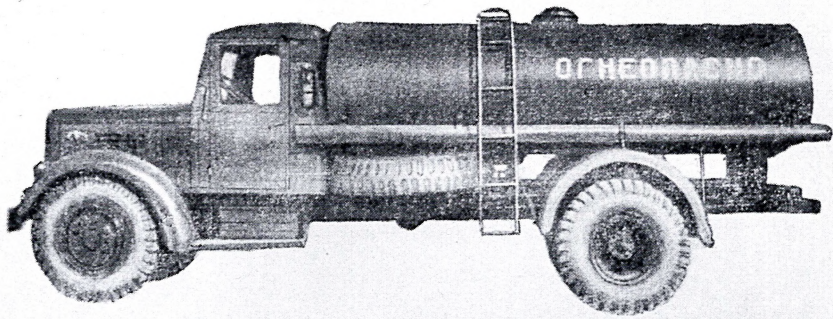
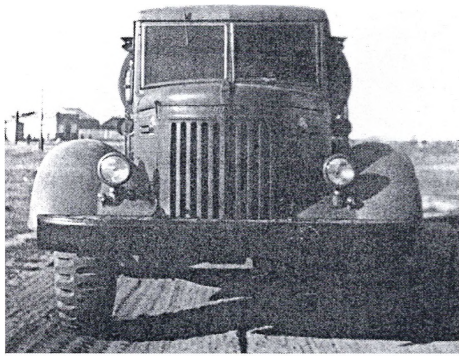


Опытный экземпляр автоцистерны для перевозки топлива АЦ-8-200 на шасси ЯАЗ-200. 1951 г.

довании 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 x 2680 x 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.



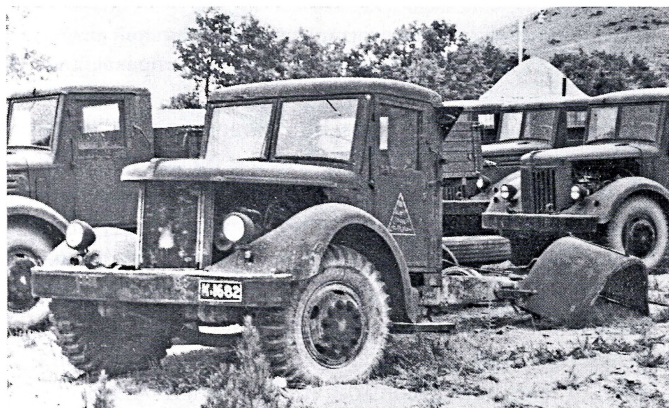
Ранний вариант топливной автоцистерны АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 образца 1952-1953 гг., виды спереди и слева

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.

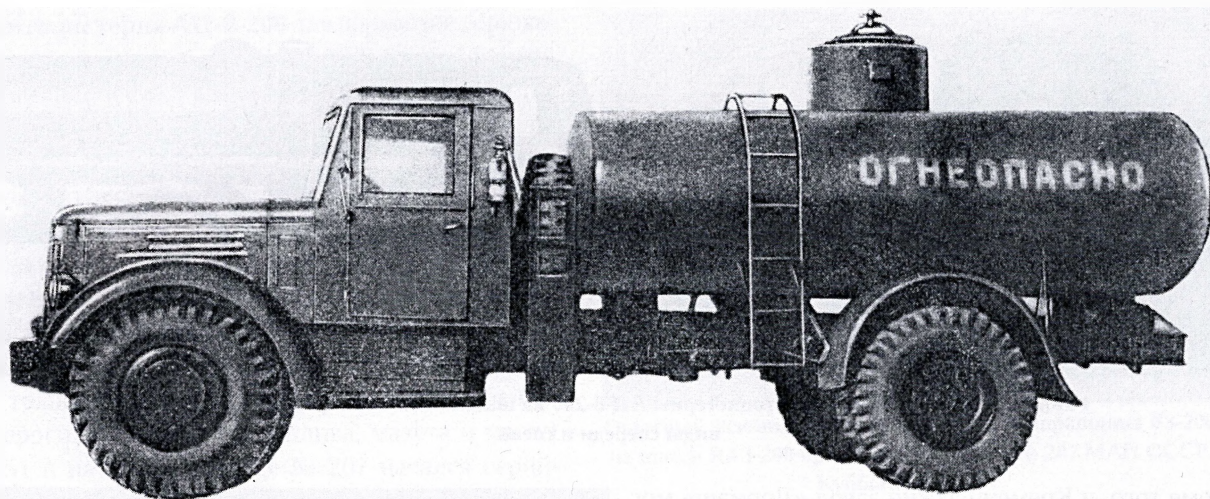
Внешне вышеупомянутые конструктивные изменения АЦ-8-200 выразились, во-первых, в том, что резервуар цистерны был укорочен по длине, слегка увеличен в сечении, сдвинут чуть-чуть назад и опущен несколько ниже на раму. Во-вторых, вместо низкой наливной горловины малого диаметра цистерна получила большую 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 фургончиков.



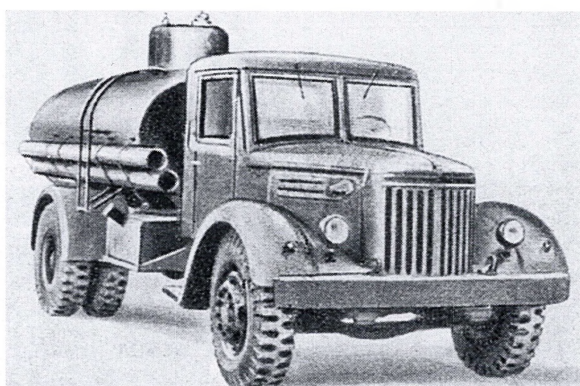
Армейские экземпляры раннего варианта АЦ-8-200, № С4-42-82 и др., во время обслуживания. Середина – конец 1950-х гг.



Разукомплектованный экземпляр ранней топливной автоцистерны АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1952-1953 гг. выпуска, отправленной на экспорт. Афганистан, 1957 г.



Вид слева модернизированного варианта топливной автоцистерны АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 со сдвинутой назад емкостью, оборудованной более крупной горловиной, и вертикальным расположением запасного колеса за кабиной



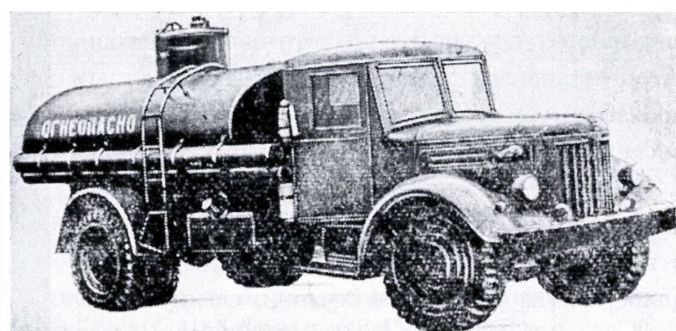
Автомобиль-цистерна АЦ8-200 предназначен для транспортирования жидкого топлива со складов. Цистерна оборудована продольными и поперечными волнорезами, предохраняющими от гидравлических ударов, смотровым стеклом и указателем уровня топлива.

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

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

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



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 самостеком, мин:	
с открытой горловиной	20
с закрытой горловиной	25
Количество шлангов	2
Оптовая цена, руб	4140
Завод-изготовитель	Завод «Стройдормаш» Киевского совнархоза

Информация о модернизированной топливной автоцистерне АЦ-8-200: из журнала «Автомобильный транспорт», № 3/1962 г. (слева) и из каталога-справочника «Автоцистерны и автозаправщики» 1962 г. (справа)

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.

Теперь пора перейти к более подробному техническому описанию этого модернизированного варианта АЦ-8-200. 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.



Серийные автоцистерны АЦ-8-200 позднего варианта на шасси МАЗ-200 1957-1959 гг. выпуска и их водители на службе в Советской армии. Применялись на военном аэродроме для доставки авиационного керосина ТС-1.

У экземпляра на переднем плане, № 01-34 сз, под бампером видна выведенная вперед выхлопная труба с глушителем

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,



Парк серийных поздних автоцистерн АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1957-1959 гг. выпуска в одной из в/ч Советской армии

с полной нагрузкой – 3515-3605 / 9850-10120 кг; грузоподъемность – 6335-6625 кг; коэффициент тары – 1,12; габаритные размеры автомобиля (длина x ширина x высота) – 7250 x 2650 x 3070 мм; база – 4520 мм; колея колес передних / задних –



Кадры кинохроники с колонной армейских поздних автоцистерн АЦ-8-200 на марше



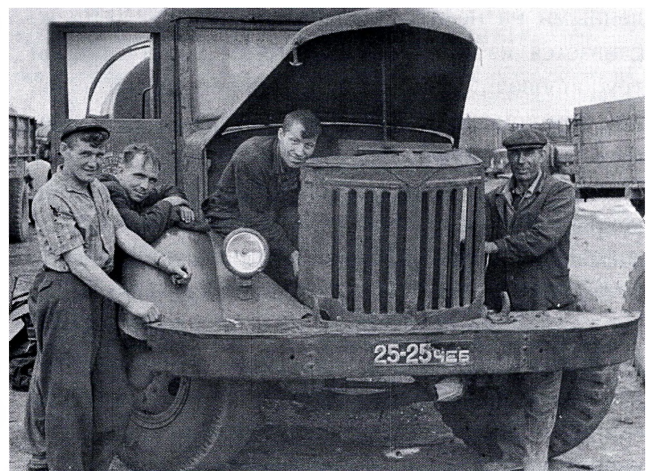
Кадры кинохроники с наполнением горючим в полевых условиях армейского экземпляра поздней АЦ-8-200 № 02-04 тх

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 x 2180 x 1920 мм; количество секций – 1. Указатели: уровня налива – мерный угольник, количества топлива – реечного типа; контроль наполнения цистерны – визуальный, через смотровое окно.

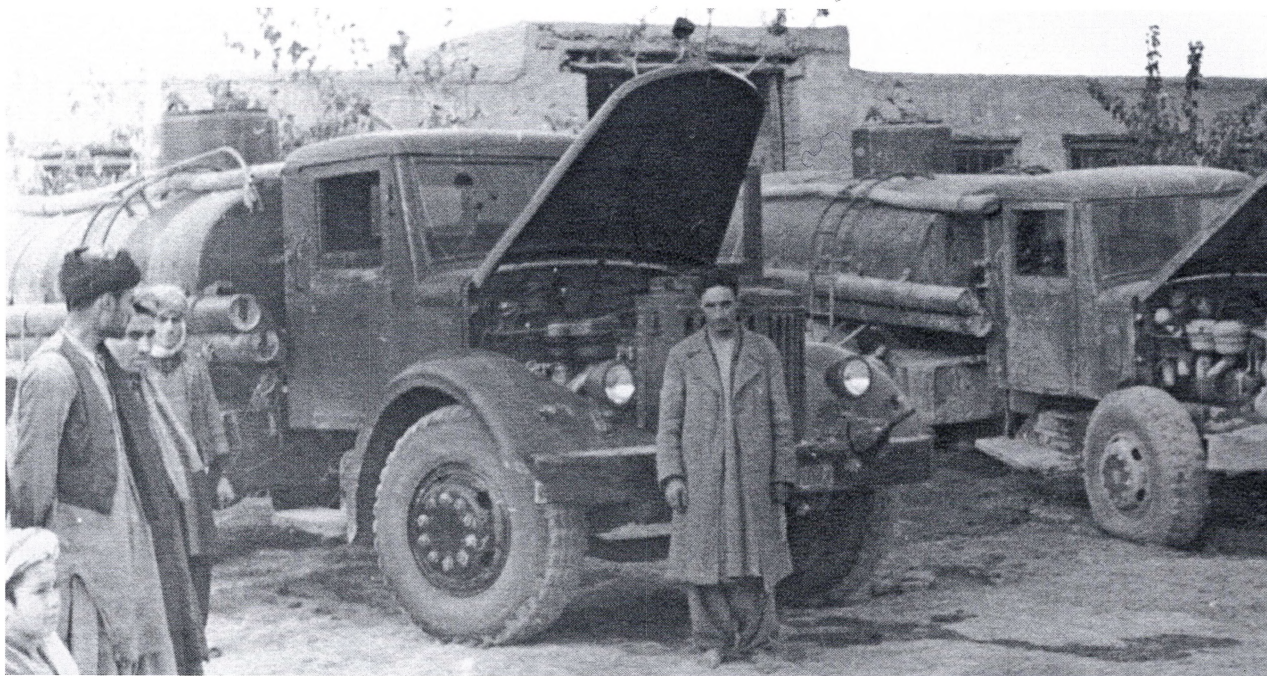
Эксплуатационные данные: емкость цистерны – 8000 + 120 л; рабочая емкость цистерны – 8000 л; наибольшая скорость движения автомобиля-цистерны при полной нагрузке – 65 км/ч; контрольный расход топлива – 35 л/100 км; время заполнения цистерны – 16 мин.; время слива цистерны самоотком, с открытой горловиной – 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».



Экземпляр АЦ-8-200 с нестандартной горловиной и одним правым пеналом на шасси МАЗ-200 1955-1957 гг. выпуска в гражданской эксплуатации. Латвийская ССР, 1970-е гг.



Экземпляр поздней АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1957-1959 гг. выпуска, № 25-25 чеб, в одной из автобаз Челябинской области во время ремонта со снятыми левым крылом и капотными боковинами



Экспортные экземпляры поздней АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1955-1956 гг. выпуска в эксплуатации в Афганистане в 1957 г.

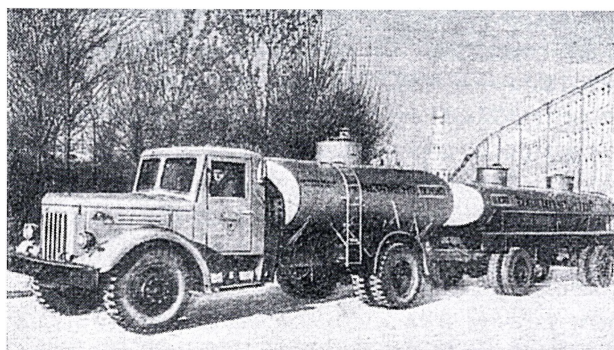
Разумеется, предприятия и организации, эксплуатирующие у себя автоцистерны АЦ-8-200, стремились повысить производительность этих автомобилей. Как и в случае с бортовыми автомобилями, ИТР и сами шоферы многих автохозяйств страны старались увеличить грузоподъемность этих автоцистерн путем создания автопоездов и работы с прицепами. Наиболее характерное преобразование одиночных автоцистерн АЦ-8-200 в автопоезда осуществили на рубеже 1950-1960-х гг. столичные автотранспортники. Вот что сообщалось об этой рационализации в заметке «Московские автотранспортники борются за досрочное выполнение семилетнего плана», опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт», № 1/1961 г.:

«Работники 11-й автобазы Моспромтранса взяли на себя обязательство досрочно выполнить семилетний план перевозок топлива. Одним из резервов роста производительности труда является использование прицепов. Двадцать автомобилей МАЗ-200 работают с прицепами, изготовленными из полуприцепов ММЗ-584 с подкатными тележками НИИАТ. На раме полуприцепа установлены две цистерны емкостью по 4000 л каждая. Наличие трех изолированных цистерн дает возможность использовать автопоезд для снабжения заправочных колонок одновременно несколькими сортами бензина. Такой автопоезд перевозит 16000 л топлива, т.е. вдвое больше, чем автомобиль МАЗ-200».

Небольшой комментарий. Бортовые полуприцепы ММЗ-584 (с 1958 г. – ММЗ-584Б), серийно выпускавшиеся в Мытищах, предназначались для работы с седельными тягачами ЗИС-120Н, ЗИЛ-164Н и т.д. Они имели ходовую часть грузовиков Завода имени Лихачева и шины 9,00-20.

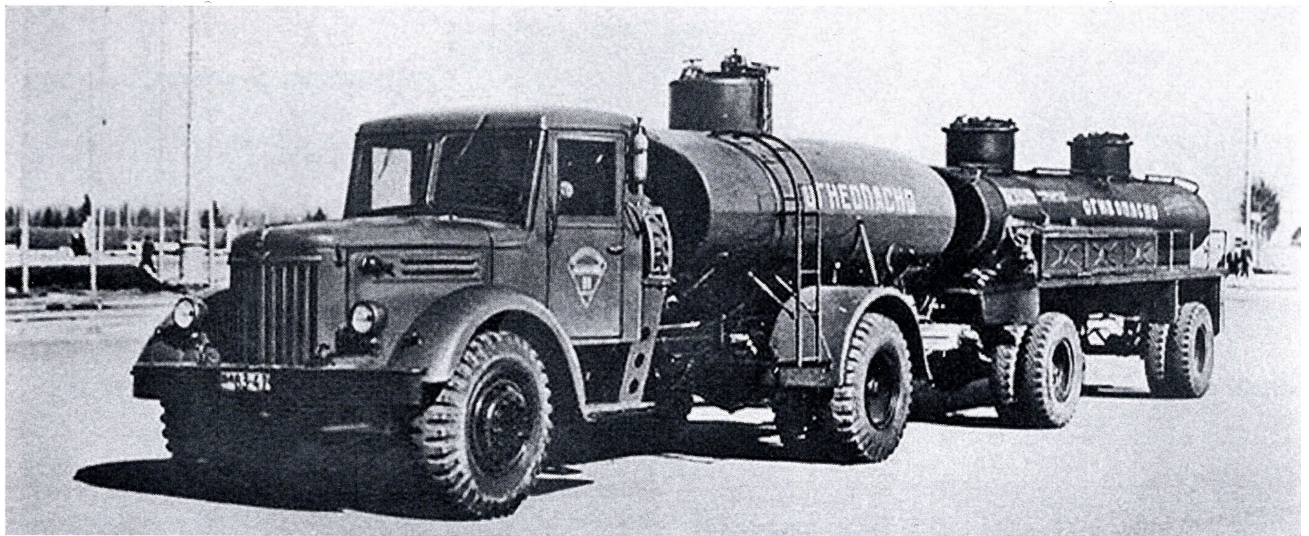


Солдаты-водители на фоне экземпляра поздней АЦ-8-200 на шасси позднего МАЗ-200 (1960-1965 гг. выпуска). ГСВГ, ГДР, 1974-1976 гг.



Автопоезд 11-й автобазы «Моспромтранса» в составе поздней АЦ-8-200 и 8-тонного прицепа-цистерны. Москва, 1960 г.

В ноябре 1958 г. НИИАТу была поручена организация автомобильных перевозок картофеля и овощей в Москву из совхозов Московского овощеводческого треста. Для выполнения этого задания лабораторией грузовых автомобилей и автопоездов



Другой аналогичный автопоезд изготовления «Моспромтранса» во главе с поздней АЦ-8-200 на шасси позднего МАЗ-200 и 8-тонного прицепа-цистерны на основе полуприцепа ММЗ-584 с подкатной тележкой. Москва, ВДНХ, 1962 г.



Автопоезд автопредприятия г. Ленска в составе поздней АЦ-8-200 на шасси позднего МАЗ-200, № 00-70 якг, и самодельного прицепа-цистерны на «МАЗовском» ходу. Задние крылья у машины отсутствуют. Якутская АССР, 1970-е гг.

института была изготовлена и испытана подкатная тележка с двухскатными колесами типа ЗИС / ЗИЛ, предназначенная для буксировки автомобильных полуприцепов ММЗ-584 тракторами ДТ-54 и С-80 по бездорожью с места сбора сельскохозяйственной продукции до дорог с твердым покрытием. На месте выезда с бездорожья на твердую дорогу происходила перестановка полуприцепа с подкатной тележкой, т.е. двухосного прицепа, буксируемого трактором, в обычный полуприцеп, который сцеплялся с седельным тягачом и перевозился далее к месту назначения. Именно такие полуприцепы и подкатные тележки для них были затем использованы 11-й автобазой «Моспромтранса» для снабжения столичных АЗС и иных потребителей бензином и иными видами жидкого топлива. С полуприцепов снимали бортовые платформы и устанавливали последовательно друг за другом две бочки от 4000-литровых автоцистерн АЦ-4-150 или АЦ-4-151.



Усиленный вариант столичного автопоезда в составе поздней АЦ-8-200 на шасси «носатого» МАЗ-200 с дизелем ЯАЗ-206А и 8-тонного прицепа-цистерны. Москва, МКАД у пересечения с Рязанским шоссе, февраль 1966 г.



Еще один аналогичный усиленный автопоезд «Моспромтранса», где поздняя АЦ-8-200 установлена на шасси позднего МАЗ-200 (№ 84-40 мм), переоборудованного под дизель ЯАЗ-206А. Капот и передний бампер значительно наращены и выдвинуты вперед. Автопоезд подготовлен к выставке: на кабине закреплены флаги; на цистерне транспарант «В честь 50-летия Великого Октября»; на цистерне прицепа (полуприцеп ММЗ-584 с подкатной тележкой) надпись «Моспромтранс» и транспарант «Выполним план грузоперевозок к 27 декабря». Москва, лето 1967 г.



При обновлении автопарка на военном аэродроме Пуру с этой некогда АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1954-1955 гг. выпуска демонтировали цистерну а шасси выволокли за пределы территории и бросили. Эстонская ССР, конец 1980-х гг.

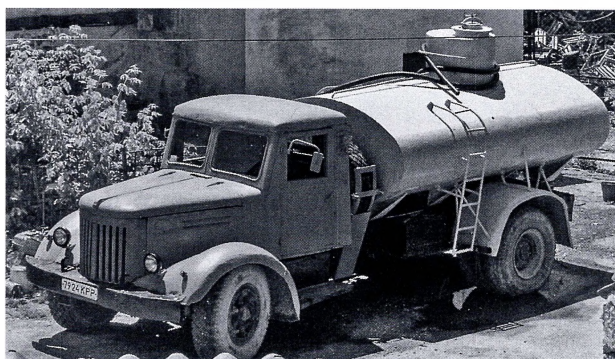
Кстати, стоит сказать, что аналогичные автопоезда с прицепами-цистернами изготавливали не только в столице, их делали по всей стране, причем особую популярность они приобретали на ее северо-восточной окраине – в Магаданской области и Якутии.

И все же, мощностные и тяговые возможности стандартного шасси МАЗ-200 для такого автопоезда оставляли желать много лучшего. Стоит напомнить, что даже с «паспортным» максимально допустимым весом буксируемого прицепа, равным 9,5-10 т, «двухсотые» работали на пределе своих возможностей, а в данном случае полная

масса получившегося прицепа-цистерны с залитым топливом достигала 11200-11300 кг. Поэтому ничего удивительного не было в том, что выступавшие в качестве тягачей таких автопоездов экземпляры АЦ-8-200 также подвергались уже известной по предыдущим частям книги модернизации, а именно – замены «родного» 4-цилиндрового дизеля ЯАЗ-204А / -М204А более мощным 6-цилиндровым аналогом ЯАЗ-206А / -М206А. Как уже говорилось ранее, такая модернизация требовала основательного переоборудования всего шасси – сдвига вперед бампера, наращивания капота и его боковин, усиления передней подвески и т.д.



Этот экземпляр АЦ-8-200 на шасси МАЗ-200 1958 г. выпуска «доскрипел» до XXI века и несколько лет назад выставлялся на продажу



Другой экземпляр-«долгожитель» АЦ-8-200 на шасси позднего МАЗ-200 с мостами от МАЗ-500, № 79 24 КРР, еще эксплуатировался в г. Бахчисарае (Крым) в 2005 г.

Но взамен автомобиль-цистерна приобретал 165-180-сильный дизель, заметно возросшие тяговые свойства и гораздо лучшую динамику. Внешне такие усиленные автопоезда были хорошо заметны благодаря выдвинутому вперед «носатому» капоту, в значительной мере закрывавшему друг от друга левые и правые передние крылья и фары.

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.

Топливозаправщик ТЗ-200, в отличие от автоцистерны, предназначавшейся только для транспортировки горючего, помимо перевозки последнего мог еще и заправлять этим жидким топливом технику. Для этого на автомобиль кроме самой цистерны

устанавливался насос и раздаточное оборудование со счетчиком отпускаемого топлива. Отсюда понятно, что именно такие машины были в первую очередь необходимы для обслуживания Военно-воздушных сил и гражданской авиации, танковых и иных родов войск, нуждавшихся в оперативной заправке топливом различной техники в полевых условиях. Поэтому и разработка, и последующее производство топливозаправщиков были осуществлены в первоочередном порядке, т.е. несколько раньше, чем создание и выпуск автоцистерн АЦ-8-200.

Еще в октябре 1947 г. Совет министров СССР своим постановлением обязал Министерство авиационной промышленности создать модель автомобильного топливозаправщика на шасси осваиваемых производством в Ярославле грузовиков ЯАЗ-200, а уже в ноябре 1948 г. по проекту «Гипроавиапрома» в Куйбышеве были построены два первых опытных образца аэродромного топливозаправщика, получившего индекс БЗ-200 (бензозаправщик на шасси ЯАЗ-200). По результатам государственных испытаний этих машин в 1949 г. были изготовлены еще два доработанных бензозаправщика, различавшихся между собой насосами, приводимыми в действие от КОМ автомобиля и обеспечивавшими заправку горючим тяжелых и средних бомбардировщиков. Один экземпляр оснастили опытным насосом СЦЛ-20-24, а другой – серийным СВН-80. Заправка осуществлялась при помощи пульта, располагавшегося в задней части цистерны в специальном корпусе с открывавшимися створками, и включавшего в себя оборудование, приборы и рычаги управления. Внешне топливозаправщик легко можно было отличить от автоцистерны именно по этому кормовому отсеку с широкой нижней частью, наклонной задней стенкой и распашными дверцами в ней.

На снабжение ВВС МВ СССР был принят образец БЗ-200 с насосом СВН-80, который несмотря на несколько меньшую производительность оказался более удобным в эксплуатации, легким (весил почти в 2,5 раза меньше, нежели опытный СЦЛ-20-24) и практичным. Ввиду перегрузки передней оси автомобиля изначальный объем некалиброванной эллиптической односекционной цистерны, составлявший 7550 л уменьшили до 7250 л. Кроме этого, для серийного производства в модель внесли ряд изменений, касавшихся удобства эксплуатации: усилили дверцы корпуса отсека управления, добавили туда запирающий замок, применили новый огнетушитель и т.д.

Впрочем, зачастую в ту пору заводы-изготовители еще не комплектовали свои автоцистерны противопожарным оборудованием: огнетушителями, искрогасителем, ящиком с песком, кошмой (большой кусок брезента, предназначенный