

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 8

ПОЖАРНАЯ МАШИНА АЦ-30(БЗА)-106А



ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ ☆ УПРОЩЕННЫЙ ВАРИАНТ ☆ ПЕРЕДЕЛКИ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №8, 2017

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: Е. В. Миронович

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 Феде-
ральной 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

Вложением к данному номеру является
модель ЗИЛ-157 в одном из четырех
возможных видов оформления.

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: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра
Павленко, Максима Шелепенкова,
Александра Говоруху, Александра Карпова,
Александра Заворина и Николая Ильина**



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». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Алексей Радованов**

Дата выхода в России 22.07.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





Автоцистерна АЦ-30(53А)-106А создавалась для пожарных команд небольших городов и поселков, но нередко служила и в сельских пожарных дружинах. Иногда такие автоцистерны были единственным средством пожаротушения на всю округу.

Мечты и реальность

Горьковские грузовики всегда активно использовались в пожарной охране. Один из первых массовых автонасосов ПМГ-1 был создан на шасси ГАЗ-АА. В послевоенное время, когда грузоподъемность горьковских шасси возросла с 1,5 до 2,5 т (ГАЗ-51), появилась возможность использовать их для производства небольших пожарных автоцистерн — как с двухрядными закрытыми кабинами и отсеками для размещения пожарно-технического вооружения (ПТВ), так и упрощенного типа, представлявших собой лишь цистерну с насосом. Машины обоих типов были просты в эксплуатации и доступны по цене, поэтому выпускались в огромных (по нынешним меркам) количествах и работали практически во всех малых и средних городах, почти в каждом крупном поселке или совхозе.

В 60-х годах линейка выпускаемых Горьковским автомобильным заводом грузовиков пополнилась новым шасси ГАЗ-53А, грузоподъемность которого составляла уже 4 т. Это позволило создать на его базе новый пожарный автомобиль, способный

брать на борт значительно больше средств пожаротушения.

К проектированию такого пожарного автомобиля в Особом конструкторском бюро пожарных машин (ОКБ-8) в Прилуках (Украина) приступили в начале 60-х годов, еще до начала серийного выпуска базового шасси ГАЗ-53. Такое опережающее проектирование позволило бы начать выпуск новых пожарных машин практически одновременно с освоением выпуска базового шасси, и пожарные даже небольших дружин оперативно получили бы новую технику, отвечающую самым высоким профессиональным стандартам того времени.

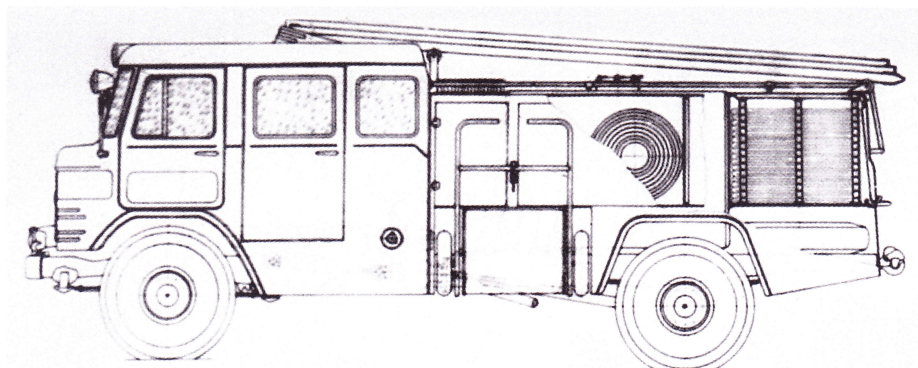
В Горьком создали целое семейство разных автомобилей под единым индексом ГАЗ-53, в том числе и шасси ГАЗ-53К с колесной формулой 4х2 и кабиной над двигателем (по типу ГАЗ-66), и конструкторы ОКБ-8 выбрали его как самое подходящее для перспективной пожарной автоцистерны. Кабина над двигателем позволяла наиболее рационально компоновать машину. При этом насосное отделение расположилось бы в средней части автомобиля, фактически

в отапливаемой двухрядной кабине — в наших климатических условиях такое расположение имеет ряд преимуществ перед традиционным задним. Для удобства подъезда к водоемам для забора воды всасывающий патрубок насоса вывели вперед, а напорные патрубки расположили по бокам. Рукавную катушку решили навесить не сзади, а с левого бока, где она меньше мешала бы бойцам пожарного расчета при боевом развертывании, если в прокладывании длинных рукавных линий не было необходимости. Правда, при всех этих ухищрениях емкость водобака составляла всего 1500–1700 л, что не очень много. Но даже в таком виде перспективная пожарная автоцистерна представлялась «пожарным автомобилем мечты», воплотившим в своей конструкции практически все пожелания и требования специалистов того времени.

Эскизный проект пожарной цистерны АЦ-30(53К)-75 на шасси ГАЗ-53К был представлен на рассмотрение технического совета секции противопожарной техники при Государственном комитете Совета министров СССР по автоматизации и маши-



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106А



Эскизный проект пожарной цистерны АЦ-30(53К)-75 на шасси ГАЗ-53К



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106, проходившая государственные испытания

ностроению в 1961 году. Но шасси ГАЗ-53К так и осталось только на бумаге, поэтому и «пожарный автомобиль мечты» остался лишь мечтой...

Реальностью стало обычное капотное шасси ГАЗ-53А, которое Горьковский автомобильный завод начал выпускать с 1965 года.

На его базе пришлось разрабатывать новую пожарную автоцистерну модели «106». Она не была такой же авангардной, как модель «75» на шасси ГАЗ-53К, для нее использовали уже отработанную компоновку: двухрядная удлиненная кабина, водобак почти на 2000 л и насосное отделение сзади.

Машина была разработана в прилукомском ОКБ-8 под руководством Л. Г. Рыбальченко в 1966 году. В данном случае на опережение уже играть не стали, а дождались, когда новое шасси станет серийным.

В том же году на Грабовском заводе противопожарного оборудования собрали первый опытный образец АЦ-30(53А)-106, так как выпуск новой автоцистерны, видимо, планировали наладить на этом предприятии. Но именно в 1966 году профиль Грабовского завода поменяли: он сосредоточился на выпуске топливных автоцистерн и стал называться Грабовским заводом специализированных автомобилей, а производство новой пожарной автоцистерны передали Варгашиному заводу противопо-



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106 в экспортном исполнении



жарного оборудования (поселок городского типа Варгаши, Курганская область), который традиционно специализировался на выпуске пожарных автомобилей на шасси Горьковского автомобильного завода.

Испытания новой автоцистерны АЦ-30(53А)-106 проводили уже в Варгашах, но в июне 1967 года они закончились неудачей — автомобиль испытания не выдержал и был отправлен на доработку. И только после повторных испытаний в августе 1967 года пожарная автоцистерна на шасси ГАЗ-53А наконец получила «путевку в жизнь».

Но мало иметь рекомендацию к освоению серийного производства изделия, ее еще нужно реализовать. А вот с этим у Варгашинского завода оказались проблемы, причем из-за недостатка инженерных кадров. В небольшой поселок в Западной Сибири молодых инженеров затянуть было не так-то просто. А своим откуда взяться?

Общими усилиями, включая приглашенных специалистов из прилуцкого ОКБ-8 (проектировщики машины) и куйбышевского института ВНИПТИС Стройдормаша, была разработана технологическая документация на выпуск автоцистерны АЦ-30(53А)-106 и изготовлена необходимая оснастка. В результате в 1968 году Варгашинский завод изготовил первые 134 пожарные автоцис-



Интерьер кабины пожарного автомобиля АЦ-30(53-12)-106В

терны вместо 150 плановых. Автоцистерна АЦ-30(53А)-106 серийно выпускалась с 1968 по 1970 год.

Особенности конструкции

Автомобиль имел все атрибуты «пожарок» того времени: шесть человек боевого расчета, классическое расположение центробежного насоса ПН-30КФ. Привод насоса осуществлялся за счет дополнительной

трансмиссии, состоящей из коробки отбора мощности и карданного вала. Забор воды обеспечивал газоструйный вакуум-аппарат, подачу воздушно-механической пены — вмонтированный в насос штатный пеносмеситель. Несмотря на достаточно большую емкость водобака и пенообразователя (1950 и 80 л соответственно), АЦ-30 развивал приличную максимальную скорость — 85 км/ч.



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106А



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106А в Республике Беларусь

Запасное колесо переместилось с крыши цистерны в задний свес рамы, под насосное отделение. Для его опускания и поднятия использовался специальный механизм, приводившийся в действие заводной рукояткой автомобиля — так называемым «кривым стартером».

Перенос запасного колеса с крыши пожарного автомобиля может показаться незначительной деталью — но только для тех, кто не связан с пожарной техникой профессионально. Отсутствие на крыше запасного колеса позволило значительно снизить высоту пеналов для заборных рукавов и лестниц. А это значит, что упростилось разворачивание автоцистерны на пожаре.

Проблемы и решения

В 1969 году в ОКБ ПМ начались работы по модернизации пожарной автоцистерны АЦ-30(53А)-106. В проекте модернизированная модель называлась 106М (модернизированная). Однако было ясно, что эта модернизация вряд ли станет единственной, поэтому вскоре литера «М» в индексе сменилась на литеру «А», обозначающую первую модернизацию.

Первый опытный образец АЦ-30(53А)-106А построили в 1970 году. В том же году он прошел испытания и был рекомендован к серийному производству. Основное отличие модернизированной машины заключалось в установке нового насоса ПН-40У, выпускавшегося Ливенским заводом противопожарного машиностроения. И хотя этот насос обеспечивал подачу «паспортных» 40 л/сек, автоцистерна на шасси ГАЗ-53А не могла



Укладка пожарно-технического вооружения в отсеках сзади и с левой стороны машины

Новшеством было то, что впервые в отечественной практике серийная автоцистерна получила отделенную от кабины надстройку. Раньше все пожарные автоцистерны имели единый кузов, объединяющий в одно целое кабину водителя и пожарного расчета и надстройку для ПТВ. На АЦ-30(53А)-106 между кабиной и надстройкой появился значительный зазор, позволявший снизить нагрузки на шасси и кузовные элементы и повысить ресурс всей машины, особенно при движении по ухабистым сельским дорогам. С той же целью крепление пеналов для всасывающих рукавов осуществлялось только к цистерне. Кроме того, сзади, на торце автомобиля, появились специальные дверки кормовых отсеков, в которые укладывались «гармошкой» шесть напорных рукавов диаметром 66 мм. Через открытые дверки можно было осуществлять прокладку рукавных линий

прямо на ходу. Это простое решение позволило отказаться от навешиваемых рукавных катушек.

По бокам от насосного отделения хорошо видны скатки напорных рукавов для прокладки рукавных линий





похвастаться такой производительностью — двигатель автомобиля обеспечивал подачу только 30 л/сек. При этом модернизированная машина прибавила всего 80 кг снаряженного веса, но для более оптимального распределения нагрузки по осям пришлось несколько снизить объем вывозимой на пожар воды до 1900 л, а объем пенобака, наоборот, увеличить до 100 л.

Серийное производство обновленной модели АЦ-30(53А)-106А разворачивалось по мере увеличения поставок нового насоса, но уже до конца 1970 года Варгашинский завод полностью перешел на сборку модернизированных пожарных автоцистерн. Однако процесс модернизации на этом не закончился.

В 1972 году в ОКБ-8 под руководством конструктора И. Н. Литвиненко была создана пожарная машина АЦ-30(53А)-106Б. Она проходила испытания в 1972–1973 годах. Изменения в основном коснулись внутренних узлов и агрегатов в плане увеличения их надежности. Вместимость автоцистерны осталась прежней, зато появился новый насос ПН-40УА. Однако эта машина так и не была запущена в производство, и Варгашинский завод продолжал поставлять в пожарные части страны АЦ-30(53А)-106А, ежегодно выпуская по тысяче таких автоцистерн. Всего с 1971 по 1985 год произведено более 15 тысяч пожарных автомобилей этой модели.

Но у пожарных накопилось много претензий к АЦ-30(53А)-106А, главная из которых — ненадежность дополнительной трансмиссии для привода насоса. И завод

был просто вынужден реагировать на рекламации: с 1972 года на серийной машине поменялись схема включения коробки отбора мощности, конструкция кабины боевого расчета и пенобака. Машины начали комплектовать металлической трехколенной лестницей и лестницей-штурмовкой. Чуть позже, в 1973 году, была пересмотрена система охлаждения коробки перемены передач и коробки отбора мощности во время стационарной работы на подаче воды к источнику возгорания.

Под руководством ведущего конструктора ОКБ-8 Л. Г. Рыбальченко в 1979 году в очередной раз была предпринята попытка усовершенствования автоцистерны модели «106». За счет изменения формы водобака его емкость увеличилась до 2040 л — в результате он стал выступать на несколько сантиметров над надстройкой. Еще на 20 л увеличился объем пенобака — теперь в него вмещалось 120 л пенообразователя. Сзади установили более современный насос ПН-40УВ. За счет дополнительных 270 кг значительно возросла нагрузка на передний мост автомобиля, что было недопустимо. Чтобы исправить положение, пришлось вносить вынужденные изменения в дополнительную трансмиссию пожарной машины. Опытный образец модернизированной АЦ-30(53А)-106В изготовили в конце 1981 года, а в 1982 году он проходил заводские испытания. В том же году по результатам испытаний в проект модели «106В» конструкторский коллектив ОКБ-8 под руководством



Укладка пожарно-технического вооружения в отсеке с правой стороны машины



Насосный отсек пожарной автоцистерны АЦ-30(53А)-106В

Продолжение на стр. 10



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106А (Красноярский край)



★
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ



ПОЖАРНАЯ МАШИНА
АЦ-30(53А)-106А



Н. Г. Яременко внес небольшие коррективы, и первые товарные машины АЦ-30(53А)-106В покинули предприятие в 1983 году. К этому времени Горьковский автомобильный завод подготовил обновленное базовое шасси ГАЗ-53-12, выпуск которого начался в 1984 году. Весь этот год проводились работы по адаптации пожарной машины АЦ-30(53-12)-106В к новому шасси. Окончательно на выпуск обновленной цистерны завод перешел в 1985 году, выпустив последние АЦ-30(53А)-106А.

Модернизированная автоцистерна АЦ-30(53-12)-106В только-только была внедрена в производство, как вновь задумались над ее усовершенствованием. И это при том, что ее наконец «довели до ума» — она полностью отвечала требованиям пожарных и условиям эксплуатации. Модель не могла пройти аттестацию на Государственный знак качества: несмотря на периодическую модернизацию, ее технические характеристики значительно отставали от мировых аналогов. По советским бюро-

кратическим законам надо было или кардинально улучшать характеристики машины, или снимать ее с производства.

Но отказаться от выпуска модели «106В» было невозможно. Во-первых, страна лишилась бы самого массового и дешевого пожарного автомобиля, который фактически полностью закрывал потребности села в этом виде специализированных автомобилей. Во-вторых, снять с производства эту машину — означало разорить Варгашинский завод, так как пожарная автоцистерна модели «106» была основной продукцией предприятия. К тому же падение объемов производства неизбежно привело бы к сокращению штатов.

Решение проблемы нашел главный инженер Варгашинского завода А. А. Суслов: «Давайте доведем машину до Знака качества следующим образом. Уберем вторую кабину и за счет этого увеличим грузоподъемность цистерны на одну тонну. В этом случае пожарная команда будет добираться до объекта самостоятельно, на другой машине. Но есть и другой вариант. Можно перевести модель «106В» в разряд военной техники, на которую, как известно, аттестация не распространяется».



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53А)-106А



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53-12)-106В в музейной экспозиции

Окончательное решение должны были принимать в Москве. После долгих споров заместителей министров Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР (пожарную технику относили к коммунальным машинам) и Министерства внутренних дел (пожарная охрана подчинялась этому ведомству) было решено поддержать предложение главного инженера завода, так как обращаться с инициативой в военное ведомство никому не хотелось, а надо было что-то делать.

Решили, что для сельских пожарных команд двух человек вполне достаточно — там редко штатные команды укомплектованы полностью. К тому же на селе всегда можно рассчитывать на помощь односельчан в тушении любого пожара. А в городе машины этого типа редко использовались как основные и вполне справлялись с ролью дополнительных средств пожаротушения даже с таким малым экипажем. В конце концов, уже много лет советские предприятия выпускали упрощенные пожарные автомобили на стандартных шасси

горьковских грузовиков, которые представляли собой обычную цистерну с простейшим шестеренчатым насосом. И спрос на такую технику был неизменно высоким.

Предложение направили в головное конструкторское бюро в город Прилуки. Его проработкой занялся конструкторский коллектив ОКБ-8 под руководством ведущего специалиста В. М. Нестерова. Новая автоцистерна, которой присвоили индекс АЦ-30(53-12)-106Г, была запущена в производство в 1988 году.

За стандартной однорядной кабиной располагался коробчатый кузов с отсеками для ПТВ, в центре которого разместились цистерна на 2850 л воды. В корме машины устанавливался насос ПН-40УВ, унаследованный от модели «106В», и бак на 190 л для пенообразователя. Сверху на кузове, в лучших традициях пожарной техники, были уложены лестница-трехколенка, лестница-штурмовка, ручной инструмент и пеногенераторы ГВП-200.

Такая «вынужденная» конструкция оказалась вполне удачной, да и стоимость машины была намного ниже. Поэтому буквально за год производства собрали несколько сотен таких автоцистерн.



Пожарная автоцистерна АЦ-30(53-12)-106Г

Автоцистерны модели «106» были не единственными пожарными автомобилями на шасси ГАЗ-53А. Помимо классического пожарного автомобиля с двухрядной кабиной и надстройкой с многочисленными отсеками для ПТВ, отечественные заводы выпускали пожарные автоцистерны так называемого упрощенного типа с однорядными двухместными кабинами и большими емкостями для воды.

АЦУ-30(53А)-152

Прилукский ОКБ-8 в 1969 году разработал документацию на пожарную автоцистерну АЦУ-30(53А)-125 на шасси ГАЗ-53А упрощенной конструкции. Подразумевалось, что выпуском таких пожарных машин может заниматься любое машиностроительное предприятие, поскольку их производство не предполагает сложных технологий. При отсутствии развитой сети противопожарного водоснабжения количество вывозимой воды является основным параметром

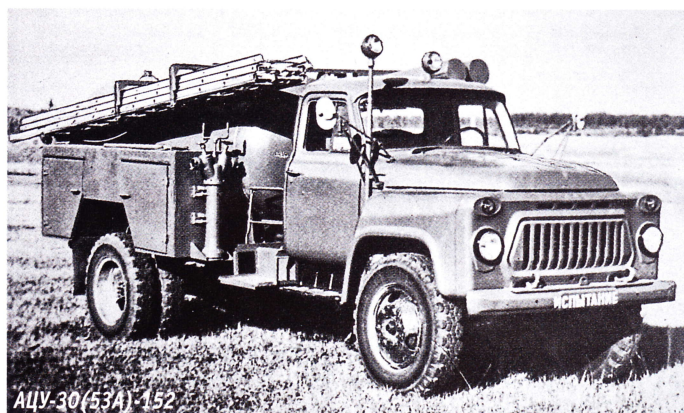
помощи при более крупных пожарах. Центробежный насос ПН-40У подавал всего 30 л воды в секунду из-за недостатка мощности двигателя автомобиля.

Опытный образец пожарной цистерны АЦУ-30(53А)-125 был построен Арзамасским заводом коммунального машиностроения в 1970 году. В серию машина не пошла.

АЦУ-10(53А)

Наиболее массовой и распространенной упрощенной пожарной автоцистерной

пожарная машина больше напоминала бензовоз в пожарной окраске. Вместимость такой цистерны достигла 4200 л воды. На бампере, на специальном кронштейне, монтировался насос НШН-600, имевший привод от храповика коленчатого вала через дополнительное соединение. Несмотря на малые размеры, такой насос мог полностью наполнить собственную емкость для воды с глубины забора 3,5 м за 7,5 мин. Во второй половине 80-х годов упрощенная автоцистерна АЦУ-10(53А) была обновлена.



пожарной автоцистерны. Машина со стандартной двухместной кабиной способна была доставить к месту пожара 2600 л воды и 150 л пенообразователя.

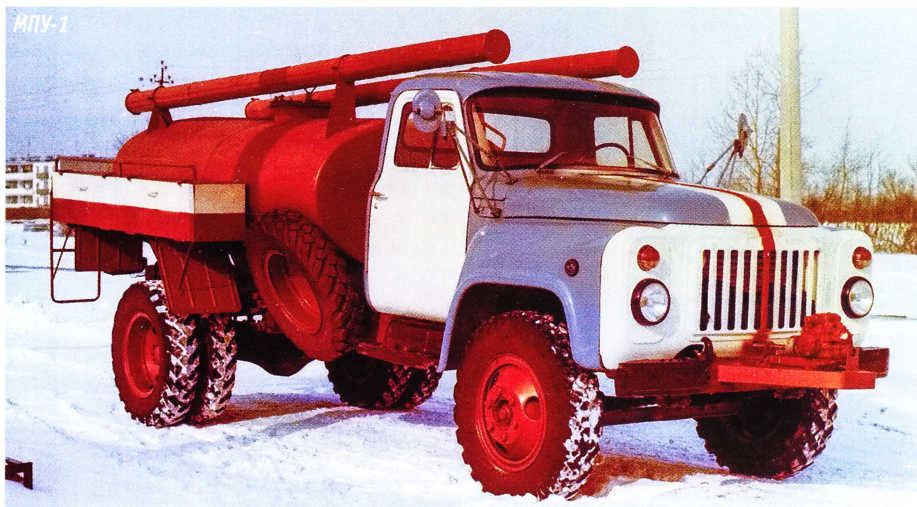
Считалось, что такая пожарная машина могла использоваться в селах для тушения небольших возгораний и оказания первой

на шасси ГАЗ-53А стала АЦУ-10(53А), выпускавшаяся с 1969 года Хмельницким ремонтно-механическим заводом (город Хмельник Винницкой области, Украина). Этот завод занимался производством топливных цистерн на шасси горьковских грузовиков, поэтому не удивительно, что

Прежде всего, изменилось шасси — стали использовать ГАЗ-53-12-01. И хотя автоцистерна АЦУ-10 в 80-е годы смотрелась довольно архаично, ее выпуск продолжался до 1988 года.

МПУ-1

Тему производства пожарной техники упрощенного типа в середине 80-х годов подхватил авторемонтный завод «Ростовский», расположенный в поселке Ишня Ярославской области. Здесь на шасси ГАЗ-53-12 был организован выпуск «машин пожарной упрощенной» — МПУ-1. Автомобиль комплектовался емкостью, куда вмещалось до 4000 л воды, и шестереночным насосом НШН-600, приводящимся от носка коленчатого вала двигателя. Над цистерной были устроены пеналы для рукавов, а по бокам — специальные ящики для пожарного вооружения. Этот пожарный автомобиль на ремонтном заводе изготавливали как на новых шасси, так и на тех, что прошли здесь же капитальный ремонт.



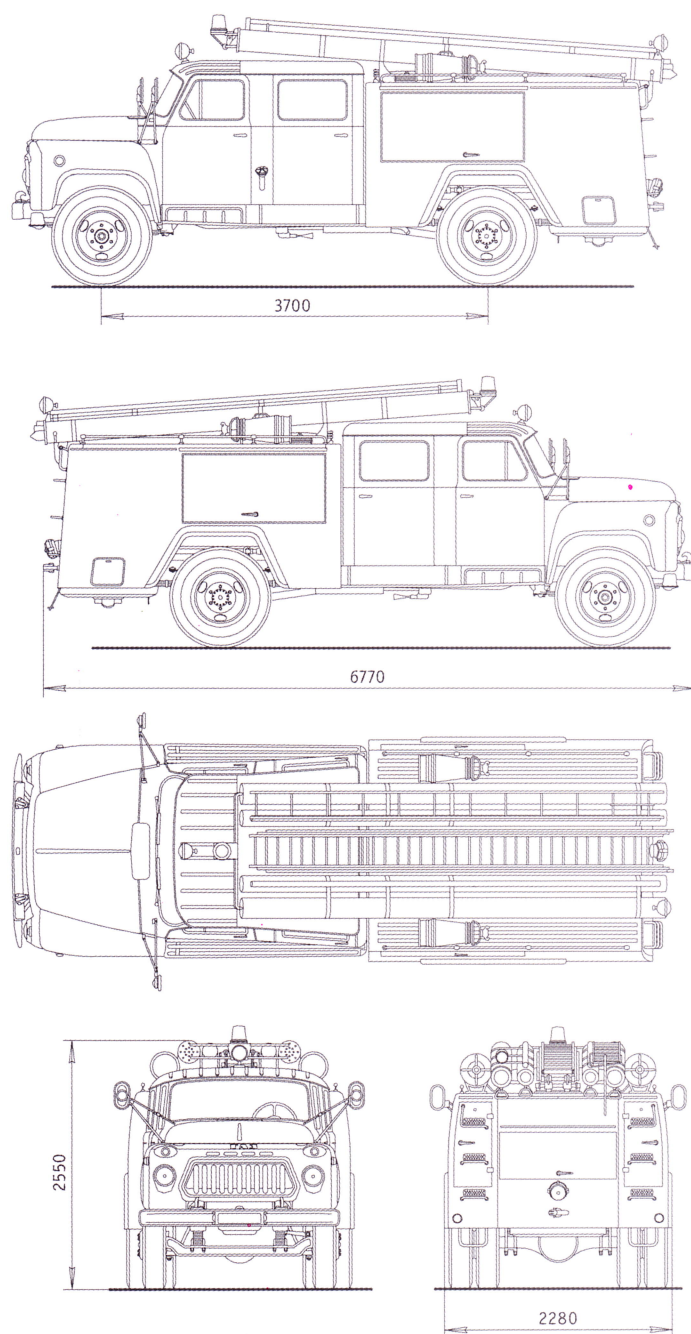


Схема пожарной машины АЦ-30(53А)-106А

Технические характеристики ГАЗ-53А

Число мест	2
Грузоподъемность	4000 кг
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	24 л
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-75
Генератор	Г-250-Г1
Регулятор напряжения	РР362
Стартер	СТ-230-А
Размер шин	8,25-20 (240-508)

Масса, кг	
снаряженная (для машины с лебедкой)	3250
полная, в том числе:	7400
на переднюю ось	1810
на заднюю тележку	5590
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	8
Дорожный просвет, мм	
	265
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 20,5	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами	
Тормоза	
ножной — колодочный, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем	
ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на III–IV передачах	
Передаточные числа	
I — 6,55; II — 3,09; III — 1,71; IV — 1,00; задний ход — 7,77	
Главная передача	
одинарная, передаточное число — 6,83	
Двигатель	
ЗМЗ-53, V-образный, бензиновый, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, л	4,25
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Максимальная мощность	
115 л.с. при 3200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
29 кгс.м при 2000–2200 об/мин	



Пожарные автоцистерны на площадке готовой продукции на заводе в Варгашах

Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования

В начале Великой Отечественной войны многие заводы были эвакуированы на восток, в глубь страны. Не стал исключением и Новоторжский завод противопожарного оборудования. Из Калининской (ныне Тверской) области предприятие было эвакуировано в поселок Варгаша Курганской области и размещено в здании местной машинно-тракторной станции (МТС). По сути, в гараже с ремонтной мастерской.

Первой продукцией теперь уже Варгашинского завода противопожарного оборудования (Варгашинский завод ППО) стали бензоцистерны на шасси ЗИС-5, выпускавшиеся для нужд фронта. В 1944 году вышло постановление Государственного Комитета Обороны «О восстановлении производства средств пожаротушения». Согласно этому постановлению завод в Варгашах с 1945 года начал производство упрощенной пожарной машины ПМЗ-7 с передним расположением насоса на шасси ЗИС-5. При этом производство бензоцистерн на том же шасси сохранилось.

В 1947 году стартовал выпуск более совершенной пожарной машины ПМЗ-8, а с 1950 года — ПМЗ-11. Все эти автомобили использовали шасси грузовика ЗИС-5. Помимо пожарной автомобильной техники, в 50-х годах на заводе осваивают производ-

ство смежной продукции: пеногенераторов, пеностволов, пеносмесителей, наплечных ранцев для химического тушения пожаров

(для ВМФ). Для этого были значительно расширены производственные площади предприятия.



Пожарная автоцистерна на шасси КАМАЗ, изготовленная в Варгашах



Насосно-рукавный пожарный автомобиль на шасси ЗИЛ-433362

В это же время Варгашинский завод переориентировали с шасси грузовиков ЗИС-5, выпускавшихся Уральским автозаводом, на шасси производства Горьковского автозавода. Начался выпуск пожарных автомобилей на шасси ГАЗ — ПМГ-19, ПМГ-20, АЦУ-20. Параллельно на горьковских шасси завод строит молоковозы, спиртовозы, автомобили для перевозки воды и живой рыбы. Продукция предприятия стала поступать на экспорт. Среди стран, эксплуатировавших машины, изготовленные в Варгашах, были Корея, Китай, Индонезия, Йемен, Афганистан, Болгария и др. В 60–70-х годах значительно расширяется номенклатура выпускаемой пожарной тех-

ники. Помимо пожарных автоцистерн, завод осваивает выпуск пожарных лабораторий и штабных автомобилей на базе фургонів УАЗ-452, автомобилей порошкового тушения и автомобилей связи и освещения на базе ГАЗ-66, пожарных тракторов для тушения лесных пожаров. Но наиболее массовой продукцией завода остается пожарная автоцистерна для сельской местности АЦ-30(53А)-106 на базе грузовика ГАЗ-53А, годовой выпуск которой превышает отметку в тысячу штук. Новые рыночные отношения заставляют руководство предприятия пересмотреть прежние установки: в 1993 году завод

осваивает производство пожарных автоцистерн на шасси ЗИЛ-131Н, тем самым нарушив традицию, существовавшую почти четыре десятилетия.

В 1995 году предприятие переименовано в Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования. Начинается производство штурмовых пожарных лестниц и пожарных автомобилей на шасси «Урал». Но в 1998 году завод объявляется банкротом, назначается внешнее управление. Преодолению кризиса во многом способствовал дефолт, случившийся в том же году: импортная техника стала слишком дорогой, соответственно, вырос интерес к отечественной продукции.

Уже в 1999 году все долги предприятия были погашены, и Варгашинский завод вышел на новый уровень — осваивается производство пожарных автоцистерн на шасси КАМАЗ. Вновь продукция завода поставляется на экспорт — первыми странами-импортерами стали Казахстан и Северная Корея.

Федеральное государственное унитарное предприятие «Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования» (ФГУП ВЗППСО), сумевшее выстоять в трудные времена, и сегодня выпускает сотни пожарных автомобилей разного назначения: это пожарные автоцистерны, автонасосы, автомобили дымоудаления на шасси ГАЗ, «Урал» и КАМАЗ.

Испытания работы лафетного ствола аэродромной пожарной машины, изготовленной в Варгашах



АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ
НА САЙТЕ WWW.DEAGOSTINI.RU И ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНУЮ ДОСТАВКУ!

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ



ЗИЛ-ММЗ-555

DeAGOSTINI

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

16+

ISSN 2071-095X
9 772070 095019