

Я стою, спокойно перед строем, в этот раз, стою, к нему лицом, — Кажется, чего-то удостоен, награждён и назван молодцом. (В. Высоцкий)



Н. Братащук

Иллюстрации — из личной коллекции автора, фото моделей — © ADLER-M. В статье использована информация А. Говорухи и Д. Дементьева

# СЕЛЬСКИЙ СПЕЦНАЗ

## ВТОРОЙ ПРИЗЫВ

Как известно, пожар легче предотвратить, чем с ним бороться.

А борьба с пожарами в сельской местности, зачастую, усложняется ещё и отсутствием во многих хозяйствах собственных пожарных (или, хотя бы, приспособленных для пожаротушения) машин, возможным, большим расстоянием до ближайшей пожарной части («плечо» может составить несколько десятков километров, как правило, не самой хорошей дороги, а то и — откровенного бездорожья.

И даже караулы ОП (отдельных пожарных постов), которые, по определению, ближе, не всегда, к сожалению, в состоянии оперативно преодолеть нужное расстояние.

Как следствие: увеличивается время, необходимое, что бы добраться до места бедствия, а это неминуемо, может привести к тому, что тушить уже будет нечего...

Важным и правильным решением сложившейся ситуации, было, кроме организации на местах эффективной работы приспособленной техники для пожаротушения (бензовозы, ассенизаторы, разбрызгиватели жидких удобрений и просто — автоцистерн различного назначения, включая прицепные), налаживание на ряде предприятий страны выпуска доступных пожарных автоцистерн упрощенных — АЦУ, как на новых, так и на «давальческих» шасси, что ещё больше могло удешевить спецавтомобиль, без потери его основных потребительских свойств.

АЦУ имеет минимум необходимого пожарного оборудования, способствующего забору и подаче огнетушащего вещества (вода), обслуживается сокращённым боевым расчётом (2-3 человека).

### ЛУЧШЕЕ ВРАГ ХОРОШЕГО?

Использование АЦУ-10(52), показало, что именно в условиях сельской местности часто жизненно необходимо иметь большой запас возимой воды: чтобы дольше продержаться до подхода основных сил. А иногда — это способствовало и самостоятельному, силами бойцов МПК (местной пожарной команды), успешному тушению пожара.

Поэтому, вскоре после запуска в производство АЦУ-10(52), инженеры-конструкторы Хмельницкого ремонтного завода Украинского республиканского объединения Совета Министров УССР «Укрсельхозтехника» начали работы по созданию АЦУ, на основе разработки ВНИИПО МВД СССР, путём адаптации, для вышеуказанных целей, более грузоподъёмного и более надёжного шасси ГАЗ-53А, с использованием цистерны типа 806 (АЦ-4,2-53А).

Результатом работы стал серийный выпуск в 1980 году АЦУ-10(53А), который уже имел цистерну собственного производства на 4000 л, во многом унифицированную с «806-й».

В конструкции АЦУ-10(53А) использована сварная цистерна эллиптического сечения, прикрепленная к раме при помощи стремянок. Внутренняя поверхность цистерны покрыта каменноугольным лаком. Горловина цистерны имеет крышку с наливным люком.

По бокам цистерны находятся пены для всасывающих рукавов.

Для сообщения цистерны с атмосферой, в горловине есть специальное «дыхательное» отверстие. Подача воды в насос возможна, как и у ранее выпущенного варианта, через смонтированную внизу передней части цистерны, трубу с задвижкой Ду-70 и соединительной головкой, через резино-

тканевый рукав Ø75 мм, который во время работы присоединяется одним концом к всасывающему патрубку насоса, а другим — к нижней трубе цистерны.

Насос использовали тот же, что и у предшественницы: устанавливаемый на переднем бампере, на специальной кронштейне, НШН-600, производительностью 10 л/с, что давало возможность обеспечивать непрерывную работу одного пожарного ствола уже до 20 минут.

Вместе с тем, использование НШН-600, как компромиссное решение, имело существенный недостаток: снижение долговечности двигателя автомобиля, вследствие, создания приводом насоса, от носка коленчатого вала, дополнительной нерасчётной нагрузки на детали двигателя.

После работы, насос с кронштейна снимается и укладывается в предназначенный для него один из отсеков в задней части цистерны, где, также, предусмотрено место для размещения пожарно-технического вооружения и принадлежностей.

Часть оборудования размещается на специальных кронштейнах, приваренных к цистерне, среди которых — багор и лестница-палка.

С 1984 года, АЦУ-10(53А) стали изготавливать на обновлённом шасси ГАЗ-53-12.

В 1985 году, спецавтомобили штатно комплектуются фарой-искателем, смонтированной на левом переднем крыле.

География использования этих АЦУ была намного больше, чем АЦУ-10(52).

Выпуск АЦУ-10(53А) продолжался до 1990 года и за это время было изготовлено немногим более 3000 экземпляров, многие из которых и сейчас на боевом посту.

## ФАКТЫ



Диски колёс были, как правило, черными, иногда, с белым ободом, в отличие от предшественницы, где могли быть красные колёсные диски с завода.



Начиная с первой половины 80-х, контрастирующая белая продольная полоса на боковине цистерны была укорочена, примерно в половину.



В начале производства АЦУ-10(53А), проблесковый маяк (FER DDR Ruhla 8562.5) монтировался сразу на заводе. Но позже «мигалки» просто прилагались, предполагая самостоятельный монтаж на месте. Со сверлением крыши кабины, укладкой проводки... Вследствие чего, могли так и не быть установленными...

Со второй половины 80-х (пора тотального дефицита), АЦУ могли поставляться вообще без мигалок: это уже была «головная боль», как правило, главмеха хозяйства.



Часть автомобилей с завода комплектовалась «вездеходными» шинами К-10 (К-55а) с протектором «ломаная ёлка», что значительно улучшало проходимость моноприводного грузовика на плохих дорогах.



«Знак качества» присваивался автомобилю ГАЗ-53А, но не АЦУ-10(53А).

(Часто с ГАЗа на ХМРЗ приходили бортовые грузовики, вместо шасси, и «Знак» нужно было демонтировать, но, правдами-неправдами он оставался. Аналогичная картина наблюдалась и с «давальческими» автомобилями.

Или сами водители могли украсить, закреплённый за ними автомобиль.)



Не смотря на смены шасси, (независимо, будь то ГАЗ-53А, ГАЗ-53-12, или даже ГАЗ-3307) автомобиль имел маркировку АЦУ-10(53А) (ТУ 70 УССР 1801.218-80) и только в 1988 году появилась маркировка АЦУ-10(3307) (ТУ 10.19 УССР 22-88)

## РЕАЛИИ

Не смотря на распространение АЦУ-10(53А), по состоянию, на сегодняшний день, немногие из них могут «похвастаться» состоянием, близким к заводскому. Все-таки, это рабочие машины: сказывается эксплуатация.

Современная жизнь требует воссоздания МПК, а экономическая составляющая, внесла свои коррективы, вследствие которых, многие АЦУ-10(53А) были в разной степени модернизированы:

- одни получили дизельный двигатель (как правило – Д-245, но часто и с грузового «мерседеса»- ОМ);
- другие – цистерну, от «родственного» бензовоза;
- иные – цистерну ещё более увеличенного объёма;
- есть версии с подогревом цистерн;
- есть варианты с приспособлениями для тушения травы;
- где есть возможность – перевели на сжиженный газ, в качестве топлива;
- некоторые дооснастили машину выдвижными лестницами;
- также, есть серьёзные версии с лафетным стволом;
- в горных краях особой популярностью пользуются полноприводные версии (с использованием узлов и агрегатов ГАЗ-63 и ГАЗ-66);
- но особой популярностью стало использование переносных мотопомп, в качестве основного насоса, вместо НШН-600.

На открытии новых МПК, все чаще фигурируют «откапиталенные» АЦУ.



Непривычный, многим, окрас МЧС РБ



## АЦУ-10(53А)



105330

### НОВЫЙ ПРИЗЫВ

Спустя год, после презентации модели АЦУ-10(52), DIPmodels анонсировал старт продаж ее более совершенной «младшей» сестры – АЦУ-10(53А), в четырёх вариантах исполнения, с артикулами: 105330, 105331, 105332, 105333.

Базовые шасси ГАЗ-53А и ГАЗ-53-12 уже знакомы почитателям масштабных моделей отечественных грузовиков по ранее вышедшей «россыпи» бортовых вариантов, а потому, особый интерес представляют именно особенности новинок.

Все четыре модели представлены, в красно-белой, согласно ОСТ-22-984—77 (на основе ГОСТ 21392—75), цветовой схеме периода СССР, а потому смотрятся весьма похожими, но при этом – каждая из них индивидуальна и выглядят очень эффектно.

Несмотря на увеличившиеся габаритные размеры модель, по сравнению с предшественницей, не выглядит более «тяжеловесной». Не последнюю роль в этом сыграли, элементы цистерны, выполненные при помощи фототравления. Кроме многочисленных элементов конструкции, выполненных отдельными деталями, реалистичность восприятия усиливается имитацией сварных швов, при помощи которых соединены отдельные листы, формирующие цистерну.

Внутренняя часть кабины окрашена в ее «основной» цвет, а на «бардачке» закреплена заводская табличка.

### В ОДНОМ СТРОЮ

**АЦУ-10(53А) под номером 105330.** Версия спецавтомобиля 1980 года, на шасси ГАЗ-53А, представляет собой, по сути, серийный вариант автомобиля с черными колесными дисками и государственным регистрационным номером **94-45 воц** (Вологодская область, РСФСР). Цвет кабины внутри – «беж».

**АЦУ-10(53А) под номером 105331.** Еще одна версия спецавтомобиля 1980 года, на шасси ГАЗ-53А, воссоздает, тоже, серийный вариант автомобиля с белыми ободками колесных дисков, эмблемой «ДЛГ» на дверях и государственным регистрационным номером **76-66 жил** (Житомирская область, УССР). «Бежевый».

**АЦУ-10(53А) под номером 105332.** Версия спецавтомобиля 1986 года, на шасси ГАЗ-53-12 – обновленный серийный вариант автомобиля, с решеткой радиатора «третьего» типа, с фарой-искателем на крыле, с черными колесными дисками, с эмблемой колхоза «Заря» и государственным регистрационным номером **2699 БНЛ** (Брестская область, БССР). «Адриатика»

**АЦУ-10(53А) под номером 105333.** Версия спецавтомобиля 1986 года, на шасси ГАЗ-53-12 – модернизированный вариант спецавтомобиля, с фарой-искателем на крыле, с лестницей «трехколенкой» на кронштейнах, дополнительным ПТВ за кабиной, с белыми ободками колесных дисков, с надписью «Старинська птахофабрика» и госномером **0612 КХМ** (Киевская область). Цвет внутри – «адриатика».



## АЦУ-10(53А)



СЕЛЬСКИЙ СПЕЦНАЗ

105331

## АЦУ-10(53А)



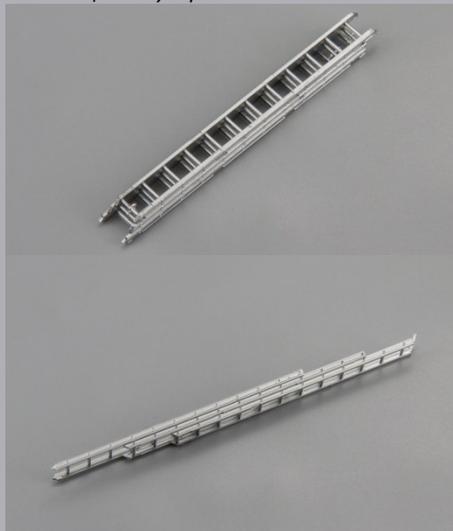
105332

### ОСОБАЯ ЭКИПИРОВКА

В общем ряду, особо выделяется версия с лестницей-«трехколенкой», на кронштейнах, закреплённых на цистерне. Сама же лестница – шедевр!



Обычная пресс-форма – это только матрица и пуансон, которые оформляют две стороны детали, т.е. деталь имеет плоские наружные стороны. В нашем случае используются ещё наружные и внутренние клинья, которые оформляют деталь с четырёх сторон, что придаёт лестнице такую реалистичность.



### ОБЩИЙ ИТОГ

Все варианты представлены в «выставочном» положении: с установленными НШН-600.

К каждой модели прилагается соответствующий сертификат, удостоверяющий, что конкретная модель с определённым артикулом – есть частью лимитированного выпуска.

#105330 - АЦУ-10(53А), L.e. 120 pcs.

#105331 - АЦУ-10(53А), L.e. 120 pcs.

#105332 - АЦУ-10(53А), L.e. 120 pcs.

#105333 - АЦУ-10(53А), L.e. 360 pcs.

С целью снижения конечной цены, было принято решение отказаться от прозрачных боксов.

Рекомендованная розничная цена, на момент поступления в продажу, для вариантов #105330, #105331, #105332 составляет 6600 рублей, для #105333 – 7000 рублей.

### Краткий словарь коллекционера

(105331) ДЛГ – аббревиатура; сокращение от украинского «Державне лісове господарство» [Державне лісове господарство], что, в переводе: «Государственное лесное хозяйство».

(105333) «Старинська птахофабрика» (укр.) – «Старинская птицеферма»

© 2016 г.

## АЦУ-10(53А)



105333

# ЭВОЛЮЦИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ АЦУ-10(БЗА) 1/43

2016



2015



КОМПАНИОН  
New

2006



Companion

2003



ALF

2001

