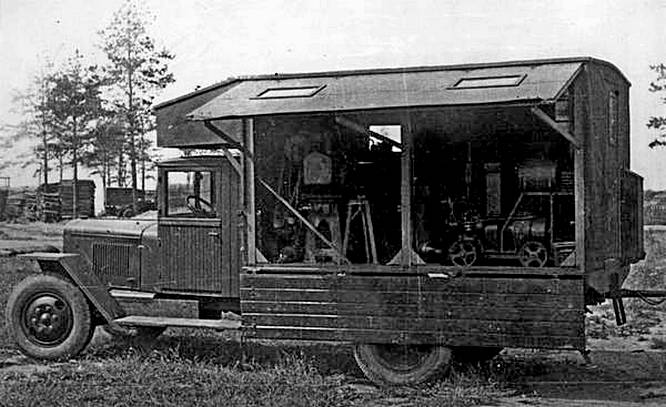
**02-495 ПМ-5-6, ПАРМ-1Б подвижная (передвижная) авторемонтная мастерская типа Б на шасси ЗиС-5 4х2 для ремонта техники в полевых условиях, экипаж 7, полный вес 5.17 тн, 73 лс, 60 км/час, несколько заводов в СССР 1938-43 г.**



*Фрагмент из книги Кочнев Е.Д. «Автомобили Красной Армии 1918-1945», М. Яуза Эксмо, 2009. Практически наиболее полная работа по данной теме на сегодняшний день, спасибо огромное автору за его труды*.

АВТОМАСТЕРСКИЕ

Работы над более тяжелыми автомобильными походными мастерскими (ПМ) на шасси ЗиС-5 осуществлялись параллельно с созданием подобных конструкций на базе автомобилей ГАЗ, поэтому все армейские мастерские на обоих шасси по общей конструкции первоначально являлись практически идентичными, хотя набор оснащения на базе ЗиС был полнее и разнообразнее. Мастерские, предназначенные для установки на шасси ЗиС-5 и ЗиС-6, формально вообще не отличались друг от друга, но на практике их комплектация могла чуть различаться. Войсковые заводы и мастерские комплектовали походные мастерские непосредственно на бортовых грузовых платформах с тентом или в специальных полностью закрытых кузовах мелкосерийного изготовления.

**ПМ-5-6 (ПАРМ-1Б)** (1938-1943 г.) - подвижная (передвижная) авторемонтная мастерская типа Б («летучка типа Б»), позднее получившая армейское обозначение - ПАРМ-1Б. Была создана для установки на более грузоподъемное трехосное шасси ЗиС-6, но в облегченной комплектации монтировалась и на ЗиС-5. Принята на вооружение во второй половине 1930-х годов. Служила для проведения среднего ремонта автомобильной техники в полевых условиях в прифронтовой зоне и в ближнем тылу. Оборудование размещалось в упрощенных кузовах-фургонах с металлическим или деревянным каркасом , закрепленным болтами на обычной грузовой платформе автомобиля. Боковые стены кузова состояли из деревянных рам, обтянутых крашеным брезентом. Задняя стенка с входной дверью была фанерной с брезентовой обшивкой и снабжалась окном для укладки и перевозки длинномерных грузов или материалов. Крыша набиралась из брусьев с фанерной обшивкой. Над кабиной водителя имелся навес (козырек), где помешался ящик с запасными частями, материалами и принадлежностями. В комплект оборудования ПАРМ-1Б входили токарно-винторезный станок, электрические переносные и пневматические дрели , пневматический клепальный молот, сварочный аппарат с ацетиленовым генератором и 40-литровым кислородным баллоном, слесарный верстак, малярные принадлежности, наборы слесарного, столярного и электромонтажного инструмента. Основным источниками электроэнергии являлись бензиновый 3-киловаттный электрогенератор АЛ-6/2, питание пневматических потребителей осуществлялось от баллона со сжатым воздухом. При необходимости использовались запасные аккумуляторы. При развертывании мастерской боковые стенки, крепившиеся к крыше на петлях, поднимались вверх и устанавливались на металлических опорах, создавая навесы для проведения работ вне автомобиля. Борта грузовой платформы опускались в горизонтальное положение и фиксировались цепями. При этом правый борт служил полом для персонала внутри кузова, а левый - столом для работавших на воздухе. При необходимости мастерская могла буксировать легкие поврежденные машины. На ЗиС-5 монтировалась также летучка типа А, обычно устанавливавшаяся на ГАЗ-АА.

**АПРИМ** (вторая половина 1930-x годов) - автономная подвижная ремонтная инженерная мастерская в специальном фургоне на шасси ЗиС-5. Представляла собой одну из первых советских специализированных мастерских для обслуживания и ремонта инженерной техники. Снабжалась собственным бензоэлектрическим агрегатом на одноосном прицепе, верстаком со слесарным оснащением, станочным, сварочным оборудованием с прессом и тисками. Сходная п о конструкции мастерская служила для ремонта артиллерийского вооружения.

**ПАРМ-А** (1938-1942 г.) - подвижная (полковая) авиаремонтная мастерская на шасси ЗиС- 5. Формировалась в составе авиационных полков и дивизий. При общем индексе и схожей конструкции с автомобильной мастерской ПАРМ- 1Б служила для проведения среднего и крупного агрегатного ремонта авиационной техники и отличалась измененной комплектацией и другим набором приспособлений и инструмента. С помощью этой мастерской выполнялись даже такие специфические работы, как наращивание лонжеронов крыльев или замена обшивки самолетов.

… Аналогично с радиостанциям и все виды довоенных мастерских, монтировавшихся до войны на гражданском грузовике ЗиС-5, перекочевали и на военное шасси ЗиС-5В. Их изменения сводились к упрощениям конструкции и без того простейшего кузова, а также к сокращению и упорядочению набора ремонтного оборудования и снаряжения. К военному времени также относится создание большой гаммы специализированных военных мастерских узкого профиля, которые собирались и комплектовались непосредственно в прифронтовых механических и ремонтных предприятиях. В первые месяцы войны в НАТИ были разработаны походные мастерские в салоне серийных автобусов ЗиС-8. В отличие от мирного времени, количество автомастерских в войсках существенно возросло: только летом и осенью 1941 года Красная Армия получила 137 войсковых мастерских различного профиля, в 1942 году - 182 и в 1943 году - 357 единиц. Плюс к тому в крупных подразделениях были созданы подвижные ремонтные заводы, передислоцировавшиеся железнодорожным транспортом или на автомобилях.

8 июля 1944 года в корпусах нового Уральского автомобильного завода имени и. В. Сталина (УралЗиС), созданных на территории строившегося предприятия по производству боеприпасов, началась сборка комплектных грузовых автомобилей ЗиС-5 военного образца, выпускавшихся затем параллельно с Московским автозаводом. По внешнему виду и общей конструкции они ничем не отличались друг от друга, но на машинах уральского производства стоял в основном более мощный мотор ЗиС-5М, обеспечивавший повышенные динамические качества автомобиля и сокращение расхода топлива до 16% . В Красной Армии уральские грузовики ЗиС-5 применялись уже не в столь больших объемах. На них устанавливали ремонтные мастерские, различные военные надстройки и инженерное имущество.

Вариант основного оборудования

Токарно-винторезный станок 1615; Н • 150 мм. расстояние между центрами 750 мм.

Садовой агрегат - двигатель Л-6 и генератор переменного тока 220/380 в, мощность 3 квт Электродрель переменного тока с патроном до 15 мм. Наждачное точило - центратор №3

Тиски параллельные, ширина губок 120-150 мм.

Пресс настольный, реечный, наибольшее усилие 1,0 т. Дрель ручная с патроном до 8 мм.

Дампа паяльная, емкость 1,0-1,5 л.

Кузнечный горн переносный, с вентилятором.

Таль червячная, грузоподъемность 1,0 т, трос диам. 10 мм, длина троса 10 м.

Сварочный аппарат "Рекорд» с набором горелок и резаков. Баллон кислородный.

Верстах слесарный с выдвижными ящиками для инструмента.

Наковальня стальная весом 10-32 кг.

Трещотка со скобой для сверления отверстий свыше 15 мм.

Комплекты инструментов: - слесарно-монтажный, - режущий, - мерительный, - кузнечный,

- медницко-жестяницкий.