



Н.Браташук
Иллюстрации - из личной коллекции автора,
фото моделей – © ADLER-M

СЕЛЬСКИЙ СПЕЦНАЗ

Пожары в сельской местности зачастую усложняются тем, что далеко не все хозяйства имеют собственные пожарные машины, а расстояние до ближайшей пожарной части может составить несколько десятков километров, как правило, не самой хорошей дороги.

За время, необходимое, что бы добраться до места бедствия, может оказаться, что тушить уже нечего.

Хорошим выходом из сложившейся ситуации было налаживание на ряде предприятий страны выпуска доступных пожарных автоцистерн упрощенных - АЦУ.

Термин «упрощенная» подразумевает, что конструкция данной автоцистерны значительно проще, чем привычные пожарные АЦ, а их выпуск можно быстро освоить силами даже небольших предприятий.

АЦУ имеет минимум необходимого пожарного оборудования, способствующего забору и подачи воды, и обслуживается сокращенным боевым расчетом (2-3 человека). Выпуск АЦУ-10(52), на шасси ГАЗ-52-04, способной вывезти 2200 л воды и обеспечивать непрерывную работу одного пожарного ствола до 10 минут, был налажен в 1975 году в г.Хмельнике, Винницкой области, УССР.

МИССИЯ НЕ ВЫПОЛНИМА?

После более чем удачного старта продаж моделей бортовых ГАЗ-52-04 от «DiP models», стало ясно, что за базовым вариантом последуют и модели специализированных автомобилей, среди которых ожидалось и пожарные, в том числе и весьма редкой ныне модификации АЦУ-10(52).

Первичный анализ исходных данных показал, что информации для создания полноценной модели мало: в наличии пара фотографий да общая информация из специализированного справочника.

И может все могло быть отложено в «долгий ящик», если бы не случай...

При работе с фотоматериалом о соревнованиях местных пожарных команд, был обнаружен фрагмент «живой» искомой машины. Фрагмент другого фото, дополнил информацию госномером этой машины. А это уже была серьезная «зацепка» для старта.

Хотя АЦУ-10(52) серийная модель, но весьма немногочисленная. За несколько лет выпуска, в 70-80-х годах, было сделано примерно 1500 штук. Большинство из них «осело» в хозяйствах УССР, где со временем следы их затерялись. К настоящему времени, их уцелело «всего-ничего». Спустя некоторое время, весь собранный материал, включая данные реальных замеров, был систематизирован и обработан, а результатом всей работы стали

ДВОЕ ИЗ ЛАРЦА, ОДИНАКОВЫ С ЛИЦА

Новинка АЦУ-10(52) представлена сразу в двух вариантах, окрашенных согласно специальным цветографическим схемам по ОСТ-22-984—77, в соответствии с ГОСТ 21392—75 и во многом схожими, но при этом каждый из вариантов отображает характерные особенности своего прототипа, включая госномер и принадлежность.

К отличительным особенностям мы еще вернемся, определившись с общими «родственными» чертами в виде наличия одинакового дополнительного оборудования: синяя польская «мигалка» LBS-5 «Elektra» на крыше; лестница-палка, багор и лопата на самой цистерне; насос НШН-600, закрепленный на переднем бампере да огнетушитель за кабиной.

К слову, такое размещение насоса рабочее или демонстрационное: в транспортном положении на настоящей машине, насос находится в одном из боковых ящиков-отсеков.



Щиток приборов соответствует временному периоду, когда выпускался базовый грузовик.



Естественно, что основой модели послужило уже известное шасси ГАЗ-52-04 с радиаторной решеткой «второго типа». Но при этом, оно модернизировано в плане повышения копийности: кронштейны наружных зеркал теперь стали более реалистичными, за счет использования технологии фототравления.

Но главное новшество шасси сразу не увидать: колеса теперь на настоящих подшипниках, подобно тому, как это уже было реализовано в чуть ранее вышедших «53-х». Конечно, это несколько усложнило процесс сборки моделей, но главное: позволило обеспечить не только легкость «катания», но и устранить встречавшуюся иногда «косолапость» передних колес, при одновременном сохранении поворотной функциональности.

НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ, РАСЧИТАЙСЬ!

Модель АЦУ-10(52), 1975 года, с каталожным номером 105231 - это уменьшенная копия автомобиля из совхоза «Чапаевский», Запорожской области, УССР, по сути, в заводском исполнении.

Вторая АЦУ-10(52), 1978 года, (105232) – уменьшенная копия автомобиля из колхоза «Перемога» («Победа»), Черновицкой области, УССР, со своими индивидуальными особенностями.

РАЗВЕДКА БОЕМ

После визуального «знакомства» с моделью, хочется сразу взять ее в руки. Отсоединив «АЦУшку» от подиума, сразу ощущаешь ее приятную тяжесть. Но тут нужно быть весьма аккуратными: в наличии много мелких, ажурных и хрупких деталей.

Процесс рассматривания может затянуться: открытие боковые окна так и приглашают рассмотреть все внутри, где воссоздан весьма характерный «газоновский» интерьер.

На фоне основной специализированной окраски, приятной «изюминкой» будут внутренние части кабины в базовых цветах настоящей машины.

Венчает кабину одинокая мигалка, находящаяся в серебристом корпусе «подстаканнике».

Пожарная надстройка привлекает своей проработкой: эллиптическая цистерна, с тонкими поручнями и шикарной горловиной, которая прикрыта люком с имитацией запорной арматуры и ярко выраженным нажимным винтом.

По бокам размещены ящички-отсеки, с характерными выштамповками, через которые проходит белая





горизонтальная полоса контрастирующей окраски. Ручки открываемых боковин, в точности, как на кабине.

Внизу передней части цистерны есть выполненная отдельной деталью имитация подающей воду трубы, с задвижкой Ду-70 и соединительной головкой.

В конструкции кронштейнов брызговиков задних колес, для придания им большего сходства с оригиналом, тоже использованы элементы, выполненные фототравлением.

Аккуратные пеналы над цистерной, заканчивающиеся свисающими шлангами, дополняют образ АЦУ.

ЛИЦОМ К ЛИЦУ

Главными отличительными конструктивными особенностями обеих моделей есть разные крыши кабин. Так, версия 1975 года имеет гладкую, а версия 1978 года, соответ-

ственно изменениям у базового автомобиля, уже имеет рифленую крышу.

На первый взгляд, «Чапай» кажется более нарядным, из-за красных дисков колес, но и черные, у «Перемоги», весьма выразительны, за счет белых ободков и боковин на шинах. А легкая потертость на боковой фактуре шин, только усиливает реалистичность исполнения.

Интересные «мелочи»: корпуса зеркал вместе с кронштейнами на «Чапаевском» черные, а подающая труба – красная, в то время как «Перемога» имеет обратную схему: красные зеркала и черная труба. Лестница-палка «под дерево» у первого варианта, и красная – у второго.

А вот дополнительное оборудование у каждой версии свое.

«Чапаевский» имеет справа цистерны водоразборную колонку, в то время как «Перемога», кроме подкрашенных белым элементов, обладает дополнительным шлангом вокруг горловины, фарой-искателем, установленной слева, ну и персональным «орденом»: Знак Качества СССР, которого автомобили семейства ГАЗ-52 никогда не удостоивались, имея лишь «дырки для ордена» на своей облицовке радиатора...

ОГОНЬ!

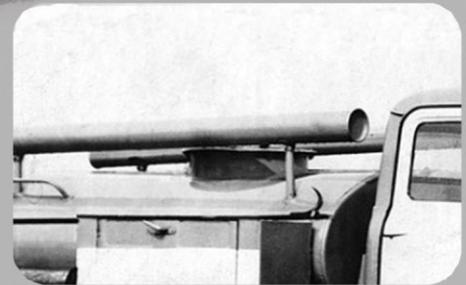
Безусловно, модели удались. Они притягивают своей особой красотой, выразительностью, непривычным образом, по сути, привычного «газона»: ведь даже «пронеры-мелкосерийщики», не делали этой версии, возможно, из-за брака данных.

Тираж – 300 экземпляров каждого вида. © 2017





105231



АЦУ-10(52)



105232

