**01-011 АЦ-3-30(3307) модель 226 пожарная автоцистерна с емкостью для воды 3 м3 на шасси ГАЗ-3307 4х2, пенобак 187 л, насос ПН-40УВ 30 л/с, боевой расчет 2, полный вес 7.85 тн, ЗМЗ-53-11 120 лс, 80 км/час, завод ППСО, пос. Варгаши, с начала 1990-х г.**



Очередной «шедевр» от мастера. Главную отличительную от предшественника деталь этой АЦ - лафетный ствол не приложил, установил колеса от ГАЗ-51 и отправил машину служить в г. Ленинград. Мало того, что это маловероятно, исходя из ее целевого назначения, да еще и в 1991 году, когда автоцистерну только готовили к выпуску, городу вернули первородное имя.

Изготовитель**:** Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования НПО "Спецтехника" МВД России.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012. С уважением и благодарностью к автору, серьезный пробел в познаниях закрывает.*

Спустя год-два с момента, когда Варгашинский завод ППО начал выпускать модель 106В на шасси ГАЗ-53А, а потом 106В1 на шасси 53-12, заводчанам пришлось задуматься над модернизацией этой машины. Дело в том, что модель 106В1 соответствовала первой категории качества. Согласно директивам советского правительства этот автомобиль должен либо пройти аттестацию на знак качества, либо вовсе должен быть снят с производства. Работа над аттестацией оказалась невозможной. При увеличении объема цистерны недопустимо возрастала нагрузка на заднюю ось и сказывалось на управляемости машины. Заводские конструктора предлагали немного вдвинуть цистерну в кабину, но и это проблему не решало. Но и отказ от производства 106В модели так же пагубно могло сказаться на предприятии. В результате бы сразу упали объемы производства (а на тот момент в год выпускалось до 1000 таких автоцистерн), что привело бы к сокращению штатов. Решение этой проблемы пришло главному инженеру предприятия Суслову А. А. Он предложил убрать вторую кабину и за счет этого увеличить грузоподъемность цистерны на одну тонну. Но в этом случае пожарная команда должна была добираться до пожара на другой машине. Рассматривали так же и другой вариант о переводе автоцистерны в разряд военной техники, на которую в то время аттестация не распространялась. Проблему решали в Москве. После долгих споров заместителей министров «Минстройдормаша» и «МВД» было решено поддержать предложение главного инженера завода. С одной стороны для предприятия это была большая победа, а с другой пожарные части страны понесли большую потерю. Ведь до сих пор они получали по тысяче 2-кабинников в год.

Новая автоцистерна, которой было присвоен индекс АЦ-30(53-12)-106Г была освоена в производстве в 1988 г.

Незатейливая прямоугольная форма её кузова очень напоминала свою «сестру», выпускаемую в те годы на шасси ГАЗ-66— модель 184. Автомобиль становится на 350 кг тяжелее предыдущей модели. На 850 л увеличивается емкость цистерны с водой (2850 л), на 70 л — ёмкость пенобака (190 л). По бокам кузова разместились отсеки для пожарного вооружения, а в корме установлен насосный отсек с унаследованной от модели 106В1 помпой ПН-40УА. На кузове в лучших традициях предприятия, были уложены лестница – 3-коленка, лестница – штурмовка, ручной инструмент, пеногенераторы ПВП-200. Остальные характеристики моделей 106В1 и 106Г схожи. Даже длина автомобилей была одинакова.

Конструкция машины оказалась удачной, а стоимость намного ниже предыдущей модели. Модель АЦ-30(53-12)-106Г выпускалась с 1988 по 1993 годы. На ней 28-летний выпуск 106-ой модели прекратился. Точных цифр, касающихся производства модели 106Г, нет. Но, судя по достаточно широкому её распространению автомобилей было выпущено достаточно много.

Окончательную точку в советской истории продукции Варгашинского завода ставит модель АЦ-30(3307)-226. Отличаться от предшественниц она будет не только преимуществами нового шасси ГАЗ-3307: более высокой мощностью двигателя, малым радиусом поворота и большим дорожным просветом, но также и своими пожарными «достижениями» — увеличенной до 3000 л ёмкостью цистерны с водой. Из других огнетушащих веществ на борту будет присутствовать пенобак ёмкостью в 170 л и порошок в огнетушителях в достаточно большом количестве (32 кг). Из средств тушения сзади, на крыше кузова автомобиля, появился лафетный ствол, через который стала возможна подача воды и воздушно-механической пены. На крыше кабины установили сигнальное-громкоговорящее устройство СГУ-60.

По мнению заводчан автомобиль удался. В 1990 году ГУ ПО на танковом полигоне в Подмосковье устроило машине серьёзное испытание. Результаты были настолько убедительны, что на опытный образец автомобиля сразу нашелся покупатель. Удачной оказалась и пожарная надстройка автомобиля, Несколько лет спустя, в суровых производственных условиях начала 1990-х годов, она без особых переделок перекочует на одну из первых российских моделей автоцистерны на шасси ЗиЛ-131Н.

**Технические характеристики пожарных автоцистерн, выпускаемых Варгашинским заводом противопожарного и специального оборудования.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры | Модель автоцистерны | | | | | |
| АЦ-2-30 (53А)-106В | АЦ-2,9-30 (53-12)-106Г | АЦ-1,6-30 (66)-184 | АЦ-3-30 (3307)-226 | АЦ-3,0-40 (131Н) | АЦ-2,5-40 (131Н) |
| Шасси | ГАЗ-53А | ГАЗ-53-12 | ГАЗ-66 | ГАЗ-3307 | ЗИЛ-131Н | ЗИЛ-131Н |
| Колесная формула | 4´2 | 4´2 | 4´4 | 4´2 | 6´6 | 6´6 |
| Число мест для боевого расчета (вкл. место водителя) | 5 | 2 | 2 | 2 | 3 | 7 |
| Мощность двигателя, л.с. | 115 | 115 | 115 | 120 | 150 | 150 |
| Полная масса, кг | 7200 | 7550 | 6120 | 7850 | 11100 | 11100 |
| Распределение полной массы, кг: |  |  |  |  |  |  |
| на переднюю ось (мост) | 1780 | 1725 | 3010 | 2135 | 3150 | 2920 |
| на задний мост | 5420 | 5825 | 3110 | 5075 | 6510 | 8180 |
| Вместимость, л: |  |  |  |  |  |  |
| цистерны для воды | 2000 | 2850 | 1600 | 3000 | 3000 | 2550 |
| бака для пенообразователя | 120 | 190 | 100 | 187 | 180 | 170 |
| Максимальная скорость, км/ч | 80 | 80 | 90 | 80 | 80 | 80 |
| Насос пожарный: |  |  |  |  |  |  |
| тип | Центробежный одноступенчатый консольный | | | | | |
| модель | ПН-40УВ | | | | | |
| подача при высоте всасывания 3,5 м, л/с | 30 | 30 | 30 | 30 | 40 | 40 |
| напор, м | 90 | 100 | 90 | 100 | 100 | 100 |
| частота вращения, 1/мин | 2600 | 2600 | 2700 | 2600 | 2700 | 2700 |
| наибольшая геометрическая высота всасывания, м | 7 | 7 | 7 | 7,5 | 7,5 | 7,5 |
| время всасывания с наибольшей геометрической высоты, с | 32 | 40 | 40 |  |  |  |
| Всасывающий аппарат | Газоструйный эжектор | | | | | |
| Разрежение, создаваемое в насосе со всасывающей линией Æ 125 мм длиной 8 м за 60 с, мм рт. ст. | 600 | | | | | |
| Коробка отбора мощности | Механическая односкоростная | | | | | |
| Пеносмеситель | Водоструйный эжектор | | | | | |
| Дозировка пенообразователя, %, при работе: | | | | | | |
| стволов СВП | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| генераторов ГПС-600 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Тревожный звуковой сигнал | СГУ-60 или двухтональный электрический сигнал | | | | | |
| Количество вывозимых напорных рукавов длиной 20 м, шт | | | | | | |
| Æ 51 мм | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Æ 66 мм | 3 | 3 | 10 | 3 | 3 | 3 |
| Æ 77 мм | 8 | 8 |  | 8 | 8 | 10 |
| Стволы ручные, шт |  |  |  |  |  |  |
| РС-70 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| СРК-50 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| Генератор пены ГПС-600, шт | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Укомплектованность ручными лестницами, шт.: | | | | | | |
| трехколенной Л-60 | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 1 |
| палкой ЛП | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| штурмовой ЛШ | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 1 |
| Габаритные размеры машины, мм | | | | | | |
| длина | 7000 | 7000 | 5850 | 6800 | 7150 | 7640 |
| ширина | 2350 | 2350 | 2350 | 2350 | 2600 | 2500 |
| высота | 2670 | 2670 | 2650 | 2670 | 3500 | 2950 |