**01-267 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.**

*Из главы 12 «В огне военных лет» в книге Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд.: А. В. Карпов, Москва, 2017, перераб. и доп. Спасибо, Александр Владимирович.*

 Эвакуированные в 1941 году на восток из западных областей СССР предприятия Треста противопожарного оборудования, размещаются, как правило, в зданиях и на территориях, совершенно не приспособленных для производства своей продукции. Так, Государственный Прилукский завод противопожарного оборудования оказался в Челябинской область в посёлке Щучье, Ливенский машиностроительный завод противопожарного оборудования - эвакуирован в город Топки Кемеровской области. Новоторжский завод противопожарного оборудования в составе 209 рабочих, ИТР и служащих с семьями, оборудованием, имевшимися материалами был отправлен тремя эшелонами по железной дороге в посёлок Варгаши Курганской области. В селе Грабово (Бессоновский район Пензенской области) в 1941 году обосновался эвакуированный из Мелитополя Запорожской области Завод имени Воровского. Эвакуированным предприятиям потребовалось определённое время, чтобы начать производство военной продукции для нужд фронта. Разумеется, ни о каких пожарных автомобилях речь не идёт, хотя они и нужны. Нужны не только на фронте для охраны важных объектов - аэродромов, складов, не только пожарной охране крупных городов, несущей потери от авианалётов и обстрелов. Такая техника была нужна и вновь создаваемым пожарным частям районов и населённых пунктов, в которые проводилась масштабная эвакуация предприятий, в том числе крупнейших в СССР заводов с многотысячными коллективами и уникальным оборудованием. Но её так и не дождались...

 Положение с производством пожарного оборудования начинает меняться с выходом в 1944 году Постановления Государственного Комитета обороны СССР «О восстановлении производства средств пожаротушения», с которого начинает восстанавливаться производство пожарной техники. Когда речь заходит о пожарных автомобилях военного времени, прежде всего, вспоминают об автонасосах ПМГ-3 и ПМЗ-6 и автоцистерне ПМЗ-7.

 Изготавливались они на том шасси, которое попадалось под руку - как на довоенных ГАЗ-АА, ГАЗ-MM, ЗиС-5, так и на продуктах военного времени - упрощённых ЗиС-5В.

 Московский завод № 792 к производству пожарных автомобилей возвращается в 1944 году. В очень тяжёлое время, когда переход на выпуск мирной продукции вроде правительством и обозначен, но фактически вся экономика продолжает работать на Победу. Сложная ситуация складывается с ресурсами, кадрами и оборудованием, техническая документация имеется только на упрощённую технику начала войны. Вот с этих условий и начинается выпуск автонасосов ПМГ-3, оснащённых насосами переднего расположения ПД-10.

 Откуда же взялись эти насосы в годы войны? В годы лихолетья вспомнили про наследников «КИМ-1» и подумали, что качать центробежные насосы могут не только воду. Эти насосы, как и пришедшие им на смену в 1947 году усовершенствованные ПН-1200, использовались в конструкции бензоперекачивающих станций, которые выпускались для нужд фронта тем же Московским заводом № 792. Отдельные компоненты к ним изготавливал Грабовский завод и другие предприятия. Станции эти получили достаточно широкое распространение в Красной Армии. С них эти простые центробежные насосы и попали на пожарные автомобили. И если бы эти бензоперекачивающие станции в военное время заводом не выпускались, советская пожарная охрана после Победы вернулась бы к ручным насосам...

 Признаком грядущих перемен и перехода к мирной жизни становится изготовление в 1944 году в Варгашах новой модели автоцистерны ПМЗ-7. Отличалась она деревянной кабиной, устаревшей конструкцией кузова, имела целый шлейф недостатков. Но запуск этого автомобиля в серийное производство в 1945 году стал символом мирного времени, а его короткая история очень помогла народному хозяйству в переходный период. ПМЗ-7 стала последней отечественной моделью автоцистерны с открытым кузовом. По своим тактико-техническим характеристикам она почти полностью повторяла ПМЗ-2, ведь шасси для них было общим - ЗиС-5. Но были и конструктивные отличия. Они просто режут глаз - деревянные элементы кабины и кузова семёрки собраны неаккуратно. ПМЗ-2 по сравнению с ней - просто образец технической эстетики. Разными были объёмы цистерн для воды, у ПМЗ-7 он на 240 л больше (1740 л против 1500 л у ПМЗ-2). ПМЗ-7 первая из отечественных автоцистерн обзаводится небольшим пенобаком ёмкостью 60 л. Ну и, конечно, главное отличие варгашинских машин от ПМЗ-2 - её насос ПД-10 (с 1947 года-насос ПН-1200) переднего расположения. При этом, за счёт применения газоструйного вакуумаппарата (у ПМЗ-2 использовался шиберный) в два раза увеличилось (до 50 с) время забора воды из водоёма. Всего за интересующий нас период (по 1945 год включительно) в Варгашах было выпущено 130 автоцистерн.

*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 этом же году *(в 1949 г.)* 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.

 Заканчивается часть нашей истории история, касающаяся славного племени ЗиС-5, ГАЗ-АА и их послевоенных модификаций. Максимализм пожарных работников тех лет понятен — всем хочется побыстрее получить новую современную, более надежную и простую в эксплуатации технику. Но ведь она не создается просто так, прогресс движется поступательно, от простого к сложному, через накопление опыта, и нельзя разом взять и перескочить на технику будущего. Невозможно создать лучшую новую технику, не изучив и не выяснив возможности старой. Не помучившись с ней, наконец! Роль такой прослойки для того очень сложного и противоречивого времени и сыграли угловатые и неповоротливые старушки ПМЗ-7, ПМЗ-8 и ПМЗ-11. Со всеми своими недостатками и бедами они честно прожили свой век, навсегда оставшись в памяти ветеранов.