**01-077 ПМГ-12, АН-25(51) мод. 12 пожарный автонасос на шасси ГАЗ-51 4х2, боевой расчет 2+6, насос ПН-25А, пенобак 130 л, боевой вес 4.93 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, 973 экз., Завод пожарных машин, г. Москва 1941-55 г.**

ПМГ-12, по классификации 1960 г. автонасос АН-25 (51) модель 12. Московский завод пожарных машин.

**Компиляция. Карпов А. В. Пожарный типаж. Том 1 Краеугольный камень. М. 2012 г.**

Автомобиль ГАЗ-51 относится к той немногочисленной когорте советских автомобилей, про которые говорят — «автомобиль удался!» Его история длиной более 30 лет растянулась на целую эпоху — начавшись с довоенных проектов, она закончилась завершением серийного выпуска Горьковским автозаводом в 1975 году. Новую машину отличала так нужная советской технике простота конструкции и управления. Автомобиль содержал в себе целый

букет положительных факторов: экономичность и быстроходность свыше 70 км/ч, прочность и надежность конструкции, достаточная грузоподъемность 2,5 т и необычная для грузовика мягкая подвеска. …Сам автомобиль очень скоро стал самым распространенным в стране. Совсем не удивительно, что он стал своеобразной палочкой-выручалочкой для специалистов пожарного дела.

… в 1949 году начинается серийный выпуск ПМГ-5. Закрытый кузов автонасоса вмещал 6 человек, двое из которых находились в кабине водителя и четверо, на двух сидениях лицом друг к другу, в кабине боевого расчета. Внешний облик автомобиля выглядел немного несуразно за счет «горба» над кабинами и высоко расположенного окна кабины боевого расчета. Отличительной особенностью автонасоса было нижнее, на подножке, размещение всасывающих рукавов. На крыше кузова размещались только лестницы. Завершала кузов рукавная катушка, облегчавшая прокладку магистральных линий при боевом развертывании. С правого борта на высокой штанге красовался дополнительный переносной прожектор, выполняющий, при следовании на пожар, роль фары-искателя. Его можно было снимать с опоры и использовать самостоятельно. Для обеспечения питания прожектора в правой задней части кузова размещалась катушка с кабелем. Перед радиатором на специальной раме устанавливался насос ПН-1200. Дополнительное охлаждение двигателя ПМГ-5 производилось за счет циркуляции воды по замкнутому циклу: рубашка двигателя — трубопровод — рубашка насоса — трубопровод — рубашка двигателя. Простота системы дополнительного охлаждения была большим плюсом этого автонасоса. Другим плюсом был отказ от бака с пенообразователем, который своими коммуникациями сильно усложнял конструкцию аналогичного предшественника, ПМГ-3. Для пенного тушения на борту вывозились банки с пенопорошком и переносные пеносмесители. На этих автонасосах ёмкости с водой отсутствовали вообще. Этот недостаток накладывал ряд ограничений на применение модели 5. Например, такой автонасос был абсолютно не нужен на селе, где крайне важным фактором была быстрая подача первого ствола. Сельские проблемы для этого автонасоса усугубляли шасси обычной проходимости и небольшой дорожный просвет. Городские проблемы были другого рода — все-таки производительность старенького ПН-1200, доживающего свой век, была низкой для борьбы с огнем в крупных городах и на предприятиях. Общими проблемами были невозможность забора воды из водоема при неисправностях ненадежного газоструйного вакуум-аппарата, слабая защищенность всей конструкции в условиях лютой русской зимы. Подводили и чисто технические характеристики: немыслимая высота кузова в 2,7 м и большой вес машины (почти 5 т) — рекорд для автомобилей на шасси ГАЗ-51. Совокупность всех этих больших и маленьких недостатков и определила малый срок службы этой интересной пожарной машины.

Проходит всего три года и в 1952 году Московский завод завершает производство автонасоса.

На заводе создается автонасос **ПМГ-12**. Вполне типичной компоновки с задним расположением насоса. Дело идет веселее, чем с ПМГ-5. Накоплен необходимый опыт, улучшилось оснащение завода. В конце 1950 года на свет появляется опытный образец ПМГ-12, а в феврале 1951 года автомобиль проходит межведомственные испытания. За исключением отсутствия спереди ПН-1200 новинка внешне очень напоминает предшественника. Та же кургузая форма кузова, такая же запредельная высота автомобиля, то же отсутствие бака первой помощи и такой же газоструйный вакуум-аппарат. Нижнее размещение всасывающих рукавов. Система отопления, аналогичная ПМГ-6, позволяла более-менее спокойно работать в холодное время года. Охлаждение двигателя при работе на насос в летнее время осуществлялось путём замены 4-лопастного вентилятора на 6-лопастной.

Конструкция автонасоса привносит новый функциональный недостаток, который сохранится в советской пожарной технике почти 15 лет. Имя ему - рукавная катушка, загораживающая доступ к насосному отсеку закрытого кузова. У ПМГ-5 насос был спереди и с этим недостатком не сталкивались. Теперь же, чтобы добраться до насоса (скажем для его проверки) нужно было снимать с креплений тяжеленную катушку с прорезиненными

рукавами большого диаметра. С возвращением насоса на своё привычное, заднее расположение, на место возвращается и пенобак достаточно большой ёмкости (130 л). Насос и пенобак- всё в одном отсеке, всё под рукой.

Серийный образец автонасоса ПМГ-12 оказался первым пожарным автомобилем, которому ЦНИИПО устроило жесткую проверку — 250-часовые испытания. Результаты испытаний, несмотря на отдельные отклонения и даже поломки, специалистами были признаны вполне удовлетворительными.

График выпуска автонасосов ПМГ-12 носил рваный характер, автомобили выпускались по мере поступления на завод необходимых шасси. ГАЗ имени Молотова подводил постоянно. Но в итоговых отчетах за год показатели выравнивались — по этой модели завод срывов плановых заданий не допускал.

В 1953 году в документах появляются сведения о модели ПМГ-12М. В том же году изготовлен опытный образец автомобиля и проведены его испытания. Чем он отличался от базовой модели — неизвестно. Тема развития не получила, и выпущенный экземпляр так и остался единственным. В среднем, ПМГ-12 выпускалось около 200 штук в год. Как видим, совсем немного. Таким низким темпам выпуска есть своё объяснение, нам, увы, хорошо знакомое. 50-е годы проходят для завода под совсем другими приоритетами. Коллектив гордится выпуском в 1950 году первого в стране образца обмывочно-нейтрализационной машины СМ-28. На следующий год проводится её модернизация и следом разворачивается серийное производство. И получает индекс 8Т34. Повышение тактико-технических требований к обмывочно-нейтрализованным машинам приведет, спустя пятилетие, и к созданию изделия 8T-311 на базе автошасси ЗИЛ-151. Понятно, что при работе такими темпами над оборонной техникой, на автонасосы у заводчан времени оставалось мало.

В 1955 году грузовой автомобиль ГАЗ-51 проходит модернизацию и получает индекс ГАЗ-51А. На машины стали устанавливать стояночный тормоз барабанного типа. Кабину оснастили отопителем и обдувом ветрового стекла. Все последующие пожарные автомобили будут выпускаться на этом шасси. На базе ГАЗ-51А ОКБ-8 разрабатывает рабочие чертежи нового автонасоса ПМГ-21. Опытный образец проходит ис пытания, и после небольших изменений, внесенных по требованию заказчика в конструкцию рукавной катушки и в узел крепления трехколенной лестницы, принимается к производству. Установочная партия

новых автомобилей в количестве 20 штук была изготовлена в 1955 году. Конструкторы и технологи Московского завода работают над модернизацией производства под модель 21, поэтому с запуском новой марки в серию проблем не возникает. По мнению официальных историков Московского завода, автонасос ПМГ-21 был признан лучшим из выпускавшихся

в то время советских пожарных автомобилей.

Несмотря на качественный прогресс в пожарной составляющей производства и накопленный опыт, в 1955 году завод получает указание свести к минимуму производство и комплектование пожарных автомобилей. Словом, наступившие перемены ставят крест на истории Московского завода пожарных машин. Тем не менее, история производства

Заводом технологического оборудования (современное название Московского завода), техники для нужд обороны, как ни странно, имела свое «пожарное» продолжение. В конце 50-х годов заводом изготавливается небольшая партия автомобилей углекислотного тушения модели 8Т-319. Окончательная точка в пожарной истории бывшего Миусского завода была

поставлена в октябре 1965 года. В архивном документе за тот период, подводящем итоги, подчеркивалось: «Объем производства противопожарной техники, выпущенной заводом с момента освоения, может быть охарактеризован следующими показателями: противопожарные машины — 13729 единиц; насосы — 24102 единицы; коробки отбора мощности (КОМ) и редукторы — 29752 единицы; запасные части к насосам и КОМ — 5096 единиц...»

Выпуск ПМГ-12 на Московском заводе пожарных машин по годам: 1951 - 220, 1952 - 100, 1953 - 150, 1954 - 252, 1955 - 252 шт. Всего 973 экз.

**ГАЗ-51**

ГАЗ-51 – самый массовый грузовик советского производства в период с конца 40-х по середину 70-х годов ХХ века. Этот грузовой автомобиль, пришедший на смену довоенным полуторкам ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, по уровню своего технического исполнения был практически несопоставим с предшественницами. Опытная («установочная») партия из 20-ти грузовиков ГАЗ-51 была выпущена в 1945 году, а год 1946-й уже дал народному хозяйству разорённой войной и возрождающейся страны 3136 серийных грузовиков данной марки.

Универсальный автомобиль грузоподъёмностью 2,5 тонны получил широкое распространение во всех сферах народного хозяйства СССР и социалистических стран в тот период и последующие годы. Всего за годы серийного выпуска (1946-1975) было произведено 3 481 033 автомашины ГАЗ-51.

**ГАЗ-51 технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Годы производства | 1946-1975 г. |
| Число мест | 2 |
| Грузоподъёмность | 2500 кг. |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая |
| **Габариты** | |
| Длина | 5700 мм. |
| Ширина | 2300 мм. |
| Высота | 2100 мм. |
| Полная масса | 5150 кг. |
| Дорожный просвет задний/передний | 245/305 мм. |
| Колёсная база | 3300 мм. |
| Колея передняя | 1589 мм. |
| Колея задняя | 1650 мм. |
| Радиус поворота | 8,1 м. |
| **Габариты грузовой платформы** | |
| Длина борта | 3070 мм. |
| Ширина борта | 2070 мм. |
| Высота борта | 610 мм. |
| **Двигатель** | |
| Тип двигателя | ГАЗ 51, рядный, карбюраторный |
| Число цилиндров | 6 |
| Клапанов | 12 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| Диаметр цилиндра | 82 мм. |
| Ход поршня | 110 мм. |
| Рабочий объём | 3485 см3 |
| Мощность | 70 л.с. при 2800 об/мин. |
| Крутящий момент | 201 Н·м, при 1500 об/мин. |
| Степень сжатия | 6,2 |
| Тормоз: ножной/ручной | колодочный на все колёса/колодочный на трансмиссию |
| Рулевой механизм | Глобоидальный червяк |
| Максимальная скорость | 70 км/ч. |
| Ёмкость топливного бака | 90 л. |
| Марка бензина | А-66. |
| Расход топлива | 20 л. на 100 км. |