**01-346 АЦТП-30(157)-50 пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 2000 л на шасси ЗиЛ-157Ю 6х6 в тропическом исполнении, боевой расчёт 5 чел., пенобак 140 л, насос ПН-30Т 30 л/с, полный вес до 10.2 тн, ЗиЛ-157 104 лс, 65 км/час, опытный 1 экз., завод ППО Прилукский р-н пос. Ладан, 1960 г.**

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

 Одновременно, с постройкой автомобиля для Севера, Прилукский завод изготавливает партию автомобилей для диаметрально противоположного климата — тропического. В 1959 году ОКБ-8 разработало новую пожарную автоцистерну, опытный образец которой был изготовлен заводом и в конце 1960 года успешно прошел заводские испытания. Модель получила индекс 50 и стала называться АЦТП-30(157)-50, где с буквой «П» всё понятно, а буква «Т» указывает на «тропический вариант» исполнения автоцистерны. Конструкторами были предусмотрены две

модификации автоцистерны: открытого типа для южных районов страны и закрытого — для средней полосы. Но никто не принимал на веру официальную версию назначения этой продукции. Всем было понятно, что предназначалась она не для Средней Азии и Советского Кавказа, а для братских социалистических стран, наших азиатско-африканских друзей. Интересный момент нашей истории — описывая автомобиль в тропическом исполнении, мы так и не знаем, как это исполнение выглядело внешне. На всех сохранившихся снимках мы видим этот автомобиль лишь с закрытой кабиной.

 Новая автоцистерна монтировалась на шасси ЗиЛ-157Ю и была оборудована насосом ПН-30Т. Легко понять, что значат индексы «Ю» и «Т» в названии марок. Про устройство пожарного насоса с индексом «Т» какая-либо информация вообще отсутствует. Видимо, дело лишь в особых

сортах резины для его прокладок. Ёмкость цистерны для воды составляла 2000 л, пенобака — 140 л.

 Зато имеется подробное описание конструкции этого автомобиля, мало чем напоминающую продукцию для внутреннего рынка. Как писал журнал «Пожарное дело» об этой новинке: «... В светлых и просторных кабинах, с хорошим обзором местности, расположены сиденья для пяти

человек (три в кабине водителя, два во второй кабине)». Не ясно только, почему на заднем сидении помещалось меньше бойцов, чем на переднем. Возможно, что там же, в кабине, размещалась мотопомпа М-600 или М-800, добавленная к обычному пожарно-техническому вооружению, вывозимому автоцистернами тех лет.

 Другое пожарное оборудование, установленное на крыше, было скрыто в проеме между левой и правой частями кузова. Всасывающие рукава и трехколенная лестница размещались значительно ниже, чем у существующих на то время конструкций цистерн (расстояние от поверхности земли

до нижнего колена лестницы составляло всего 190 см). Это новшество, рассчитанное, скорее всего, на малорослых вьетнамцев, позволяло обойтись без громоздкого механизма съема лестницы. Запасное колесо помещалось в заднем торцовом отсеке левой тумбы. Снять и установить его в отсек один или два бойца могли в течение 1-3 минут. В том же торцовом отсеке находился шанцевый инструмент: лопата, топор, пила-ножовка.

 Запуск насоса производился пневматическим приводом, работающим от воздушной системы шасси, путем поворота одной рукоятки. На время движения автоцистерны пневмосистема запуска надежно отключалась от воздушной системы шасси.

 Оригинальная форма водяной цистерны позволяла при значительном уменьшении ее габаритных размеров, по сравнению с автомобилями ПМЗ-17 и ПМЗ-27, почти полностью сохранить полезную емкость.

 Жаль, что эти нововведения не стали применяться на серийных моделях для советского потребителя. Но таковы были реалии тех лет, того образа жизни. Продукция на экспорт отличалась от продукции «для своих» не только конструктивно. Она по-другому собиралась, окрашивалась, испытывалась, иначе принималась. Ведь за неё платили валютой.

 Но не это самое интересное в описании этой передовой модели. Впервые в отечественном пожарном автомобиле боковые отсеки обеих тумб кузова закрывались шторными дверями. Несмотря на то, что такие двери к тому времени были широко распространены за рубежом, в отечественном пожарном автомобилестроении они применялись впервые. Эта интересная идея так и не будет воплощена в серийной советской пожарной технике. В этой связи вспоминаются лишь разработки горьковских рационализаторов для автоцистерн на шасси «Урал-375» и шторки на отсеках малосерийного автомобиля технической службы и освещения АТСО-20(375)-ПМ114. На ближайшие 30 лет шторная конструкция окажется слишком сложной для советского, а потом и российского,производителя.

 А вот другое техническое решение с этой модели начнет свое победное шествие в истории машиностроения и даже станет профессиональным символом огнеборцев СССР: «... сигнальная мигающая фара заменена лампой, закрытой синим стеклянным колпаком, для получения мигающего света служит вращающийся экран, аналогичный применяемому на маяках» . Речь идёт о первых проблесковых маячках синего цвета, установленных на отечественной пожарной технике.

**ЗиЛ-157** выпускался Московским автомобильным заводом имени И.А. Лихачёва с 18 сентября 1958 года по октябрь 1961 года. Переход на новую модель осуществился без остановки главного конвейера предприятия. Этот автомобиль в большей степени отличался от своего предшественника ЗиЛ-151, чем грузовик ЗиЛ-164 от ЗиЛ-150.
На нём была применена односкатная ошиновка всех колёс с равной колеёй. Размер шин увеличился с 8,25-20” до 12,00-18”. По причине того, что количество рабочих колёс уменьшилось с 10 до 6, появилась возможность обойтись одним запасным колесом и переместить его из-за кабины под платформу. Это в свою очередь повлекло за собой сдвиг кузова вплотную к кабине и уменьшение на 250 мм длины рамы и на 300 мм общей длины машины (при сохранении размеров платформы и колёсной базы), следствием чего стало увеличение заднего угла свеса и повышение маневренности грузовика. Одновременно было достигнуто более равномерное распределение нагрузки по осям автомобиля, снижен его общий вес и повышен дорожный просвет.

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157 (1958 - 1961)**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг  | 4500  |
| грузоподъемность по грунту, кг  | 2500  |
| масса буксируемого прицепа, кг  | 3600  |
| полная масса, кг  | 10230  |
| снаряженная масса, кг  | 5540  |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм  | 6684 х 2315 х 2360  |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм  | 3570 х 2090 х 355  |
| погрузочная высота, мм  | 1388  |
| колесная база, мм  | 4225  |
| база задней тележки, мм  | 1120  |
| дорожный просвет, мм  | 310  |
| колея передних/ задних колес, мм  | 1755/ 1750  |
| наружный радиус поворота, м  | 12  |
| максимальная скорость, км/ч  | 65  |
| расход топлива, л/100 км  | 42  |
| объем топливного бака, л  | 150 + 65  |
| запас хода, км  | 510  |

**двигатель: ЗиС-157**

|  |
| --- |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения |
| диаметр цилиндра, мм  | 101,6  |
| ход поршня, мм  | 114,3  |
| рабочий объем, л  | 5,55  |
| степень сжатия | 6,2  |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4  |
| мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) | 104 (76,5) при 2600 об/мин  |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 34,0 (334) при 1100-1400 об/мин  |

**трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление  | двухдисковое, сухое  |
| коробка передач | механическая, 5-ступенчатая (без синхронизаторов)I- 6,24; II- 3,32; III- 1,91; IV- 1,00, V- 0,81 задний ход - 6,70 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,44:1 и 2,44:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный  |
| размер шин/ модель | 12,00-18"/ И-111 |

**проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8  |
| преодолеваемый подъем, град.  | 28  |

**СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ И МОДИФИКАЦИИ**

· ЗиЛ-157 (1958-1961) – бортовой грузовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъёмностью 2500-4500 кг с двигателем ЗиЛ-157 мощностью 104 л.с.
· ЗиЛ-157Э (1958-1961) – бортовой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· **ЗиЛ-157Ю (1958-1961) – бортовой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.**
· ЗиЛ-157Г (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием.
· ЗиЛ-157ГЭ (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· ЗиЛ-157ГТ (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· ЗиЛ-157В (1958-1961) – седельный тягач.
· ЗиЛ-157ВЭ\* (1958-1961) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· ЗиЛ-157ВТ\* (1958-1961) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· ЗиЛ-157ВГ (1958-1961) – седельный тягач с экранированным электрооборудованием.
· ЗиЛ-157Е (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей.
· ЗиЛ-157ЕЭ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· ЗиЛ-157ЕТ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· ЗиЛ-157ЕГ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием.
· ЗиЛ-157ЕГЭ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· ЗиЛ-157ЕГТ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом