**01-143 АЦ-30(130)-63А, она же АЦ-40(130)-63А пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 2,1 м3 на шасси ЗиЛ-130 4х2, пенобак 150 л, насос ПН-30КФ/ПН-40 30/40 л/с, боевой расчёт 7 чел., полный вес 9.1 тн, 150 лс, 80 км/час, 16161 экз., завод ППО, Прилукский р-н пос. Ладан 1966-83 г. в.**



В печатных первоисточниках название АЦ-30(130)-63А не нашел.

 Автоцистерна предназначена для тушения пожаров водой из цистерны или от внешнего водоисточника и воздушно-механической пеной с использованием вывозимого пенообразователя или с забором его из посторонней ёмкости, а так же для доставки к месту пожара боевого расчёта, пожарного оборудования, воды и пенообразователя.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012.*

В октябре 1964 года заводом имени Лихачева начинается серийный выпуск автомобилей нового поколения - ЗиЛ-130, который только на столичной земле продлится 30 лет. СССР получает «рабочую лошадку», которая, благодаря огромным масштабам производства, нашла очень широкое применение в народном хозяйстве.

 Это было как раз то, чего ждала пожарная охрана. И конструкторы включились в работу ещё до начала серийного производства нового ЗиЛа. В целом, задача, стоявшая перед коллективом ОКБ ПМ, занимавшимся проектированием новинки, не была сложной. Требовалось лишь «переставить» цельнометаллический кузов и его начинку с автоцистерны модели 53А на новое шасси, связать этот кузов с базовым шасси. ОКБ ПМ справляется с задачей, и в 1962 году по разработанным им чертежам на свет появляется автомобиль, определивший лицо пожарной техники минимум на три десятилетия.

 В декабре 1962 года закончились государственные испытания опытного образца пожарной автоцистерны АЦ-30(130) модели 63. Решением Государственной комиссии машина АЦ-30(130)-63 была рекомендована для серийного производства. Но о серийном выпуске этой модели можно будет говорить лишь спустя год после намеченной даты. Причина задержки ясна — проблемы с производством шасси на московском автозаводе. Хотели в 63-м, начали в 64-м!

 Конструкция машины позволила улучшить условия размещения и следования на пожар боевого расчета. Кабина водителя снабжалась удобными мягкими сиденьями, панорамным стеклом и хорошей вентиляцией. Сиденье водителя стало регулируемым. По сравнению с автомобилями недавнего прошлого, кабина боевого расчета новой автоцистерны стала светлой и более просторной, её длина увеличивалась на 100 мм, высота — на 50 мм. Кабины водителя и боевого расчета соединялись проемом и имели воздушное отопление. Кабина боевого расчета дополнительно обогревалась отопителем, работающим на бензине. С учетом претензий пожарных, по сравнению с ПМЗ-53А, были увеличены размеры отсеков кузова, что позволило улучшить расположение пожарно-технического вооружения.

 Во время ходовых испытаний новая автоцистерна демонстрировалась в гарнизонах пожарной охраны, работники которых высказывали свои предложения и пожелания. Многие из них были учтены конструкторами. И всё же, большинство недостатков были выявлены позже, уже в процессе эксплуатации. Самый главный из них — серьезный конструкторский просчет, жесткое соединение кабины с кузовом. Кузов крепился к раме шасси, а кабина водителя и боевого расчета при этом свешивалась вперед своеобразной консолью, и в месте такого соединения, при движении по советским дорогам, возникали разрушающие конструкцию усилия.

 На автоцистерне устанавливался пожарный насос ПН-30КФ с новым одноэжекторным пеносмесителем производительностью до 12 м3 пены в минуту. Мощный двигатель дал возможность увеличить производительность насоса. Во время государственных испытаний она составляла 2420 л/мин (40,3 л/с).

 В этой модели нашелся ответ на вопрос, не дававший покоя специалистам последние пять лет. Речь идет о вывозе мотопомпы на автоцистерне. Мы помним, чем была вызвана такая необходимость.

В случае если местность не позволяла установить автомобиль на водоисточник, мотопомпа могла как самостоятельно подавать воду, так и питать автоцистерну, установленную непосредственно у места пожара. В конструкции автомобилей предыдущих лет такой возможности не существовало — мотопомпу просто негде было разместить. В отсеки она влезала с трудом, в кабине боевого расчета просто мешала. Такие кустарные решения нарушали условия эксплуатации автоцистерны.

 Модель 63 впервые в отечественной практике начинает комплектоваться переносной мотопомпой МП-800 и задней рукавной катушкой РК-4 (позднее РК-4А) на пневматических шинах и шарикоподшипниках. Это значительно расширяло тактические возможности машины, ускоряло и облегчало прокладку рукавных линий. Вроде всё хорошо и правильно! Да, если мыслить критериями середины 50-х.

 Бед от таких решений тоже было несколько. Самая первая и самая старая была связана с ограничением доступа к насосному отсеку, загроможденному навеской задней катушки РК-4. Для простейших работ с насосом приходилось снимать достаточно тяжелую (между прочим, весом в 166 кг!) и габаритную рукавную катушку. Но если этой проблеме решение скоро будет найдено, и рукавная катушка просуществует весь срок, отведенный судьбой модификациям 63-й модели, то решение об оснащении этого автомобиля мотопомпой оказалось недолговечным.

 Пеналы всасывающих рукавов были снабжены роликами, усилена их вентиляция. Особенностью первых автоцистерн моделей 63 (и впоследствии 137) было высокое расположение этих пеналов, направленных параллельно крыше кузова. Под ними размещалось запасное колесо. Решение, которое будет активно критиковаться — на современном автомобиле, где счет изменений шел на миллиметры, подобное решение поднимало центр тяжести автомобиля сразу на 4 см. Да и снятие запаски превращалось в довольно сложную и опасную процедуру. Из-за высокого размещения доступ к всасывающим рукавам и лестницам был неудобен. Изменился способ крепления элементов кузова к цистерне, при этом часть нагрузки перенесена с обечайки на лапы. Приняты меры для уменьшения потерь воды из цистерны при движении автомобиля по плохим дорогам. Стальная цистерна ёмкостью в 2100 л была оборудована электрическими указателями уровня воды, фиксирующими половинную и полную емкость и выведенными на щиток насосного отсека. В том же насосном отсеке размещался бак для пенообразователя емкостью в 150 л.

Здесь надо упомянуть про ещё одну сложность, с которой будут сталкиваться пожарные на протяжении всего времени эксплуатации модификаций модели 63. Причин было несколько: высокое размещение достаточно тяжелого запасного колеса, верхнее размещение пенобака и старая конструкция дополнительной трансмиссии на привод насоса с прокладкой валов и установкой промежуточных опор под цистерной. Это заставляло изготовителя саму цистерну приподнимать над рамой. Ну и что, спросите вы, разве раньше было не так? Да, конструкция кузова, пенобака и схема дополнительной трансмиссии остались прежними, поменялось только шасси, став более скоростным и динамичным. Характеристики нового шасси поменяли весь баланс сил, действующих на автоцистерну в движении. А навыки водителей оставались на уровне моделей прошлого. И пока пожарные-ученые разобрались в происходящем, ДТП с участием автомобилей на шасси ЗиЛ-130 (особенно опрокидывания на поворотах) случались достаточно часто.

 Отличительными внешними особенностями, позволяющими определить модель 63, являются надколесные дуги заднего моста (их полукруглая форма — точный признак того, что перед нами автоцистерна модель 63) и больший, чем у остальных автоцистерн на шасси ЗиЛ-130, размер кабины боевого расчета. Пожарных автомобилей модели 63 будет выпущено немного.

 В 1965 году начинается история второго поколения пожарных автомобилей на шасси ЗиЛ-130. От маркировки предыдущих моделей они отличаются буквой «А» в обозначении. В 1966 году появляется опытный образец автоцистерны АЦ-30(130)-63А. А уже к концу года — вся первая партия из ещё 80 автомобилей. Пожарные части СССР в том году новинки не увидят: вся партия новых автомобилей уйдёт на экспорт, но в дальнейшем ежегодный уровень её производства для отечественного рынка уверенно перевалит за 1000 экземпляров, и автомобиль будет выпускаться до 1983 года.

 На наш взгляд, модель 63А является лучшей моделью автоцистерны советского периода. Этот удачный автомобиль при достаточно высоких характеристиках не имел на борту мертвого балласта, как, например, никому не нужная и не используемая система дистанционного управления водопенными коммуникациями более поздних автоцистерн модели 137, и ненужных технических излишеств, вроде: пневматического управления сцеплением, «оригинального крепления» цистерны с водой и прочего «вредительства» , вроде тормозной системы КамАЗовского типа на следующей модели — 63Б. Конструкция АЦ-30(130)-63А воплотила в себе сплав опыта, накопленного в ходе производства прошлых лет, и техническую функциональную простоту, что обеспечило ей высокую надежность и долгий срок службы (20 лет работы такой машины ни у кого удивления не вызывали).

 Переход на насос ПН-40 в начале 70-х никак не отразился на марке автоцистерны, которая до конца своей истории будет выпускаться под маркой АЦ-30(130)-63А. И если похожая ситуация с автоцистернами на шасси ГАЗ-66 объяснялась указанием в марке реальной производительности насоса, то в чем же дело здесь? Почему формально правильное обозначение АЦ-40(130)-63А встречается всего на нескольких подписях к книжным фотографиям, а марка АЦ-30(130)-63А — на всех бортовых табличках различных годов выпуска и в заводской отчетности? Технические условия (ТУ) на выпускаемую продукцию в социалистическое время действовали пять лет. Потом их следовало продлять, пересогласовывать и заново регистрировать. Довольно хлопотные по тем временам процедуры, порой приводящие, в случае каких-то вносимых изменений, к определенной перестройке производственного цикла. Ни времени, ни желания заниматься формальностями у производственников не было, и завод-изготовитель старался максимально долго использовать действующие ТУ.

 Просто перерегистрировать документ или внести в него изменения было проще. Так и поступили, благо серьезное изменение в конструкции модели 63А было всего одно — замена насоса ПН-30КФ на ПН-40У. А изменений в таблички не вносили, заодно не указывая в них фактически до конца массового выпуска номер действующих в производстве ТУ.

 На модели АЦ-30(130)-63А найдёт свое решение проблема неудобства задней рукавной катушки. Решится она в начале 70-х в Краснодаре. Мощная металлическая балка с закрепленной рукавной катушкой одним своим концом соединялась с шарниром, приваренным к раме, а другим при транспортировке вставлялась в замок. При желании открыть насосный отсек мог один водитель, одной рукой отсоединив балку от замка, свободно и без усилий поворачивая всю конструкцию в сторону. Он фиксировал её в таком состоянии и спокойно занимался с насосом. Молва о подобной рационализации дошла до ГУПО. Там посмеялись — как же такая простая идея не пришла никому в голову раньше! И, признав это техническое решение важным рационализаторским предложением, рекомендовали его к внедрению. Интересна позиция Прилукского завода, продукции которого эта рационализация собственно и касалась. Видимо, обидевшись на краснодарцев за то, что они доложили о рационализации наверх, не включив представителя производителя в соавторы, заводчане... проигнорировали полезное решение, и на серийных автомобилях оно появилось лишь десяток лет спустя.

 Лебединой песней ОКБ ПМ становится разработка в 1977 году документации на выпуск автоцистерны АЦ-40(130)-63Б. Серийный выпуск автомобиля начнётся Прилукским заводом в 1978 году с выпуска установочной партии из 20 автомобилей. Выпуск автомобилей будет идти по нарастающей и в 1984 году достигнет абсолютного рекордного показателя за 40 лет выпуска пожарных автомобилей в послевоенном СССР. За один год будет выпущено 1710 единиц автоцистерн одной марки!

 По сравнению с моделью 63А увеличилась ёмкость цистерны для воды, она составила уже 2350 л и 165 л пенообразователя (по сравнению с 2100 л воды и 150 л пенообразователя у АЦ-30(130)-63А). Общее увеличение массы автомобиля составило 500 кг.

 В зависимости от времени выпуска модели 63Б отличаются внешне. Машины ранних выпусков выглядят гораздо тяжелее, массивнее за счет длинной «юбки» кузова. Она укорачивается у автоцистерн 80-х годов выпуска, и внешний вид автомобиля снова становится привычно эстетичным.