**01-162 АЦ-30(164А) модель 53А, по старой индексации ПМЗ-53А, пожарная автоцистерна на шасси ЗиЛ-164А 4х2 с ёмкостью для воды 2.1 м3, пенобак 150 л, насос ПН-30К подачей 30 л/с, боевой расчет 7 чел., полный вес 8.27 т, ЗиЛ-164 97 лс, 65 км/час, завод ППО Черниговская обл. Прилукский р-н пос. Ладан, 1960-65 г. в.**



*Уважение и благодарность сообществу rcforum.ru.*

 **Изготовитель:** Прилукский завод Противопожарного оборудования Киевского СовНарХоза.

 *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.*

 На стыке десятилетий произошло одно революционно важное событие, касающееся каждого советского пожарного автомобиля. Поменялась система условных обозначений. Чем это было вызвано? Всё просто — обозначение пожарного автомобиля до 1960 года никак не отражало

его назначение и характеристики. О чём, скажем, говорила маркировка ПМГ-6 или ПМЗ-11? Ответ на этот вопрос мог дать лишь специалист, и если в довоенное время и первые послевоенные годы выпускалось всего несколько моделей и запомнить «что есть что» труда не составляло, то с ростом объемов производства пожарной техники и увеличением числа моделей, выпускаемых в СССР, начали появляться определенные проблемы. Вопрос изучил и проработал ЦНИИПО. По результатам этой работы в 1960 году Технический совет ТУПО рассмотрел и утвердил разработанную ЦНИИПО систему условных обозначений (классификацию) пожарных автомобилей, выпускаемых заводами противопожарного оборудования. В основу новой классификации была положена оперативно-тактическая характеристика машин: назначение (автонасос, автоцистерна и т.п.), производительность насоса в литрах в секунду (для других пожарных автомобилей указывались их основные параметры), марка шасси и номер модели.

 Вот как, например, расшифровывается обозначение автомашины АЦ-30(164)-17: АЦ - пожарная автоцистерна, 30 - производительность насоса в л/с, 164 - марка шасси (ЗиЛ-164), 17 - порядковый номер модели. В оперативной работе и оперативной документации разрешалось применять

сокращенное обозначение: АЦ-30. Автомобили, снятые с производства в 1959 году, разрешалось называть по-старому. Справедливости ради, нужно отметить, что старые аббревиатуры, по привычке, ещё некоторое время применялись специалистами.

 Результатом совместной работы ЦНИИПО и ОКБ-8 явилось создание пожарных автоцистерн моделей 53 и 53А. Об автоцистерне модели 53 ничего кроме её внешнего вида не известно. Видимо её опытный образец так и не покинул подмосковную Балашиху. Головной же образец модели 53А в марте 1960 года прошел необходимые испытания и был рекомендован к серийному производству с апреля того же года. Автоцистерна монтировалась на современном шасси автомобиля ЗиЛ-164. В отличие от автоцистерны АЦ-30(164)-17 она имела цельнометаллический кузов, состоящий из 3-местной кабины водителя, 4-местной кабины боевого расчета, двух тумб с отсеками. Цельнометаллический кузов и кабина боевого расчета были значительно долговечнее и надежнее в эксплуатации, чем деревянные.

 На автоцистерне устанавливался модернизированный насос ПН-30К, цистерна для воды усиленной конструкции емкостью 2100 л. Крепление цистерны к лонжеронам шасси осуществлялось за счёт стремянок, а установка её производилась на деревянных прокладках между лапами бака и лонжеронами шасси. Из электрооборудования монтировались: противотуманная фара и задняя фара для освещения места работы автомобиля у водоема.

 Параллельно созданию автоцистерны шел процесс создания унифицированного с ней автонасоса, получившего номер модели 52. Опытный образец его был выпущен аж в 1959 году. Путь к массовому производству занял долгие два года. Серийный выпуск его начат в 1961 году, но лишь

в первом полугодии 1962 года Прилукским заводом противопожарного оборудования была выпущена установочная партия автонасосов АН-30(164А)-52 на шасси ЗиЛ-164А, которые положили начало замене устаревших к тому времени ПМЗ-18. Новый автонасос по своим узлам был унифицирован с автоцистерной АЦ-30(164)-53А и с её полноприводным вариантом АЦП-30(157К)-27. Он имел цельнометаллический кузов и рукавную катушку новой конструкции РК-4 с колесами на пневматических шинах.

 Срок жизни этих автомобилей был невелик, всего несколько лет. Именно такое время понадобилось советскому автопрому, чтобы наладить выпуск достаточного количества шасси ЗиЛ-130, а Прилукскому заводу — разработать на его основе новые модели. Уже в 1962 году были

закончены государственные испытания опытного образца пожарной автоцистерны АЦ-30(130)-63 на шасси ЗИЛ-130, которая должна была выпускаться вместо модели 53А.

 Выпуск АН-30(164А)-52 прекращается в 1964 году, точное количество выпущенных автомобилей неизвестно. Выпуск модели 53А завершается в 1965 году изготовлением последних 9 экземпляров.

 Выпуск части старых моделей на шасси ЗиЛ-164 после 1959 года сыграл злую шутку с будущими любителями пожарной техники. Внешние отличия модели 17 от модели 53А заключаются лишь в форме отсеков, наличии у ПМЗ-17 горловины бензобака по левому борту, конструкции поручней на крыше и появлению на кузове сзади третьей ступеньки.

 Автоцистерн модели 53А сохранилось достаточно много. Металлические конструкции кузова обеспечили им долгую жизнь. Некоторым даже «посчастливилось» поработать в новой красно-белой окраске. Как правило, заканчивали они свою карьеру на селе. Мне они не нравятся. Это не символ своего времени, каким явилась когда-то новая ПМЗ-17, а скорее, переходный момент нашей истории — к созданию новых мощных автомобилей, которые будут служить не три-четыре

года, а десятилетия!

**Краткая характеристика:**

Боевой расчет, человек 7
Производительность насоса ПН-30К, л/с 30
Привод насоса от КОМ, передаточное число - 1:1,176

Расход топлива на привод насоса - 22,5 л/час.

Вода, л 2150
Пенообразователь, л 150
Расход топлива на привод насоса, л/час 22,5
Масса полная, кг 8270
Максимальная скорость, км/ч 75
Мощность двигателя, л.с. 97
Габаритные размеры, м: длина 6,9, ширина 2,3, высота 2,6

колесная база шасси - 4000 мм

угол свеса - 40°/21°