**01-453 АЦ-20(51), ПМГ-36 пожарная автоцистерна емк. 1.1 м3 на шасси ГАЗ-51А 4х2, боевой расчет 5, пенобак 50 л, насос ПН-20 1.2 м3/мин, боевой вес 6.4 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, завод ППО пос. Грабово Пензенской обл. 1959-66 г.**



*Александру Владимировичу Карпову огромное спасибо за просвещение. Вот образчик его творчества, точнее исследования, посещенный автоцистерне ПМГ-36. Компиляция главы из книги «Пожарный типаж. Т. 1, Краеугольный камень». М. 2012.*

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.

В результате разработки ОКБ-8 в середине 50-х годов чертежей и документации в 1957 году на свет появляется опытный образец ПМГ-36. Позднее начинается её серийный выпуск Грабовским заводом, точная дата которого хранится в пока не найденном архиве завода. Разные источники приводят три даты. Наиболее реальна дата, на наш взгляд, 1959 год. Если внимательно читать журнал «Пожарное дело», то можно заметить большое количество критических материалов об автомобиле, датированных 1960-1961 годами. Не может же критиковаться автомобиль, серийный выпуск которого ещё не начат! С другой стороны, если серийный выпуск начат в 1959-м, а в 1960-1961 годах автоцистерна активно поступает в пожарные команды, то наличие критических материалов, опубликованных на страницах профессионального журнала, подтверждает эту точку зрения.

ПМГ-36 на модернизированном шасси ГАЗ-51А, грузоподъемностью 2500кг. Кабина шофера (на два человека), кабина боевого расчета (на четыре человека) и кузов — все закрытые, цельнометаллические. Пять отсеков кузова снабжены полками и приспособлениями для установки и крепления противопожарного оборудования, входящего в комплектацию автоцистерны.

В заднем отсеке автоцистерны устанавливался пожарный насос ПН-20, приводящийся в действие от двигателя автомобиля через отдельную коробку отбора мощности и карданную передачу. Корпус насоса, как мы отмечали ранее, изготавливался из чугуна, рабочее колесо — из бронзы. Применение указанных материалов обеспечивало возможность работы насоса на забор и подачу морской воды.

Как и на ПМГ-21, насос имел пеносмеситель новой конструкции, служащий для дозирования и подачи во всасывающую часть насоса пенообразователя при получении воздушно-механической пены.

В средней части шасси ПМГ-36 монтировалась стальная цистерна для воды, а над насосом — бак для пенообразователя. Их емкости не претерпели особых изменений: 1100 л воды и 50 л пенообразователя. Для забора воды из водоема на автоцистерне монтировался модернизированный газоструйный вакуум-аппарат.

Система охлаждения двигателя — водяная, с принудительной циркуляцией. Дополнительное охлаждение двигателя осуществлялось проверенным способом: установкой в летний период усиленного 6-лопастного вентилятора. Система охлаждения обеспечивала непрерывную шестичасовую работу двигателя на расчетном режиме и температуре окружающего воздуха до 30°С.

По традиции автоцистерна оборудовалась системой обогрева кабины боевого расчета, цистерны и насосного отсека. Она имела специальный звуковой сигнал-сирену, фару-прожектор, лобовую фару для подачи мигающих сигналов при следовании автоцистерны на пожар, а также световые указатели поворота.

В целом, машина удалась. Замечания эксплуатационщиков касались в основном компоновки, размещения ПТВ. Получив новую машину, пожарным приходилось самим делать крепления для стволов и снаряжения, выдвижной лестницы. Что-то решать с размещением кислородно-изолирующих противогазов. Отсеки, в которых располагались напорные рукава и пожарно-техническое вооружение, были плохо герметизированы. Замки на их дверцах самопроизвольно открывались в движении. К тому же отсеки были настолько малы, что уложить в них прорезиненные рукава даже диаметром 51-мм было невозможно.

Но были недостатки и посерьезнее. Касались они насосного оборудования и носили специфический характер. Ну и традиционно имелись серьезные претензии к заводской покраске. Ведь к ней у пожарных особые требования — машину надо мыть после каждого выезда. Краска на кузове ПМГ-36, как и многих автомобилей тех лет, отслаивалась от металла.

В целом все недостатки были достаточно легко устраняемы, машина получилась удобной, вместительной, долговечной.

Шасси ГАЗ-51 не покидает нашу историю и в 1966 году, когда ПМГ-36 официально была снята с производства и Грабовский завод завершает свои пожарную историю. Наоборот! Это шасси ещё с десяток лет послужит пожарному делу. Послужит там, где шасси ГАЗ-51 заработал репутацию любимого водителями «газона» — на селе. Став базой для большого количества техники, переделанной или местными предприятиями, или просто колхозно-совхозными умельцами в машины пожаротушения.

А Грабовский завод завершит свою пожарную карьеру в 1966 году-, создав по чертежам ОКБ-8 опытный образец АЦ-30(53А)-106 и передав его для испытаний и серийного производства на Варгашинский завод.

*Александр Говоруха на denisovets.ru*

***"Грабовский механический завод"/"Грабовский завод противопожарного оборудования"  
"Грабовский завод спецавтомобилей"***

    В селе Грабово Бессоновского района Пензенской области в 1941 году обосновался эвакуированный из Мелитополя (Запорожской области) завод имени В.Воровского. Здесь он получил задание выпускать комплектующие для минометов, отдельные узлы бензоперекачивающих установок, запчасти для топливозаправщиков и машины для дегазации местности. Скорее всего, уже в мирное время за предприятием закрепилось название "Продмаш" . В 1946 году "Продмаш" был почти полностью уничтожен пожаром, а после восстановления он был переименован в Грабовский механический завод. Грабовский механический завод выпускал разнообразные строительные механизмы, виброплощадки, транспортные средства для перевозки стройматериалов.   
    Вскоре, в 1949 году, начался новый этап в жизни мехзавода: его преобразовали в Грабовский завод по производству противопожарного оборудования. Несмотря на новое название предприятия, его продукция в 50-60-х годах ХХ века в целом была достаточно разнообразной и не ограничивалась одной пожтехникой (собственно, в Грабове выпускалась одна-единственная модель - автоцистерна ПМГ-6 на шасси ГАЗ-51, которой десятилетие спустя пришла на смену более "продвинутая" ПМГ-36).   
    Помимо пожарных автомобилей на Грабовском заводе строили, к примеру, и популярные в колхозах и совхозах "буренки" - цистерны для транспортировки молока АЦ-18 емкостью 1800 литров на все том же шасси ГАЗ-51. Кроме того, в производственной программе были транспортировщики топлива АЦ-4 на шасси ЗиС-150 (в дальнейшем ЗиЛ-164) и сельскохозяйственные топливозаправщики ОЗ-1664, базировавшиеся, как и молоковозы, на "газоне". Следует заметить, однако, что в ту эпоху в Советском Союзе существовало достаточно много заводов - больших и не очень, выпускавших подобную технику, причем порой и не самого высокого качества. Поэтому в 60-е годы в стране наблюдался глобальный процесс специализации производителей транспортных средств, который не мог не затронуть и Грабовский завод ППО - было принято решение специализировать завод в Грабово на изготовлении топливозаправочной техники и цистерн для транспортировки пищевых жидкостей, поэтому выпуск пожмашин был здесь прекращен, а всю документацию на новое изделие передали на родственное предприятие в Варгашах Курганской области. И тогда же, в 1966-1967 годах, уже опять под новым названием - "Грабовский завод спецавтомобилей" - под Пензой стали осваивать новый модельный ряд, включавший, в частности, топливотранспортировщик-долгожитель АЦ-4,2-53А (мод. 806) на шасси ГАЗ-53А.   
    Семидесятые годы ХХ века явились для Грабовского завода спецавтомобилей своеобразным этапом "шлифовки" технологий. Реконструируя существующие и осваивая вновь построенные мощности, предприятие вывело производство на достаточно высокий уровень, обеспечивая народное хозяйство СССР несколькими тысячами автомобилей и прицепов для транспортировки топлива ежегодно. Завод по сути своей не имел отношения к "оборонке", но рассчитанные на перевозку 5600 литров бензина автоприцепы модели ПЦ-5,6-817 очень приглянулись Советской Армии, и потом, как оказалось, ее заказы заводу спецавтомобилей были столь внушительными и долговременными, что на предприятии на значительный период времени была даже введена военная приемка продукции.   
    Что же касается начала эпохи рыночных преобразований в России, то для предприятия оно стало не "тревожным звонком", а лишь своеобразной "стартовой площадкой": если раньше заводу директивным путем предписывали, каких машин и сколько выпускать, то теперь, руководствуясь соотношением конъюнктуры и спроса, а также накопленным за долгие годы работы положительным опытом, здесь начали постепенно осваивать, скажем так, нехарактерные ранее шасси. Помимо традиционных ГАЗов и ЗиЛов для производства топливотранспортировщиков в качестве базы были привлечены не только автомобили МАЗ, КамАЗ и "Урал", но и разнообразные полуприцепы, и крохотные "уазики", и даже экстремальные четырехосные внедорожники БАЗ-69501. Диапазон емкостей этих цистерн колоссален - от 1,2 до 40 кубометров. Возможно, именно грабовские специалисты первыми в бывшем СССР разработали и внедрили "чемоданную" конструкцию цистерны, которая позволяет сделать уровень центра тяжести автомобиля более низким, что означает более высокую маневренность автомобиля. Отдельные узлы грабовских "ТЗ" защищены патентами. Но "чемодан" требует и большей культуры производства - в России их выпускает далеко не каждая фирма.   
    Своеобразный "конек" сегодняшнего ОАО "ГрАЗ" - ассортимент выпускаемой продукции. Практически на каждом из производимых серийно в России шасси здесь готовы предложить транспортную цистерну, топливозаправщик и так называемую ПАЗС - передвижную автозаправочную станцию. Помимо этого - аэродромные топливозаправщики. Почувствовав перманентный интерес потребителя к иным типам автоспецтехники, а именно битумовозам, вакуумным автомобилям, емкостям для транспортировки пищевых жидкостей, спирта, разработали и могут изготовить также их.