**01-308 АЦ-30(130)-63Б пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 2,35 м3 на шасси ЗиЛ-130-76 4х2, пенобак 165 л, насос ПН-40УВ 40 л/с, боевой расчёт 7 чел., полный вес 9.6 тн, 150 лс, 90 км/час, завод ППО, Прилукский р-н пос. Ладан 1978-92 г. в.**

⠀

Изготовитель — прилукское производственное объединение «Противопожарное оборудование» ВПО «Союзпожмаш» Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР.

Автоцистерна пожарная АЦ-40(130) модель 63Б предназначена для доставки к месту пожара боевого расчета, средств пожаротушения, пожарно-технического вооружения (ПТВ) и служит для тушения пожаров водой и воздушно-механической пеной.

АЦ-40(130) модель 63Б является более современным вариантом автоцистерны АЦ-30(130) модель 63А. Серийный выпуск был начат в 1978 г и до 1983 года обе модели (-63А и -63Б) выпускались параллельно. В результате изменений надстройка стала заметно шире, из-за чего отказались от декоративных накладок на колёсные арки. Ещё одним заметным отличием модели -63Б от -63А стали напорные патрубки. Теперь их убрали внутрь надстройки и закрыли лючками. За время производства АЦ-40(130)-63Б во внешний вид надстройки вносились изменения, упрощавшие её производство. С конца 1980-х, периодически выпускались машины без окошка в дверце насосного отсека.

С 1986 года, в соответствии с ОСТ 37.001-269-83 шасси автомобиля ЗиЛ-130 получают новый индекс ЗиЛ-431412. Но на индексе пожарной цистерны это не отразилось - до второй половины 1990-х она выпускалась с прежним названием АЦ-40(130)-63Б. В сентябре 1992 года завод ЗиЛ прекратил выпуск шасси ЗиЛ-431412. В связи с этим, -63Б выпускавшиеся в середине 1990-х г. базировались на шасси УАМЗ-ЗиЛ-431412 производства Уральского автомоторного завода. Характерной чертой этих машин была кабина ЗиЛ-131 на ходовой части ЗиЛ-130.

На рубеже 1980–90-х годов прилукская «Пожмашина» построила на шасси ЗиЛ-4331 с 8-цилиндровым V-образным дизелем ЗиЛ-645 производства Ярцевского моторного завода, входившего в ПО «ЗиЛ», пожарную автоцистерну АЦ-40/4 модель 209, которая должна была прийти на смену выпускавшейся уже более четверти века с небольшими усовершенствованиями цистерне АЦ-40 (130) на шасси ЗиЛ-130.

Вместо привычных цельнометаллических дверей надстройки, открывавшихся вверх, у АЦ-40 (4331) появились двери шторной конструкции, позволявшие быстро получить доступ к пожарному оборудованию. На крыше кузова находились лафетный ствол и 3-коленная лестница, но отсутствовали привычные пеналы — рукава были спрятаны в нишах кузова. Главной особенностью перспективной автоцистерны стало наличие стволов-распылителей высокого давления (сокращенно — СРВД, или так называемых пистолетов), конструкция которых была аналогична конструкции стволов производства компании Rosenbauer. СРВД располагались в передней части кузова, справа и слева от ступенек кабины, и были подсоединены к резиновым шлангам длиной 30 метров, намотанным на катушки и имевшим специальные насадки, позволяющие эффективно распылять струю воды. Такая конструкция позволяла выиграть время до развертывания основных рукавов.

АЦ-40 (4331) намного превосходил другие отечественные автомобили аналогичного класса по скоростным характеристикам и маневренности. Однако появление нового автомобиля совпало с распадом СССР, поэтому заводу так и не удалось наладить его серийный выпуск.

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

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.

С моделью 63Б связан, наверное, самый большой технический конфуз в нашей истории, хотя рука как-то не поднимается бросить камень в огород изготовителя последних советских автоцистерн — Прилукского завода. В 1982 году начинается вторая и последняя реконструкция Завода имени Лихачева. В результате её завершения в 1986 году завод приступает к выпуску шасси ЗИиЛ-431410 и его многофункциональной модификации ЗиЛ-431412. Именно последний тип шасси начинает поступать на Прилукский завод, и именно на нём начинают сборку пожарных автомобилей. Казалось бы, надо радоваться новинке. Но нет, возникает серьёзная проблема.

Речь идёт о применении на пожарных автомобилях тормозной системы, аналогичной системе автомобиля КамАЗ. При долгой стоянке автомобиля, после потери воздуха из-за разного рода утечек и негерметичности тормозная система требовала подкачки до определенных значений давления перед выездом. На это уходили драгоценные секунды или даже минуты! Эксплуатация серийных автомобилей с заводской системой тормозов не вызывала никакого беспокойства. Там не поджимало время. Ну, выйдет автомобиль на линию на 10 минут позже — что тут такого? Для пожарных автомобилей с их спецификой такой подход не годился, на местах стали предлагаться разного рода решения, позволяющие таких простоев избежать. И тут получалось так, что пожарные вторгались в «святая-святых» — в заводскую тормозную систему!

За разрешением спора рационализаторы обратились, как обычно, в редакцию журнала «Пожарного дела», которая, в свою очередь, обратилась в ГУ ПО. Специалисты разъяснили водителям, что существует инструкция, которая гласит: «...в соответствии с правилами дорожного движения, эксплуатация транспортных средств с измененной конструкцией тормозных систем запрещена, если внесение изменений не было согласовано с предприятием-изготовителем автомобилей». Когда же был задан вопрос — а что делать? — Главк молча предоставил подразделениям самим решать эти проблемы. Как они решались на местах, я хорошо помню: караулы стали просто позже выезжать. Не рисковать же техникой и боевым расчетом на дороге! Да, ещё отменили норматив «Сбор и выезд по тревоге»...

Вторым неприятным моментом стало применение нового способа жесткого крепления цистерны к раме, благодаря которому течь цистерны для пожарных автомобилей моделей 63Б и 137А, эксплуатирующихся в условиях пригородных и сельских дорог, стала хроническим недостатком. На решение этой проблемы, напрямую связанной с производством, потребовались годы.

В 80-е годы ситуация на предприятиях-изготовителях пожарной техники ухудшалась. В сложных экономических условиях трудно было создавать что-то новое. Вот что писал по поводу плановой модернизации модели 63Б журнал «Пожарное дело» в 1988 году, когда новую модернизированную автоцистерну на шасси ЗИЛ-130 представлял в Москве заместитель главного инженера ПО «Пожмашина» Ю. Мартыненко: «... Новшества в ней такие, что сразу и не заметишь. Как выяснилось, конструкторы в сравнении с выпускающейся АЦ-40(130)-63Б несколько спрямили кузов, а дверь насосного отделения сделали глухой, без смотрового окна. Все остальное осталось по-старому. Как говорится, все это было бы смешно, когда бы не было так грустно». Статья журнала так и называлась.

**Показатели назначения**

Полная масса, кг: 9600

Удельная мощность, л.с./кг: 150/110

Вместимость цистерны для воды, л: 2350

Вместимость пенобака, л: 165

Модель насоса: [ПН-40УВ](http://wiki-fire.org/%d0%9f%d0%9d-40%d0%a3%d0%92.ashx)

Шасси автомобиля: [ЗиЛ-130](http://wiki-fire.org/%d0%97%d0%98%d0%9b-130.ashx)

Двигатель: [ЗиЛ-130](http://wiki-fire.org/%d0%97%d0%b8%d0%9b-130.ashx) или [ЗиЛ-508.10](http://wiki-fire.org/%d0%97%d0%b8%d0%9b-508_10.ashx)

Скорость максимальная, км/ч: 80

Число мест для боевого расчета (включая водителя): 7

Запас напорных рукавов, шт.: 18

Вместимость топливных баков, л.: 150

**Показатели экономного использования топлива**

Расход топлива на 100км пробега (базовая), л: 41.5

Расход топлива при стационарной работе на привод спецагрегата, л/мин: 0.33

Расход топлива при при холостой работе, л/мин: 0.15

Расход топлива при холостой работе, л/мин: 0.15

**Показатели транспортабельности**

Длина, мм.: 7680

Ширина, мм.: 2500

Высота в транспортном положении (без боевого расчета, воды и пенообразователя, с 5-10 л запасом горючего), мм. 2780

Дорожный просвет, мм.: 265

|  |  |
| --- | --- |
| Время работы от собственных емкостей: | |
| - одного [ствола Б](http://wiki-fire.org/%d0%a1%d1%82%d0%b2%d0%be%d0%bb%20%d0%91.ashx) | 10,6 |
| - одного [ствола А](http://wiki-fire.org/%d0%a1%d1%82%d0%b2%d0%be%d0%bb%20%d0%90.ashx) или двух стволов Б | 5,3 |
| - одного ствола [СВП-4](http://wiki-fire.org/%d0%a1%d0%92%d0%9f-4.ashx) | 5,1 |
| - одного генератора [ГПС-600](http://wiki-fire.org/%d0%93%d0%9f%d0%a1-600.ashx) | 6,9 |
| Объем получаемого [раствора пенообразователя](http://wiki-fire.org/%d0%a0%d0%b0%d1%81%d1%82%d0%b2%d0%be%d1%80%20%d0%bf%d0%b5%d0%bd%d0%be%d0%be%d0%b1%d1%80%d0%b0%d0%b7%d0%be%d0%b2%d0%b0%d1%82%d0%b5%d0%bb%d1%8f.ashx): | |
| - 4% | 2448 |
| - 6% | 2500 |
| Количество [пены](http://wiki-fire.org/%d0%9f%d0%b5%d0%bd%d0%b0.ashx), м3: | |
| - низкой [кратности](http://wiki-fire.org/%d0%9a%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%bd%d0%be%d1%81%d1%82%d1%8c%20%d0%bf%d0%b5%d0%bd%d1%8b.ashx)(К=10) | 25 |
| - средней кратности(К=100) | 250 |
| Возможная площадь тушения пенами, м2 | |
| - низкой кратности при Is = 0,1…0,15л/(с\*м2) | 42…28 |
| - средней кратности при Is = 0,05…0,08л/(с\*м2) | 83…52 |
| Возможный объем тушения пеной средней кратности при Кз=3, м3 | 83 |