

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 28

АЦ-30(205)ЦГА



ПОЖАРНЫЙ ТЯЖЕЛОВЕС ☆ НА ШАССИ САМОСВАЛА ☆ БЕЛОРУССКИЙ РЕНЕССАНС

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №28, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казакско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000,
г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
фоночные иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):
© www.eisklotz.com; стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст – Дмитрий Гладкий

Редакция благодарит Николая Ильина за помощь
в подготовке номера, Николая Заворина и Хейкки
Перли за предоставленные фотографии, а также
Александра Павленко и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию». Кол-
лекция для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназна-
ченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов
и Алексей Радованов

Дата выхода в России 28.06.2018

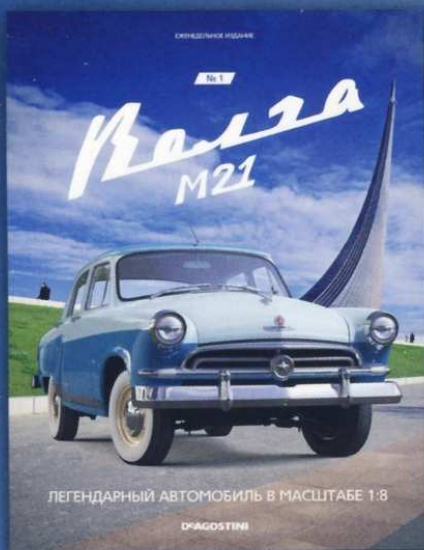
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Автоцистерна АЦ-30(205)ЦГ-А была не только первой в СССР серийной тяжелой пожарной автоцистерной, но и единственной, построенной на шасси самосвала. Поэтому рассказ о пожарной цистерне целесообразно начать с базового шасси.

Минский первенец

Самосвал МАЗ-205 всегда занимал и будет занимать особое место в истории Минского автомобильного завода хотя бы потому, что это первенец белорусского автогиганта, который несколько лет оставался единственной автомобильной продукцией МАЗа. Страна, возрождавшая свою экономику после окончания Великой Отечественной войны, нуждалась в мощных, тяжелых самосвалах.

Не секрет, что МАЗ-205 — ярославская конструкция, разработанная и освоенная в производстве сначала на Ярославском автомобильном заводе (ЯАЗ). Но в Ярославле не было возможности значительно увеличить производство самосвалов (в это время на заводе еще осваивали выпуск дизельных моторов и трехосных грузовиков), поэтому его перенесли в Белоруссию, в Минск.

Первые пять экземпляров МАЗ-205 собрали в Минске из ярославских деталей в 1947 году — к 30-летию Октябрьской революции. Всего же за год удалось собрать 18 самосвалов МАЗ-205.

В 1948 году отработывалась технология серийного производства, но выпуск по «обходным технологиям» все еще оставался небольшим — в этом году изготовили 206 экземпляров. В 1949 году на МАЗе собрали 1207 самосвалов — уже можно говорить о начале массового производства. В дальнейшем объемы выпуска неуклонно росли: в 1950 году — 2394 экз., в 1951 году — 3501 экз. На рубеже 50–60-х годов Минский автозавод ежегодно собирал более 7000 самосвалов МАЗ-205, а с 1962 года количество выпущенных самосвалов перевалило за 8000 машин в год.

Эти автомобили оснащались четырехцилиндровыми двухтактными дизелями ЯАЗ-204А (4650 см³, 110 л.с.), основой которых были американские моторы GM471. Грузовики были оборудованы пятиступенчатыми коробками передач Ярославского завода, пневматическим приводом тормозов, дровометаллической кабиной и дисковыми колесами.

Кабина с деревянной обшивкой была характерной приметой самосвалов первых лет выпуска. Уже с первой половины

50-х годов удалось стабилизировать поставки стального листа и от обшивки «вагонкой» отказались. Абсолютное большинство автомобилей МАЗ-205 были выпущены уже с металлической внешней обшивкой кабины.

На протяжении всего периода производства конструкция самосвала неоднократно модернизировалась и дорабатывалась. Так, например, в конце 50-х годов ветровые стекла кабины получили резиновые уплотнители вместо прежних деревянных. С 1958 года мощность двигателя выросла со 110 до 120 л.с. Постепенно был усилен надрамник кузова, доработана рама грузовика. Внедрялось и множество других усовершенствований.

В общей сложности самосвал МАЗ-205 находился в производстве 19 лет — с 1947 по самый конец 1965 года. За это время общий тираж модели чуть-чуть не дотянул до отметки в 100 тыс. штук. Согласно статистике, с конвейера Минского автозавода сошли 98 720 самосвалов МАЗ-205, а пик производства пришелся на 1964 год, когда собрали 10 018 самосвалов этой модели.



Автоцистерна АЦ-30(205)ЦГ-А, до конца «нулевых» служившая в поселке Тумботино Нижегородской области



Самосвал МАЗ-205 — базовый автомобиль для АЦ-30(205)ЦГ-А

На основании этих цифр можно сделать вывод, что МАЗ-205 был одним из самых массовых изделий Минского автозавода за все время его существования. А вот

пожарная автоцистерна, созданная на его базе, напротив, оказалась одним из самых редких советских серийных пожарных автомобилей.

Серийный вариант

В довоенный период советские автозаводы никак не могли наладить серийное производство тяжелых автоцистерн, и их катастрофически не хватало. Да, известны отдельные эпизоды постройки таких машин на базе грузовиков Ярославского автозавода в 30–40-е годы, но это было «меньше капли в море», что, конечно, не могло не волновать работников пожарной охраны. И как только страна оправилась от войны, этой темой занялись на самом высоком уровне.

В начале 50-х годов в Центральном научно-исследовательском институте пожарной охраны (ЦНИИПО) разработали проект тяжелой пожарной автоцистерны, базировавшейся на шасси грузовика ЯАЗ-200. Этим же проектом подразумевалось и создание тяжелого автонасоса на этом шасси. Они должны были стать первыми в СССР унифицированными автоцистерной и автонасосом на шасси с дизельным двигателем.

Утвержденные начальником ЦНИИПО МВД СССР в апреле 1950 года характеристики автоцистерны имели следующие рабочие параметры: закрытый кузов на восемь человек боевого расчета, 3200 л общей емкости цистерны и пенобака.

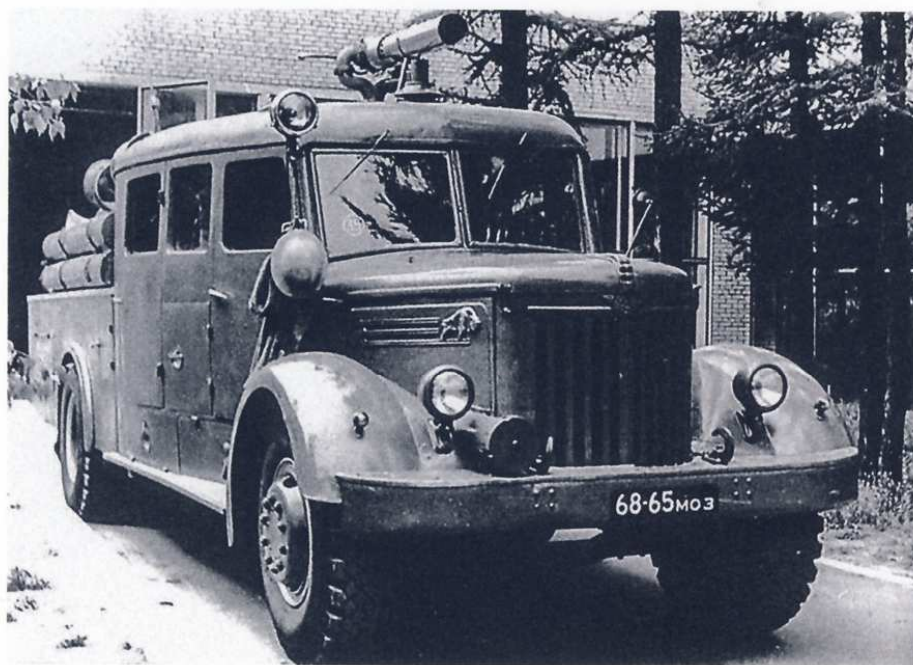
Идею автонасоса быстро отменили, а опытный образец автоцистерны на шасси ЯАЗ-200 построили на заводе №2 хозяйственного управления МВД СССР (ХОЗУ №2). Затем там же был построен еще один опытный образец, уже на шасси МАЗ-200 (к этому



Опытный образец автоцистерны на шасси ЯАЗ-200 (начало 50-х годов)



Опытный образец автоцистерны на шасси МАЗ-200 (начало 50-х годов)



Пожарная автоцистерна на шасси МАЗ-200 с оригинальной кабиной (конец 50-х годов)



Серийная автоцистерна АЦ-45 (М205) ЦА Торжокского завода



времени производство двухосных грузовиков ЯАЗ-200 успели передать на Минский автозавод). Несмотря на проведенные к 1953 году испытания, на этом деле и закончилось: небольшой заводик в подчинении МВД не мог обеспечить огромную страну тяжелыми пожарными автоцистернами, а подходящей площадки для крупносерийного производства этих автомобилей подобрать так и не сумели.

Еще один интересный эпизод постройки тяжелой автоцистерны на шасси МАЗ-200 имел место в Москве в конце 50-х годов. Пожарные мастерские московского гарнизона, в связи с острой нехваткой автоцистерн большой емкости, создали свой вариант такого автомобиля на шасси МАЗ-200. Скорее всего, машина была построена в единственном экземпляре и использовалась только на улицах Москвы. Зато московский вариант с тремя боковыми окнами в кабине боевого расчета точно можно назвать самым красивым пожарным автомобилем на шасси капотного МАЗа. В серию суждено было пойти машине, созданной совсем по другому проекту, который предусматривал использование короткобазного самосвального шасси МАЗ-205. Проектированием этой машины занималось ОКБ-7 в Торжке. Почему в Торжке решили промышленно выпускать цистерну на короткобазном шасси, доподлинно не известно. Есть версия, что на шасси МАЗ-205 было проще «выбить» фонды, имея в виду его относительно крупносерийное производство.

Технический проект ОКБ-7 на автоцистерну на шасси МАЗ-205 появился в июне 1955 года. Еще год потратили на разработку нового мощного насоса ПН-45, которым планировалось оснащать автоцистерну, и десять месяцев ушло на изготовление первого опытного образца. Поэтому опытный образец новой автоцистерны вышел на испытания только 30 октября 1956 года. Серийное производство АЦ-45(М205)ЦА началось уже в следующем, 1957 году.

Просто и технологично

Для пожарных автомобилей традиционно был важен внешний вид, поэтому конструкторы заменили угловатую штатную кабину более красивым изделием. В результате первый серийный дизельный советский пожарный автомобиль вошел в историю с оригинальными плавными контурами кабины и кузова.

АЦ-45(М205)ЦА с дополнительно установленным лафетным стволом на крыше надстройки



Пожарная автоцистерна АЦ-30(205)ЦГ-А, выпущенная Торжокским заводом

Лонжероны рамы приходилось удлинять надставками, на которых монтировались насос, буксирные крюки и задний бампер. Вместо стандартных подножек кабины устанавливались специальные кронштейны с ящиками для аккумуляторов и другого оборудования. Кузов, имевший сварной каркас, состоял из блоков, в которых размещалось пожарно-техническое вооружение (ПТВ). В средней части автомобиля размещалась цистерна для воды емкостью 5000 л, крепившаяся стремлянками через лапы к лонжеронам рамы. Бак для пенообразователя конструкцией не предусматривался.

Для передачи крутящего момента на насос на шасси устанавливалась коробка отбора мощности. Включение коробки производилось рычагом из кабины водителя. Управление насосом ПН-45 осуществлялось из насосного отсека тремя рычагами (сцепления, включения насоса и «газа» — регулировки оборотов двигателя). В процессе серийного выпуска устройство автоцистерны менялось. Так, на модели, выпущенные после 1960 года, стали устанавливать более современный, хотя и менее производительный, насос ПН-30К. Промышленный выпуск пожарных автоцистерн первого серийного поколения на шасси МАЗ-205 был совсем небольшим. В 1958 году построили 30 машин, в 1959-м — 20, в 1960 году — 13. Итого 63 машины с насосом ПН-45. Еще 56 таких автоцистерн изготовили в 1961 году, но уже с насосом ПН-30К.

В дальнейшем от производства автоцистерн с красивым кузовом и оригинальной

кабиной отказались, видимо из-за высокой стоимости. Ей на смену пришла более простая и технологичная конструкция, где использовалась штатная заводская кабина семейства МАЗ-200. Эти машины собирались на модернизированных шасси с более мощными дизелями ЯАЗ-М204А — 120 л.с. Новая автоцистерна получила обозначение АЦ-30(М205)ЦГ. Внешне эта пожарная автоцистерна с упрощенным кузовом стала похожа на бензовоз. Только над цистерной были установлены длинные трубы пеналов для всасывающих рукавов.

Характерной внешней особенностью МАЗ-205, превращенного в пожарную автоцистерну, была фара-прожектор на специальном кронштейне, предназначенная для освещения места работы, и лобовая фара, смонтированная на крыше, предназначенная для подачи мигающих световых



Пожарная автоцистерна АЦ-30(205)ЦГ-А. Подготовка к боевому развертыванию



Боевая работа АЦ-30(205)ЦГ-А

сигналов. Естественно, устанавливалась специальная сирена, подающая громкий звуковой сигнал при движении. Автоцистерна оснащалась закрытым цельнометаллическим блочно-панельным сварным кузовом, состоящим из отдельных блоков. Блоки кузова соединялись между собой и жестко крепились к специальным кронштейнам цистерны автомобиля. Отсеки кузова снабжались полками и приспособ-

лениями для установки и крепления противопожарного оборудования, входящего в комплектацию автоцистерны. Привод насоса АЦ-30(М205)ЦГ осуществлялся через коробку отбора мощности, смонтированную в одном блоке с КПП. Заливка водой всасывающей линии и насоса производилась шибберным вакуум-аппаратом, приводимым в действие от аккумуляторной батареи автоцистерны.

В водяную систему охлаждения базового дизельного двигателя был включен теплообменник для дополнительного охлаждения двигателя при работе в стационарных условиях на привод пожарного насоса. Система охлаждения обеспечивала непрерывную шестичасовую работу дизеля на расчетном режиме.

Конструкция насоса и водопенных коммуникаций допускала подачу воды из собственной цистерны и за счет схемы работы «в перекачку». Такое решение остается классическим и по сей день.

Сам насос по-прежнему находился сзади. В средней части шасси располагалась большая овальная пятитонная цистерна для воды, а позади нее, над насосом, появился пенобак на 220 л. Соответственно, в конструкцию включили пеносмеситель и водопенные коммуникации, ведущие к лафетному стволу ПЛСЛ-75, расположенному на причудливой башенке, смонтированной на крыше кабины АЦ-30(М205)ЦГ.

Именно этот лафетный ствол и причудливая башенка на крыше были характерным

Продолжение на стр. 10



Пожарная автоцистерна АЦ-30(205)ЦГ-А



АЦ-30(205)ЦГ-А



A





внешним признаком модели ЦГ. Но в таком варианте изготовили всего одну машину. Опять же в угоду упрощения производственного процесса от башенки на крыше и лафетного ствола отказались. Это позволило значительно упростить систему водопенных коммуникаций. Новый вариант, уже без лафетного ствола на крыше кабины, пошел в серийное производство с обозна-

чением АЦ-30(205)ЦГ-А. У этого варианта лафетный ствол был смонтирован на кузове. Важный технический момент: для автоцистерн модификации ЦГ-А использовался только новый и самый современный (на тот период) насос ПН-30КФ улучшенной конструкции.

Серийный выпуск таких автоцистерн начался на Торжокском машиностроительном

заводе в 1962 году. Однако их производство продлилось недолго. В 1965 году Минский автозавод снял с конвейера базовый самосвал МАЗ-205. Последнюю автоцистерну АЦ-30(205)ЦГ-А соберут в Торжке в самом начале 1966 года.

Известна точная статистика выпуска этих автоцистерн. В 1962 году построили 70 таких машин, в 1963-м — 65, в 1964 году — 70,



Построение пожарного караула. Слева — АЦ-30(205)ЦГ-А

в 1965-м — 64, в 1966 году — одну. Таким образом, всего было собрано 270 экземпляров автоцистерн. В масштабах Советского Союза это очень мало. Но больше изготавливать Торжокский машиностроительный завод не мог физически.

В гарнизонах такие цистерны (за неимением других) очень ценили, несмотря на то что машины зачастую отличались невысоким качеством изготовления (цистерны протекали, коробки отбора мощности выходили из строя и т.д.).

Именно АЦ-30(205)ЦГ-А стали «родоначальниками» целого направления в советском пожарном автомобилестроении — автоцистерн тяжелого класса. Они были первыми — первыми серийными тяжелыми и первыми дизельными. В этом их главная историческая роль.



Работа пеногенератором высокой производительности



Насосный отсек АЦ-30(205)ЦГ-А

Технические характеристики МА3-205 (базовое шасси)

Расход топлива при скорости 40 км/ч	35 л
Электрооборудование	24 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-128
Генератор	Г-106
Реле-регулятор	РР-106
Стартер	СТ-26
Размер шин	12,00-20
Масса, кг	
полная, в том числе:	12 825
на переднюю ось	3560
на заднюю тележку	9265
Наименьший радиус поворота, м	
по более внешнего переднего колеса	8,5
Рулевой механизм	
червяк и сектор, передаточное число —	21,5
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами	
Тормоза	
ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — ленточный, на трансмиссию с механическим приводом	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах	

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69

Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 9,81

Двигатель

ЯАЗ-М204А, рядный, дизельный, двухтактный, четырехцилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	108,0
Ход поршня, мм	127,0
Рабочий объем, л	4,65
Степень сжатия	17,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

120 л.с. при 2000 об/мин

Максимальный крутящий момент

47 кгс.м при 1200–1400 об/мин

Краткие технические характеристики АЦ-30(205)ЦГ-А

Боевой расчет, чел.	3
Объем водобака, л	5000
Объем пенобака, л	220
Насос	ПН-30КФ
Производительность насоса, л/сек (л/мин)	30 (1800) при 10 атм.
Привод насоса — от КОМ, установленной на КПП, передаточное число — 1:1,5	
Габариты (длина, ширина, высота), мм	7320×2700×2750
Полная масса, кг	13 680
Максимальная скорость, км/ч	52

Пожарные автомобили на шасси МАЗ в советское время были скорее экзотикой. Многое изменилось в 90-е годы, в эпоху рыночных отношений — производители пожарной техники зачастую стали отдавать предпочтение именно минским грузовикам.

Пожарная техника Беларуси

В середине 60-х годов Минский автозавод начал выпускать грузовики совершенно нового поколения семейства МАЗ-500 с бескапотной кабиной. Казалось бы, они должны были стать основой для массовой советской тяжелой пожарной автоцистерны — продолжательницы традиций АЦ-30(205)ЦГ-А. Но нет, не сложилось. Такая автоцистерна даже не была запроектирована в типаже. Все ограничилось небольшим количеством «самоделок», которые строили в гарнизонах на местах на шасси МАЗ-500 и МАЗ-5335. В основном для этого использовались переоборудованные топливозаправщики. По-настоящему массовыми и разнообразными пожарные МАЗы станут только после развала СССР, уже в независимой Республике Беларусь.

В 1993 году в Республике Беларусь была принята программа «Пожарная безопасность». По предложению начальника ГУВПС генерал-майора внутренней службы Валерия Астапова в эту программу включили тему по созданию автоцистерны на шасси МАЗ. Разработкой конструкторской документации занялось оборонно-военное НПО «Агат», а изготовлением опытного образца — завод «Неман» в городе Лида. Во время испытаний первенец белорусского пожарного автомобилестроения вызвал множество нареканий. Дело в том, что в техническом задании сделали ошибочную заявку на запас воды в 6000 л, что было явным «перебором». В результате при максимально допустимой нагрузке на задний мост в 10 т фактическая нагрузка составила 11,2 т. В числе других проблем оказалась и устойчивость машины. Первый блин, как водится, вышел комом. Автомобиль не прошел испытания, и впоследствии его переделали в пенный ход. И по сей день эта машина, уже в переделанном виде, стоит в качестве резервной в одной из пожарных частей Минска.

Но создатели пожарных машин не отчаивались. В 1995 году началась переработка конструкторской документации, которую курировал заместитель начальника военизированной пожарной части технической службы города Минска Владимир Величко. В результате документация на 95% подверглась



Топливная цистерна АЦ-8-5334 на шасси МАЗ-5334, переоборудованная в пожарный автомобиль



Пожарная автоцистерна АЦ-40(5337), изготовленная в 1996 году по проекту ГНПО «Агат» на Дзержинском экспериментально-механическом заводе



Автоцистерна, изготовленная на шасси МАЗ-5334 силами ПО «Белкоммунмаш». Первый опытный образец



Первая пожарная автоцистерна на шасси MAZ-5337, изготовленная СООО «Пожснаб» в Борисове, служит в Рязани

Третья белорусская пожарная автоцистерна АЦ-40(5337) оказалась очень удачной и конструктивно проработанной машиной. На ней установили пожарный насос *Rosenbauer NH-40* производительностью 4000 л/мин или 66 л/с, емкость водобака составляла 4700 л, пенобака — 450 л. Пожарное оборудование было размещено гораздо удобнее, чем на советских автоцистернах. Конструктивные особенности автомобиля давали возможность полумеханизированной прокладки рукавной линии. Гордостью разработчиков была двухрядная кабина, которую на сей раз изготавливал не МАЗ, а сам «Белкоммунмаш».

Но и этой машине суждено было остаться в единственном экземпляре. А «Белкоммунмаш» в дальнейшем все-таки начал мелкосерийно производить автоцистерны на шасси МАЗ, но лидером и по количеству модификаций, и по количеству изготовленных экземпляров стал другой производитель — частное СООО «Пожснаб» из Борисова.

На старте производства пожарных автоцистерн на «Пожснабе» также не обошлось без «вдохновителя» белорусского производства пожарных МАЗов — Владимира Величко. Его привлекли для консультаций на этапе изготовления первого опытного образца в Борисове. Первая машина по конструкции двойной кабины копировала «Белкоммунмаш», а вот кузов был собственным, оригинальным.

В дальнейшем именно «Пожснаб» станет ведущим в Республике Беларусь изготовителем пожарных автоцистерн на шасси марки МАЗ. Начав когда-то с одной модели на шасси МАЗ-5337, сегодня «Пожснаб» имеет в гамме несколько десятков моделей пожарных автоцистерн на шасси МАЗ всех классов — от низкорамных городских среднетоннажников МАЗ-4370 до тяжелых внедорожных МАЗ-6317. Именно продукция «Пожснаба» сегодня является абсолютным лидером в пожарном автопарке белорусского МЧС. Практически в каждой пожарной части на территории Беларуси можно встретить автоцистерну на шасси МАЗ, изготовленную «Пожснабом».

Продукция «Пожснаба» эпизодически поставляется и в Российскую Федерацию. Автоцистерны на шасси МАЗ-5337, изготовленные в белорусском Борисове, служат в разных городах России. Кроме того, автоцистерны на шасси МАЗ исключитель-

радикальным изменениям. Второй опытный образец построили на Дзержинском экспериментально-механическом заводе.

Примечательно, что двойную кабину для второго опытного образца изготовили и спроектировали на самом МАЗе. «Дзержинский» вариант успешно прошел испытания, но остался единственным опытным образцом, который долгие годы служил в том же городе, где и был изготовлен — Дзержинске Минской области.

Третья попытка освоить массовое производство автоцистерн на шасси МАЗ была предпринята на «троллейбусном» заводе «Белкоммунмаш» в Минске. В 1996 году на работу туда перешел почти весь коллектив конструкторов, занимавшийся этой темой на НПО «Агат».

На новом месте конструкторы занялись разработкой пожарной автоцистерны для Министерства лесного хозяйства Беларуси. За основу взяли полноприводное шасси

автомобиля-лесовоза МАЗ-5434 с колесной формулой 4х4. Первый опытный образец оснастили насосом югославской фирмы *Vatrosprem*. В ходе испытаний заводу «Белкоммунмаш» удалось наладить контакты со всемирно известной австрийской фирмой *Rosenbauer*, и на серийных машинах устанавливались уже насосы этой фирмы: 12 таких автомобилей были поставлены белорусскому Минлесхозу.

Несомненно, связи «Белкоммунмаша» с австрийскими коллегами открывали новые возможности. Появилась амбициозная идея создать на шасси МАЗ автоцистерну европейского уровня, и руководство «Белкоммунмаша» решилось на этот шаг. В течение восьми месяцев была разработана эскизная документация, а в июле 1998 года состоялся первый показ новинки. Любопытно, что дата ее появления совпала с 25-летием ПО «Белкоммунмаш» и 145-летием пожарной службы Беларуси.



Серийная пожарная автоцистерна АЦ-5,0-40/4 на шасси МАЗ-533702, выпущенная СООО «Пожснаб» в 2008 году

но для российского рынка изготавливал брянский филиал «Пожснаб» — компания «Пожснаб-М».

Еще один производитель пожарной техники на шасси МАЗ — брестская компания СТИМ, хорошо известная в профессиональных кругах. Девиз фирмы — «Мы знаем о дорожной разметке все». Предприятие занимается всем, что связано с техникой и технологиями дорожной разметки. Есть собственное производство разметочных машин.

Но, наверное, мало кто из нынешних работников фирмы помнит, что в 2006 году здесь сделали пожарный автомобиль. Пожарная автоцистерна АЦ-3,15-40 на шасси МАЗ-5337 стала первым, а заодно и последним автомобилем в пожарной тематике СТИМ. Цистерна получилась не очень удачной, тем не менее, СТИМ вошел в историю белорусского пожарного автомобилестроения. Единственный построенный экземпляр остался служить в Бресте.

Стоит упомянуть и о минском ООО «Мидивисана», которое занимается проектированием и производством автомобилей-фургонов: изотермических, торговых, вахтовых, ремонтных. Продукция «Мидивисаны» в Беларуси хорошо известна под торговой маркой «Любава». Когда-то предприятие было чуть ли не «гаражно-кооперативным» производителем простеньких «будок», а сегодня это хорошо оснащенное производство, выпускающее высокотехнологичные изделия.

Пожарная техника не является специализацией компании, но как минимум одну модель пожарной автоцистерны на шасси МАЗ-5337 здесь создали. Ее характерный внешний признак — кабина боевого расчета, больше напоминающая небольшой кузов-фургон.



Автоцистерна АЦ-3,15-40, изготовленная ЧУПП «СТИМ» (г. Брест) в 2006 году

Минская компания «ИнтерРакурс-Плюс» когда-то была просто дилером российского завода «Пожтехника», но со временем стала отдельным производителем, выпускающим пожарные автоцистерны собственной конструкции. Шасси использовалось классическое — МАЗ-5337.

У машин компании «ИнтерРакурс-Плюс» есть особенность — кабина боевого расчета, которая выглядит единым целым со штатной кабиной шасси, но на самом деле это две независимые конструкции. Кабина грузовика откидывается для доступа к двигателю, а кабина боевого расчета остается на месте.

По массовости и распространенности в белорусском МЧС изделия компании «ИнтерРакурс-Плюс» одно время занимали второе место после продукции ООО «Пожснаб». Но компания прекратила производственную деятельность.

Официальным сертифицированным производителем пожарной техники уже несколько лет является само Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. В каждой области Беларуси еще с советских времен существовали мощные пожарно-технические центры (ПТЦ), по сути — ремонтные предприятия. Там капитально ремонтировали технику, а со временем отработанные технологии позволили проектировать и изготавливать пожарные машины с нуля. Сегодня ПТЦ всех областей Беларуси — сертифицированные производители, у каждого есть свой международный WMI-код автопроизводителя.

Минский производственно-технический центр МЧС Республики Беларусь изготавливает несколько моделей пожарных автоцистерн на шасси Минского автозавода. Еще одно недавно появившееся в Республике Беларусь предприятие-изготовитель пожарных автоцистерн на шасси МАЗ — Завод современной пожарной техники. Головной офис находится в Минске, а производство — в Орше. В линейке сейчас четыре модели: АЦ 2,5-40/4 на полноприводном шасси МАЗ-543403 с колесной формулой 4×4, АЦ 10-40 на шасси МАЗ-631708, АЦ 10-40 на шасси МАЗ-6317Х9 с колесными формулами 6×6, а также АЦ 3,7-50 на шасси МАЗ-5340С2 нового поколения.

Пожарные автоцистерны МАЗ в России

Торжокский завод «Пожтехника» — тот самый, где в 60-х годах производили пожарные автоцистерны АЦ-30(205)ЦГ-А, еще раз обратился к теме пожарных автоцистерн на шасси МАЗ в 2002 году. Тогда



Пожарная автоцистерна АЦ-5,0-40 (533702-270) мод. 01А-02 МИТ, изготовленная минским ООО «ИнтерРАКУРС-плюс» в 2008 году



Автоцистерна АЦ-5-40(5337)ПМ-596 производства ОАО «Пожтехника» (г. Торжок)

была изготовлена АЦ-5-40(5337)ПМ-588 на шасси МАЗ-5337 с оригинальной «пожтехниковской» дубли-кабиной и довольно изящными формами кузова. Эта машина, построенная в единственном экземпляре, попала на службу на родину шасси — в Минск.

Еще через три года в Торжке построили второй вариант автоцистерны на шасси МАЗ-5337 — АЦ-5-40(5337)ПМ-596. Для этой автоцистерны применили уже другую конструкцию двухрядной кабины и кузов более простых форм. Изготовили как минимум два экземпляра АЦ-5-40(5337)ПМ-596. Эти машины служат в Череповце и Рязани. Кроме того, к тематике пожарных автоцистерн на шасси Минского автозавода обращались такие российские производители, как ТПП «Пеленг» из Нижнего Новгорода и «Роспожснаб» из Смоленска. И все же в современной России автоцистерны на шасси МАЗ, как и 50 лет назад, остаются экзотикой.

Пожарные АЦ-МАЗ на Украине

МАЗ неожиданно стал самым популярным шасси для новых пожарных автоцистерн, которыми сейчас оснащаются пожарные подразделения Украины.

Массовое обновление парка пожарных автоцистерн на Украине началось в 2016 году. ГСЧС Украины сделало выбор в пользу полноприводных шасси марки МАЗ с колесной формулой 4х4. Первые цистерны строились на шасси с двускатной задней ошиновкой. В марте 2016 года украинским спасателям передали первую партию из 15 пожарных машин на шасси МАЗ-530905. Изготовлением надстроек занималась ПК «Пожмашина» (бывший

Прилуцкий завод). Первая модификация называлась АЦ-5-40 (5309)-442А. Затем требования к автоцистерне были несколько переработаны. В результате на свет появилась новая версия машины — АЦ-4-40(5309)-505М. Объем водобака уменьшили до 4000 л, а шасси использовали МАЗ-53095 на внедорожной односкатной резине. В августе 2016 года ГСЧС Украины заказало в Прилуках 98 автоцистерн АЦ-4-40(5309)-505М. Этот контракт был выполнен к марту 2017 года. Летом 2017 года ГСЧС провело еще один тендер на дополнительную закупку сразу 130 пожарных автоцистерн. Этот тендер опять выиграла прилуцкая «Пожмашина». Из 130 автоцистерн 105 машин должны были быть изготовлены все на том же шасси МАЗ-5309.

Под этот контракт конструкцию надстройки немного переработали, оптимизировали

отдельные параметры, установили более мощный насос производительностью 60 л/с. Автоцистерна получила новый индекс — АЦ-4-60(530905)-515М. Она оборудована цистерной емкостью 4000 л и 400-литровым баком для пенообразования. В состав спецоборудования входит все необходимое для эффективного выполнения задач при ликвидации пожаров, в том числе пожарный центробежный насос ПН-60Б-Р-Р (подача 60 л/с, напор 100 м), автономная полуавтоматическая вакуумная всасывающая система НВЕ-24. Запас напорных рукавов (общий) — 20 шт./400 м. Стационарный лафетный ствол — Protek Style 622 с ручным управлением. Количество ручных стволов — 5 шт. Автомобиль также укомплектован спасательным оборудованием, дизель-генератором, бензопилой, бензорезом и телескопической осветительной мачтой для работы в ночное время (высота подъема — 6 м над уровнем земли, четыре LED-прожектора мощностью 250 Вт каждый).

Еще 25 пожарных автоцистерн в рамках тендера 2017 года изготовлены на шасси КраЗ-5401НЕ. Эта версия называется АЦ-4-60 (5401НЕ)-515К. Любопытный нюанс заключается в том, что на шасси КраЗ-5401НЕ используется двухрядная бескапотная кабина от МАЗ. Так что внешне модель 515М на шасси МАЗ и модель 515К на шасси КраЗ можно отличить только по эмблеме и по форме ступицы мостов. Этот новый контракт уже почти выполнен. Таким образом, в период с 2016 по 2018 год Украина пополнила свой пожарный автопарк более чем двумя сотнями пожарных автоцистерн на шасси МАЗ. И МАЗ неожиданно стал главным пожарным грузовиком Украины.



Автоцистерна АЦ-4-60(5401НЕ)515К на шасси КраЗ-5401НЕ (но с кабиной МАЗ). Изделие украинской ПК «Пожмашина»

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

«УРАЛ-43202»



DeAGOSTINI

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

forum.ru

