

Всерьез и надолго!

Этот пожарный автомобиль был героем большого количества художественных фильмов. Его изображение знают многие филателисты. Долгие десятилетия эта автоцистерна была основной тактической единицей у наших отважных пожарных. Что же нам, спустя более чем 50 лет после начала ее производства, известно об этой машине? Когда она впервые появилась? Как изменялся внешний вид автоцистерны за все время ее выпуска? Попробуем дать ответы на эти вопросы.

Причиной появления этого пожарного автомобиля стал переход завода им. Лихачева на выпуск нового шасси ЗиЛ-130 вместо ЗиЛ-164А. В середине прошлого столетия основным законодателем по выпуску пожарных автоцистерн было Особое конструкторское бюро № 8, образованное в 1950 году и находившееся в небольшом городке Прилуки Черниговской области. Именно сюда с ЗиЛа была передана документация на автомобиль ЗиЛ-130 для проектирования целой серии пожарных машин на его шасси, в том числе и автоцистерны. Ведущим конструктором опытного образца был назначен Н.И. Облапохин. Разработка кабины и кузовов будущей автоцистерны была поручена В.Р. Новак – эту работу специалисты ОКБ-8 начали задолго до начала массового выпуска шасси ЗиЛ-130 в Москве.

Во время проектирования долгое время не могли однозначно выбрать общую компоновку будущей автоцистерны. С одной стороны, нужно было по максимуму использовать те элементы конструкции, которые уже выпускались для пожарных автомобилей на шасси ЗиЛ-164А. С другой стороны, новинка должна была соответствовать требованиям пожарных и иметь современный внешний вид. Если по конструкции кабины и кузову конструкторы определились, то внешний вид пеналов для всасывающих рукавов и расположение пожарнотехнического вооружения на крыше кузова долго не имели однозначного решения. Было сделано несколько компоновочных эскизов, из которых предстояло выбрать подходящий под требования времени облик пожарного автомобиля. Но прагматичность и технологичность взяли верх: окончательный вариант во многом повторял вид автоцистерны ПМЗ-53А, которая



Очередная модернизация «модели 63А» в АЦ-40(130)-63Б. В таком виде машина выпускалась до 1985 г.

выпускалась заводом в пгт. Ладан (Прилукский завод пожарных машин Черниговская обл.) на шасси ЗиЛ-164А.

Шасси ЗиЛ-130 для постройки опытного образца автоцистерны было получено из Москвы в начале 1962 года. С этого момента закипела работа. Опытный образец пожарной автоцистерны для предъявления межведомственной комиссии был готов к ноябрю 1962 года. В соответствии с принятой еще в 1959 году системой обозначений пожарных машин в СССР новинке была присвоена необычная по тем временам маркировка АЦ-30 (130), модель 63. Несколько лет пожарная автоцистерна во внутренней заводской документации по привычке будет проходить под названием ПМЗ-63.

К концу 1962 года автоцистерна успешно выдержала государственные межведомственные испытания и сертификацию. АЦ-30 с двигателем мощностью 150 л.с. и просторной комфортабельной кабиной для пожарных вошла в историю, как самая массовая пожарная машина СССР. До нашего времени дошли рассказы о том, как во время испытаний водители на ровных отрезках асфальтированных автодорог достигали скорости более 100 км/ч с полной нагрузкой. Для серийных машин максимальную скорость ограничили до 80 км/ч – тоже высокий показатель для того времени. Цельнометаллическая кабина боевого расчета и кузов были выполнены единым целым. Впервые на пожарной автоцистерне сзади кабины боевого расчета установили



Слева: Один из поисковых внешних видов автоцистерны «модели 63», разработанный в ОКБ-8. Справа: Предшественница «модели 63» – пожарная автоцистерна АЦ-30(164А)-53А, которая выпускалась с 1960 по 1964 г. Компоновка и внешний вид ее основных элементов были позаимствованы для будущей модели.

автономный бензиновый обогреватель. Отсеки под пожарно-техническое вооружение (ПТВ) выполнили увеличенного объема сравнительно с предыдущей моделью ПМЗ-53А. В корме автоцистерны смонтировали пожарный насос ПН-30КФ с консольным рабочим колесом, форсированный и оборудованный одноэжекторным пеносмесителем с производительностью до 12 куб. метров пены за минуту. Во время государственных испытаний мощный насос показал производительность чуть более 40 литров в секунду. Не забыли проектировщики и об эффективном дополнительном охлаждении двигателя при работе на стоянке. Опытную машину также впервые укомплектовали переносной мотопомпой МП-800 и рукавной катушкой РК-4 на пневматических шинах, чем расширили ее функциональные возможности. Но в серийном производстве автоцистерна уже не комплектовалась мотопомпой. Интересно отметить, что на крыше кабины опытного образца в средней части была установлена сигнальная фара с красным стеклом, которая работала в мигающем режиме от теплового реле. Позднее на серийных машинах стекло сигнальной фары делают желтым. Несмотря на то, что испытания прошли успешно, в производство машина не пошла. Из-за нехватки шасси выпуск АЦ-40 начался лишь в 1965-м и продолжался всего два года – до 1967 г. включительно. Всего за столь короткий промежуток времени была изготовлено 1481 автоцистерна.

Следующее поколение пожарных автоцистерн берет свое начало в 1966 году, когда был построен опытный образец, а вслед за ним и первая установочная партия. В очередной модернизации пожарного автомобиля принял участие ведущий конструктор ОКБ-ПМ В. Васильев, который также участвовал в разработке автоцистерны в 1961-1962 гг. Стоит отметить, что в 1966 году ОКБ-8 было переименовано в «Особое конструкторское пожарных машин» (ОКБ-ПМ). На основании накопленного в процессе эксплуатации «модели 63» опыта, конструкторы внесли изменения, коснувшиеся как внешнего вида, так и внутренних элементов. Обновленная автоцистерна получила название АЦ-30(130)-63А. Кабина боевого расчета теперь была отделена от кузова, что делало автомобиль более ремонтпригодным. Хотя кузов повторял конфигурацию «модели 63», но получил новые трапециевидные подкрылки задних колес вместо прежних полукруглых.

Процесс усовершенствования пожарных автомобилей в советское время, можно сказать, был непрерывным. Так, в 1969 в ОКБ-ПМ была разработана документация на последующую модернизацию машины. Конструкторский коллектив под руководством Г.М. Павленко закончил работу над автоцистерной АЦ-40(130)-63М (название взято из отчетов ОКБ-ПМ) с насосной установкой ПН-40У вместо ПН-30КФ. В 1970 году эта разработка была воплощена в металле. По данным Российского государственного архива экономики эта пожарная автоцистерна, выпу-



Опытный образец АЦ-30(130)-63, созданный ОКБ-8 в 1962 г., по старинке называли ПМЗ-63. Автомобиль имеет облицовку радиатора белого цвета.



Серийная автоцистерна АЦ-30(130)-63 выпускалась всего два года с 1965 по 1967 г.



Первая модернизация «модели 63» – автоцистерна АЦ-30(130)-63А – имела отличавшийся от «шестидесятой» модели внешний вид.



Поздний вариант автоцистерны АЦ-40(130)-63А продержался в серийном производстве 11 лет – с 1972 по 1983 г.



С 1985 по 1990 г. АЦ-40(130)-63Б выпускалась с новой конструкцией кузова в нижней части.



Накануне распада СССР пожарный автомобиль получил упрощенную заднюю стенку кузова. На некоторых машинах стали монтировать дверки насосного отделения без окошка.

ценная в количестве одной штуки, значится под обозначением АЦ-40(130)-63АМ. Но при внедрении новой документации в серию в 1972 г. обозначение пожарной автоцистерны не изменилось, даже несмотря на использование нового насоса ПН-40У. Это, скорее всего, было связано с нежеланием предприятия заново регистрировать технические условия (ТУ) – процедура в то время достаточно хлопотная, могла занимать много времени. Было проще оформить изменение в действующие ТУ, тем более что в машине прошло всего одно изменение – замена насоса.

Хотя популярность модели стремительно росла, реальный тем ее выпуска не отвечал потребностям советских пожарных. Выпуск модели продолжался до 1983 г. За 17 лет завод «Пожмашина» построил 16161 автоцистерну.

В 1977 году Н.Г. Яременко с группой конструкторов ОКБ-ПМ разработали техническую документацию на автоцистерну АЦ-40(130)-63Б – очередную модернизацию «63 модели». Опытный образец нового пожарного автомобиля изготовили в 1978 г. А до конца этого года вышли еще 19 машин, таким образом, стартовало полномасштабное производство АЦ-40(130)-63Б. Уже в следующем 1979 г. на автомобили «модели 63Б» будут ставить государственный «Знак качества». Интересный факт: в течение шести лет с 1978 по 1983 г. включительно параллельно строились сразу две модели: «63А» и «63Б». В 1983 г. на Прилуцком заводе облагородили внешний вид «63Б». Автомобиль получил кузов с укороченной юбкой в передней части. Следующие изменения коснулись пожарной машины уже в 1990 г., когда немного упростили кузов (спрямили заднюю стенку) и убрали застекленное окно с двери насосного отделения. Позднее по многочисленным просьбам пожарных дверь насосного отделения будет снова выпускаться со стеклом.

Популярную автоцистерну экспортировали в страны социалистического лагеря – и не только в Европу, но и на Ближний и Дальний Восток, даже на Кубу. Для разных континентов машину красили не только в красный цвет, но также в желтый, песочный и зеленый. Автомобили, которые шли на экспорт, строились в зависимости от потребности в умеренном или тропическом варианте. Производство моделей «63А» и «63Б» можно назвать самым массовым за всю историю нашей страны. Только на 1985 г. общее количество этих машин составило почти 24000 единиц, что стало даже мировым рекордом.

Модернизация продолжалась, Зил-130 сменил Зил-431214 и, начиная с 1992 г., в производстве находилась АЦ-40(431412)-63Б, отличительной особенностью которой стала кабина от Зил-131. Эта автоцистерна поставлялась преимущественно в пожарную охрану Украины, но были отдельные поставки в Россию, и ряд других стран СНГ. Индекс «63» и далее продолжал свое существование. В 1996 г. на шасси Зил-433362 была построена автоцистерна АЦ-40(433362)-63Б.01 с однорядной заводской кабиной на




Слева: В качестве базового шасси на Прилукском заводе начали использовать ЗиЛ-431412, отличительной особенностью которого была кабина от ЗиЛ-131. Справа: Те пожарные части которые не могли себе позволить приобрести новый автомобиль довольствовались капремонтом старых автоцистерн, произведённым на Прилукском заводе.

трех человек и кузов с максимально унифицированными элементами от «модели 63Б».

В 2003 г. ОКБ-ПМ под руководством С.И. Ивахненко создает опытный образец автоцистерны, которая по замыслу конструкторов должна была сменить «модель 63Б» раз и навсегда. Новинке было присвоено обозначение АЦ-40(433362)-307. По сути, машина представляла собой хорошо зарекомендовавшую себя у пожарных «начинку» от «63Б» на новом шасси и с новым кузовом. Позднее в 2004 г. эта машина будет освоена под обозначением АЦ-40(433362)-63Б.02. Ее производство было массовым – по современным меркам. Практически каждый областной центр Украины стал получать такие автоцистерны на замену старичкам «63Б».

Несколько слов стоит сказать и о капитальных ремонтах автоцистерн АЦ-40(130)-63Б, которые выполнялись непосредственно на самом заводе. Начиная с 2004 года, Прилукским заводом была разработана технология капитального ремонта, при котором не просто восстанавливались все основные узлы и агрегаты пожарного автомобиля, но вместо старого кузова монтировали новый с дверками шторного типа, позаимствованный с модели «63Б.02».

Интересная дата в нашем повествовании 2007 г. В этом году завод «Пожмашина» предложил пожарным новое видение АЦ-40(433362)-63Б.01, где автоцистерна стала комплектоваться новым прямоугольным кузовом с дверками отсеков шторного типа. Днепропетровская фирма «Днепроэнерготехнологии» также в 2007г изготовила модель АЦ-4-40(433371)-63Б.01А. Этот пожарный автомобиль имел сдвоенную кабину производства «Зил» и кузов модульной конструкции.

Нельзя не отметить тот факт, что на конверсионном и «давальческом» шасси завод продолжал под заказ собирать АЦ-40(130)-63Б. Здесь устанавливали новые узлы и агрегаты, изменяли форму кузова, но неизменными оставались неприхотливость, надежность машины и массовость ее производства. Последний факт выпуска партии автоцистерн на экспорт в Узбекистан зафиксирован в 2011 году. Вот такая история у легендарной «модели 63» и ее модификаций, на которой прошли учебу тысячи пожарных СССР. 

Технические характеристики пожарных автоцистерн

	АЦ-30(130)-63	АЦ-30(130)-63А	АЦ-40(130)-63Б
Шасси автомобиля	Зил-130	Зил-130	Зил-130
Максимальная скорость движения	80км/ч	85км/ч	90км/ч
Габаритные размеры			
Длина	7720мм	7515мм	7615мм
Ширина	2500мм	2440мм	2500мм
Высота	2745мм	2700мм	2700мм
Боевой расчет, включая водителя	7 чел.	7 чел.	7 чел.
Марка насоса	ПН-30КФ	ПН-30КФ	ПН-40У
Производительность насоса	1800 л/мин	1800 л/мин	2400 л/мин
Емкость для воды	2100л	2100л	2350л
Емкость для пенообразователя	150л	150л	165л



Первая модель семейства «63» на новом шасси ЗиЛ-433362.



Самая массовая модель начала 2000-х годов АЦ-40(433362)-63Б.02 выпускалась взамен «модели 63Б».