**01-194 АЦ-40 (43202) модель ПМ-102Б пожарная автоцистерна с емкостью для воды 4000 л на шасси Урал-43202 6х6, пенобак 180 л, насос ПН-40УВ 40 л/с, боевой расчет 5 чел., полный вес до 15 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 80 км/час, ПО «Пожтехника» г. Торжок, 1985-89 г.**



Для 2010 г. весьма востребованная и приличная модель, однако мастер при изготовлении мог бы и задуматься, а как поступает вода в насос и откуда она выходит в напорные рукава. Хотя в более поздних моделях он установил соответствующие головки на КБР. Радует, что спустя шесть лет костромичи выпустили вполне достойную модель этого автомобиля.

Попытки хоть как-то систематизировать разрозненные сведения в книгах и на форумах об аналогичных моделях ПМ-102А и ПМ-186 ни к чему не привели. *«И это ещё одна тема для будущих исследователей.»*

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012. Спасибо Александр Владимирович и, конечно же, для понимания глубины и мастерства изложения советую обратиться к оригиналу.*

… главным минусом «Урала», перечеркивающим все положительные качества автомобиля, был карбюраторный двигатель. Постоянно нагруженная вооружением, с заправленными емкостями и боевым расчетом, пожарная автоцистерна «кушала» очень много бензина Аи-93. Долго так продолжаться не могло.

В конце 1977 года УралАЗом была освоена модель «Урал-4320» с дизельным двигателем КамАЗ-740 мощностью 210 л. с. А вскоре на свет появилась «народнохозяйственная» версия «Урал-43202», являвшаяся наследницей «Урал-375НМ». «Дизельная» эра пожарных «Уралов» начинается в конце марта 1985 года, когда «... модель Ц1А на базе дизельного автошасси «Урал-43202» проходит межведомственные приемочные испытания. С того года это шасси становится базовым для серийного производства следующей модификации пожарной автоцистерны, получившей название АЦ-40 (43202) ПМ-102Б.

Мощный дизельный двигатель разгонял автомобиль грузоподъемностью 7000 кг до скорости 80 км/ч. Расход дизельного топлива снизился до приемлемых значений. Но за все преимущества конструкции приходится платить: увеличение нагрузки на передний мост слегка понизило проходимость.

Кабина для боевого расчета соединялась с кабиной водителя и через амортизаторы крепилась к раме автомобиля. Бойцы в такой кабине теперь снова сидели лицом по ходу движения. В средней части, за кабиной водителя, монтировалась цистерна для воды сварной конструкции из листовой стали, в отсеке которой устанавливался пенобак, изготавливаемый из нержавеющей стали, внутри он делился на два отсека волноломом.

Центробежный, одноступенчатый насос ПН-40УВ с пеносмесителем ПС-5 располагался в кабине водителя между сиденьями водителя и начальника караула (командира отделения). Схема его водопенных коммуникаций мало чем отличалась от прежней конструкции модели Ц1А. Привод пожарного насоса осуществлялся от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности, установленную на верхнем люке коробки перемены передач при помощи штифтов и закрепленную болтами.

Автоцистерна оборудовалась сигнально-громкоговорящей установкой СГУ-60, состоящей из двух блоков, усилителя и громкоговорителя. Усилитель монтировался в кабине водителя на кронштейнах, устанавливаемых на нижней части приборной панели под ящиком для мелких вещей. Громкоговоритель находился на подставке, размещавшейся на крыше кабины боевого расчета за верхним люком. В дополнение к имеющемуся на шасси электрооборудованию на автоцистерне устанавливались: две противотуманные фары, прожектор поворотный с правой стороны кабины водителя, прожектор для освещения места работы на пожаре, расположенный на кузове автоцистерны сзади, плафоны для освещения отсеков кузова и кабины.

В заднем отсеке кузова устанавливались знакомые нам четыре съемные кассеты с уложенными в них напорными рукавами диаметром 77 мм. Напорные рукава укладывались «гармошкой» в кассеты вне автоцистерны и прижимались в отсеке откидной крышкой. Напорные рукава всех кассет после установки их в отсек кузова соединялись между собой в одну ветвь. Прокладка такой линии могла осуществляться на ходу автоцистерны.

И, наконец, ещё одно важное замечание. По отзывам специалистов, уральские шасси лучше других советских автомобилей подходили для северных условий эксплуатации.

По совокупности своих технических характеристик, опыта эксплуатации и отзывам современников модель ПМ-102Б можно назвать одной из лучших пожарных автоцистерн, выпускавшихся серийно в СССР. Их роль в дальнейшем будет примечательна, прежде всего, тем, что широко выпускавшиеся в советское время, они, в сложные годы постсоветского времени, заткнут вакуум, образовавшийся из-за проблем, вызванных разрушением советской системы пожарного машиностроения. Эти пожарные «Уралы» не были одиноки. Ту же роль сыграли и автомобили на шасси ЗиЛ, но выпуск модели ПМ-102Б послужил своеобразным маяком, и всего через несколько лет на шасси «Урал» появится целое семейство новых российских пожарных автомобилей.

По некоторым данным в 1984-1985 годах в Торжке были проведены испытания опытного экземпляра АЦ-40(43202) ПМ-186. Подтверждается существование такой модели и в некоторых документах технической службы, в частности, нормативах расхода топлива и в приложении к приказу МВД СССР №70 от 16 февраля 1990 года в разделе «Технические характеристики основных пожарных автомобилей общего применения». Встречаться-то упоминания встречаются, но, например, знатоки истории пожарной техники не могут похвастаться ни одной фотографией этого автомобиля. О нём молчат учебники и каталоги пожарной техники. Его обошел вниманием журнал «Пожарное дело». Хочется задаться вопросом, которым Максим Горький озадачил своего героя, Клима Самгина: «А был ли мальчик?» Наверное, всё же был. Но как единичный, опытный образец или небольшая партия. И это ещё одна тема для будущих исследователей.

История модели 102Б прерывается спустя всего 4 года после начала её выпуска, об этом свидетельствует статья журнала «Пожарное дела» №9 за 1990 год, посвященная итогам заседания Межведомственного совета по пожарной безопасности при МВД СССР: «... С 1989 года торжокское производственное объединение «Пожтехника» в одностороннем порядке сняло с производства пожарную автоцистерну на шасси «Урал-43202» (ёмкость цистерны 4,5 т воды), положительно зарекомендовавшую себя в условиях Севера и бездорожья...».

Но, перерыв был не долгим, и в 1991 году документация на производство этих автоцистерн была передана на Посевнинский машиностроительный завод *(АЦ-40(43202)-001ПС)*, затем 172-й Центральный авторемонтный завод Минобороны *(АЦ-40(43202)-ЯКПМ7107)*, где после неоднократных модернизаций модель АЦ-40(43202) с лафетным стволом собственной конструкции выпускалась до начала XXI века. Пожарные «Уралы» советского выпуска ещё можно встретить на боевом дежурстве. История этой простой и надежной пожарной техники продолжается.

Листая каталоги производителей, посещая выставки пожарной техники, невольно ловишь себя на мысли: как же современные автоцистерны внешне напоминают своих советских предшественников! С 70-х годов прошлого века не придумано ничего оригинальнее силуэта модели Ц1А... По большому счету, те же кабины, тот же кузов, патрубки сбоку, пеналы сверху. Поэтому «старичков» не приглашают на исторические парады и показы техники: однообразие и похожесть на современные машины не способствует привлечению внимания посетителей. Ну, «Урал» и «Урал»! Пожарную «автомобильную молодежь» выпуска 2001 года от ветерана с 25 летним стажем непрофессионалу отличить трудно. И это ещё один плюс в пользу пожарных автомобилей-ветеранов.