**01-262 АЦ-40(133ГЯ) мод. 181А пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 5 м3 на шасси ЗиЛ-133ГЯ 6х4, пенобак 2х180 л, боевой расчет 6 чел., насос ПН-40УА 40 л/с, полный вес 15.5 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 85 км/час, ? экз., завод ППО, Прилукский р-н пос. Ладан 1984- г.**



*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012. Не хотелось бы злоупотреблять открытостью глубоко уважаемого автора, но хотя бы равных ему публикаций не обнаружил. Спасибо, Александр Владимирович.*

 Пожары бывают разные. И техника для их тушения применяется тоже разная. На протяжении рассматриваемых нами исторических рамок мы неоднократно подчеркивали всё возрастающую роль автоцистерн, как основного средства тушения. В предлагаемой читателю главе речь пойдет об автоцистернах, вывозящих на пожар 4000 л воды и больше.

 Для чего нужны такие количества вывозимой воды? Ну, во-первых, в самом распространенном случае, они нужны для тушения пожаров в районах со скудным водоснабжением, получивших у пожарных свое название — «безводный район». На случай пожара в таком районе предусматривался подвоз дополнительного запаса воды. И не просто подвоз, а в количестве и в сроки, регламентированные нормативными документами и обоснованные расчетами специалистов.

 Второй случай применения автоцистерн тяжелого типа касался особенностей того или иного населенного пункта или объекта. Так, например, Москва всегда была «неравнодушна» к таким цистернам. Дело в том, что пожар в городе, с огромным количеством серьезных объектов, с высокой их пожарной опасностью, с большим количеством домов повышенной этажности нередко приводил к тяжелым последствиям: огромным площадям пожара, человеческим жертвам. Применение пожарных автоцистерн большой ёмкости позволяло сразу вводить мощные стволы на тушение, появлялась реальная возможность задавить пожар в зародыше. А если так не получалось, то все равно — выигрывалось время для развертывания автонасосов и насосно-рукавных автомобилей.

 Ещё одним местом применения подобной техники были объекты, перегруженные сгораемыми материалами, например, объекты нефте — и газодобычи, склады лесоматериалов, портовые сооружения и т.д.

 Последним из «могикан» заводского изготовления *(в ряду таких машин)* становится создание автоцистерн на трехосном шасси ЗиЛ-133. Уже в середине 70-х годов велись работы по созданию проекта тяжелой пожарной автоцистерны на шасси ЗиЛ-133Г1 грузоподъемностью 8 т, которая могла бы вывозить до 5000 л воды и до 300 л пенообразователя. Воплощение в металле автоцистерна получила в 1977 году, когда по чертежам, разработанным ОКБ ПМ, Прилукским производственным объединением «Противопожарное оборудование», ВПО «Союзпожмаш» создается опытный образец пожарной автоцистерны АЦ-40(133Г1)-181.

 Пройдя все необходимые испытания, образец принимается к серийному производству, и в 1978 году выходит крупная установочная партия сразу из 100 автомобилей. За доставку боевого расчета, пожарного оборудования и огнетушащих средств к месту вызова отвечал обычный двигатель ЗиЛ-130, V-образный, карбюраторный, мощностью 150 л. с., чего вряд ли хватало для пожарной автоцистерны, масса которой с полной нагрузкой была почти 15 т.

 На автомобилях первой серии емкость цистерны составляла 4500 л, на борту имелось всего 165 л пенообразователя. Не спешите верить заявленной во многих источниках ёмкости цистерны в 5000 л моделей 181 и 181А. Для этих автомобилей цистерна для воды специально не изготавливалась,

а хитрецы Прилукского завода стыковали на раме автомобиля две стандартные цистерны. Их «модели-доноры» нам сегодня неизвестны. Но если применялись цистерны моделей 63Б, то ёмкость двух цистерн составляла 4700 л, если цистерны от модели 137-4800 л. И лишь используя емкости от модели 137А, только с 1984 года ёмкость такой цистерны будет увеличена до 5000 л.

Пенобаков на автоцистерне на все времена останется два, ёмкостью по 180 л каждый.

 На автоцистерне в 6-местной цельнометаллической кабине салонного типа был установлен пожарный насос ПН-40У среднего расположения, привод которого осуществлялся через карданный вал от коробки отбора мощности, установленной на коробке передач. Конструкция коробки позволяла подавать воду или пену, как при стоянке автомобиля, так и в движении, на пониженной передаче. Особенностью насоса был коллектор на три напорные задвижки. Две перекрывали напорные патрубки, а одна — трубопровод на лафетный ствол. «Доработанный» лафетный ствол ПЛС-П20 со сменными насадками размещался на крыше кабины и управлялся вручную, через люк. Через ствол можно было подавать воду или воздушно-механическую пену.

 Цистерна устанавливалась на трех точках, что исключало концентрацию опасных напряжений в местах крепления. С левой стороны она имела трубу с соединительной арматурой для заполнения её водой от гидранта.

 Важную модернизацию прошел газоструйный вакуум-аппарат: для более надежной герметичности были изменены заслонка и его седло, уменьшены габариты аппарата и его масса, втулки седла заслонки стали выполняться сменными, что увеличило срок службы агрегата в целом.

 Дополнительно к электроборудованию базового шасси автомобиля на автоцистерне устанавливались: два проблесковых маячка для подачи прерывистых сигналов, фара-прожектор с правой стороны для освещения места работы на пожаре, плафоны для освещения кабины и отсеков с пожарно-техническим вооружением.

 Знакомство с автоцистерной рождает вопрос: а зачем пожарной части этот памятник гигантомании? Где его место? На селе? Да, запас воды у него достаточный, но шасси-то обычного исполнения! В городе? В каком? Для небольшого он был слишком неповоротлив. В крупном городе? Но габаритный радиус поворота почти в 12 м был перебором и здесь! А как заезжать во дворы и двигаться по переулкам? Для такой автоцистерны оставался достаточно узкий сектор применения: подвоз воды по адресу, куда она гарантированно «дойдёт», или по асфальтовым дорогам крупных колхозов и совхозов. Получается, такие машины могли быть востребованы.

Но изготавливать их следовало малыми партиями, под конкретный заказ. Несмотря на отмеченные недостатки, с 1977 по 1981 годы на шасси ЗиЛ-133 модификаций Г1 и Г2 было выпущено значительное количество подобных автоцистерн.

 Ещё в 1979 году Заводом имени Лихачева создается дизельный автомобиль ЗиЛ-133ГЯ. Но лишь в 1983 году на базе этого шасси Прилукский завод выпускает опытный образец такой автоцистерны (модель 181А). Серийно АЦ-40(133ГЯ)-181А начинает выпускаться с 1984 года. Помимо дизельного двигателя, автоцистерна фактически не отличается от предшественниц. Важным изменением было, пожалуй, лишь перемещение всасывающих патрубков в отдельные отсеки, расположенные под первыми бортовыми отсеками. Чем это вызвано — понять трудно. Отличить её внешне от модели 181 достаточно просто по решетке радиатора, у дизельной модели она другая. Эта модель стала последним массовым пожарным автомобилем на шасси семейства ЗиЛ-133.

 В том же 1984 году создается опытный образец модели со сложным обозначением АЦ-40/3(133ГЯ)-181А.01. Её конструкция была весьма интересной. Для дистанционного управления элементов запорной арматурой водопенных коммуникаций на автоцистерне был предусмотрен пневмопривод, в котором использовался воздух, отбираемый из воздушной системы шасси. Имея в виду не высокое качество советской пневматики, эксплуатация такой машины таила в себе опасность — могла подвести герметичность соединений. На этой автоцистерне устанавливался 2-ступенчатый центробежный комбинированный пожарный насос ПНК-40/3. К комбинированным пожарным насосам относились такие, которые могли подавать воду под нормальным (напор до 100 метров водяного столба) и высоким давлением (до 300 м и более).

 Время сделало свой выбор, век этих больших автоцистерн был не долог и пожарных автомобилей на шасси ЗиЛ-133 сохранилось очень мало.

 История пожарных автомобилей семейства ЗиЛ-133 имела ещё одну интересную страницу. Опережая свое время, Прилукское производственное объединение «Противопожарное оборудование» изготовило пожарную автоцистерну с коленчатым подъемником АЦ-40(133ГЯ)-203.Автоцистерна имела запас воды 2500 л и пенообразователя 170 л. Стандартный 2-ступенчатый центробежный насос ПНК-40/3 обеспечивал подачу на ступени низкого давления 40 л/с, на ступени высокого — 3 л/с. Коленчатый подъемник имел грузоподъемность 300 кг, высоту подъема площадки 18 м и вылет стрелы 9 м.