**01-091 ПМЗ-7 пожарная автоцистерна ёмкостью 1.74 м3 на шасси УралЗиС-5В 4х2, насос переднего расположения ПД-10/ПН-1200 1000/1200 л/мин, пенобак 60 л, боевой расчёт 2+4, боевой вес 6.31 тн, ЗиС-5 73 лс, 60 км/час, 496 экз., завод ППО п. г. т. Варгаши 1944-49 г. в.**



ПМЗ-7 - первая пожарная машина Варгашинского завода противопожарного оборудования. Это была упрощенная конструкция военного времени, открытого типа с передним открытым расположением насоса ПД-10 или ПН-1200 с 1947 г. на шасси, ЗиС-5В и с большим запасом воды. В 1945 году завод приступил к серийному выпуску этой машины, а последние машины были изготовлены в 1949 г. ПМЗ-7 первая с СССР автоцистерна с собственным пенобаком и последняя с открытым кузовом.

*Из книги Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж т. 1: Краеугольный камень, А.В. Карпов, Москва, 2012.*

В 1944 году Варгашинский завод выпуском первых 27 автомобилей начинает производство автоцистерны ПМЗ-7. Конструкция её была спроектирована силами технического отдела завода под руководством нового главного инженера А.Г. Пузощатова, впоследствии ставшего директором завода. ПМЗ-7 — продукт самого сложного времени в истории Варгашинского завода. Машина создается «по образу и подобию» имеющихся довоенных образцов, без участия пожарных специалистов, а предложения по её усовершенствованию разрабатываются вышестоящей инстанцией — Главным управлением арматурно-литейной промышленности! В совершенно неприспособленных условиях, не имея материально-технической базы и собирая автомобили фактически под открытым небом, в 1945 году, завод выпускает уже 103 пожарных автомобиля, хотя основной продукцией завода продолжают оставаться автобензоцистерны. Все заводские силы брошены именно на их производство: выпуск автомашин военного назначения превышал

производство пожарной техники в 1944 году в 11 раз, а в 1945 году — в три раза. В будущем подобная пропорция сохранится.

В 1948 году производство устаревших автомобилей прекращает Московский завод. Годом позже, на рекордных значениях для конца 40-х годов, сворачивается выпуск ПМГ-3 и в Прилуках. Упрощенная конструкция, открытый кузов, насос ПН-1200 — в конце 40-х годов подобная техника становится явным анахронизмом, век её прошел. В июле 1949 года в ЦНИИПО прибывает для испытаний второй образец автоцистерны.

В этом же году Варгашинский завод прекращает выпуск ПМЗ-7. Что бы не говорилось про эти упрощенные машины, все же надо отдать должное этим последним советским автоцистернам с открытым кузовом. Ведь конструкция ПМЗ-7 — уникальный памятник мирной технике военного времени. Отдельные экземпляры автомобиля сохранились до наших дней, например, качественно восстановленная любителями старой техники Эстонии Тийтом Кааром и Хейкки Перли автоцистерна, хранящаяся в пожарном депо города Рапла, в 60 км от Таллина.

Сегодня мы можем достаточно отчетливо представить себе внешний вид ПМЗ-7 и облик её

современников благодаря офицеру пожарной охраны города Таллина Хейно Арро. В 1956 году, работая инспектором Госпожнадзора, он по заказу Отдела техники УПО города Таллина, решившего сделать учебное пособие, отснял всю пожарную технику гарнизона. И тем самым вошел в историю пожарной охраны как автор самых интересных фотографий пожарной техники того времени.

**УралЗиС-5 / УралЗиС-355**

Машины ЗиС-5В выпускались с 1942 года в Ульяновске, («УльЗиС»), а с 1944 в Миассе, Челябинской области, («УралЗиС») 8 июля 1944 года за ворота Уральского завода вышли первые уральские грузовики.

ЗиС-5В (1941-1947г.г.), УралЗиС-5 (1947-1955г.г.), УралЗиС-355 (1956-1957г.г.), УралЗиС-355В (1957-1958г.г.).   
 В октябре 1941 года ввиду угрозы захвата германскими войсками Москвы производственные мощности ЗиСа были эвакуированы в Шадринск, Челябинск, Ульяновск и Миасс. В двух последних городах впоследствии на базе полученного оборудования выросли автозаводы УАЗ и УралАЗ.   
 В условиях военного времени конструкция базовой модели ЗиС-5 была значительно упрощена. Технические подробности уже многократно описаны в специальной литературе и смысла повторять здесь их нет. Внешне упрощенный автомобиль, получивший индекс ЗиС-5В, также заметно отличался от автомобилей прежних лет выпуска.  
 В различной литературе можно встретить наименования ЗиС-5В, УралЗиС-5В. Следует отметить, что это полностью идентичные модели, не имевшие между собой каких-либо принципиальных отличий, и называемые так лишь с целью подчеркнуть место их производства.   
 В 1947 году, при проведении модернизации автомобиля, были возвращены тормоза на все колеса, вторая фара, платформа с тремя откидными бортами, облицовка дверок кабин и т.д. Самому автомобилю было возвращено прежнее название ЗиС-5. Тогда же на облицовке радиатора уральских ЗиСов появилась пятиконечная звезда и выштамповка "УралЗиС". Крылья пока остаются прежними!   
 С 1947 по 1955 год УралАЗ непрерывно совершенствовал конструкцию выпускаемого им ЗиС-5 (непосредственно ЗиС прекратил производство его модификации ЗиС-50 уже в апреле 1948 года). Из внешних отличий следует упомянуть бортовой кузов новой конструкции со стойками бортов швеллерного сечения. В 1950 году топливный бак был перемещен из-под сиденья водителя под грузовую платформу на левый лонжерон рамы, а его место занял аккумулятор.   
С начала 1956 года автомобиль получил модернизированный 85-сильный двигатель УралЗиС-355 с измененным КШМ и системой смазки. С этого момента машине было присвоено наименование УралЗиС-355.   
 В июне 1957 года был освоен выпуск двигателей УралЗиС-353В мощностью 95 л.с., которые стали устанавливать и на УралЗиС-355. Эти машины получили индекс УралЗиС-355В.   
На базе автомобилей УралЗиС-355 выпускалась газогенераторная модификация УралЗиС-352, самосвал УралЗиС-351, пожарный автомобиль со сдвоенной кабиной ПМЗ-11.

**Краткие технические характеристики 2-хосных (4х2) автомобилей Уральского автозавода**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Параметры** | **ЗиС-5В** | **ЗиС-5М** | **УралЗиС-355** | **Урал-355М** |
| Грузоподъемность, т | 3,0 | | | 3,5 |
| Габаритные размеры, мм:  длина ширина ысота | 6060х2335х2160 | | 6125х2280х2160 | 6290х2280х2095 |
| База, мм | 3810 | 3810 | 3810 | 3824 |
| Колея колес: передних/задних, мм | 1545/1675 | | | 1611/1675 |
| Клиренс под мостом, передним/задним мм: | 295/250 | | | 307/262 |
| Наименьший радиус поворота по колее переднего колеса, м | 8,6 | | | 8,3 |
| Продольный радиус проходимости, мм | 5250 | 5250 | 5250 | 4500 |
| Поперечный радиус проходимости, мм | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 |
| Углы въезда, съезда, град:  передний/задний | 68/28 | 68/28 | 68/28 | 44/27,5 |
| Макс. скорость, км/ч | 60 | 60 | 70 | 75 |
| Распределение полной массы по осям (без груза/ с грузом), кг  на переднюю ось  на заднюю ось | 1210/1400  1800/4750 | 1260/1440  1840/4800 | 1330/1500  1820/4800 | 1600/1830  1800/5220 |
| Масса снаряженного автомобиля, кг | 3010 | | 3150 | 3400 |
| Полная масса, кг | 6150 | 6240 | 6300 | 7050 |
| Двигатель  Модель | Р6, бензиновый, карбюраторный | | | |
| ЗиС-5 | ЗиС-5М | УралЗиС-355 | Урал-353 |
| Рабочий объем, л | 5,55 | 5,55 | 5,55 | 5,55 |
| Степень сжатия | 5,3 | 5,3 | 5,7 | 6,0 |
| Номинальная мощность л.с./об/мин | 73/2400 | 76/2400 | 85/2600 | 95/2600 |
| Макс. крутящий момент, кгм/об/мин | 28,5/1100 | 28,5/1100 | 29,5/1200 | 31,0/1200 |
| Октановое число бензина | 66 | 66 | 66 | 66 |
| Тип зажигания | батарейное 6в | | батарейное 12в | |
| Сцепление | двухдисковое сухое | | | |
| Коробка передач | трехходовая с 4-мя передачами вперед и одной назад | | | |
| Передаточные отношения | 6,6; 3,74; 1,84; 1,0 вперед; 7,63 задний ход | | | |
| Карданная передача | два закрытых шарнира на подшипниках скольжения | | | 2 открытых шарнира на игольчатых подшипниках |
| Главная передача состоит из | пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен | | | |
| Передаточное отношение | 6,27:1 | 6,27:1 | 6,27:1 | 6,27:1 |
| Колеса | дисковые со съемными бортовыми кольцами | | дисковые с одним съемным бортовым кольцом | |
| Размер шин | 34х7 высокого давления | | 37х7 или 210х20 низкого давления | 8,25х20 низкого давления |
| Рама | штампованая из листовой стали, лонжероны термообработаны | | | штампованая из стали, лонжероны - не термообработаны |
| Тормоза | барабанные, двухколодочные | | | |
| Рабочий привод | на два задних колеса, тросовый | на все четыре колеса, гидравлический | | на все колеса, с гидроприводом;  тормоз задних колес имеет привод на каждую колодку |
| Ручной тормоз | На колодки задних колес с троссовым приводом | | | барабанный центральный на коробке передач |
| Рулевой механизм, тип | Червяк с кривошипом | | глобоидальный червяк с двойным роликом | |
| Передаточное отношение | 15,9:1 | 15,9:1 | 20,5:1 | 20,5:1 |
| Кабина | 2-местная, 2-дверная, полностью деревянная.  Ветровое стекло двойное, у водителя имеет поднимающуюся рамку. | | | 2-местная, цельнометаллическая, с отопителем, обдувом ветрового стекла, мягкими разделенными сиденьями |
| Стеклоочиститель | отсутствовал | на поднимающей рамке с ручным приводом | | 2 шт., вакуумные |
| Стеклоподъемники дверей | не было | имелись с ручным приводом | | |
| Платформа | деревянная с одним задним открываемым бортом | деревянная с боковыми и задним открывающимися бортами, торцы которых окованы сталью | | |
| Внутренние размеры платформы, мм  длина ширина высота | 3071х2068х578 | | | 3540х2069х578 |
| Контрольный расход топлива при скорости 30-40 км/ч: л/100 км | 30 | 29 | 27 | 24 |