**01-286 ПМЗ-8 пожарная автоцистерна ёмкостью 1.5 м3 на шасси УралЗиС-5В 4х2 с закрытым кузовом, насос переднего расположения ПН-1200 1200 л/мин, боевой расчёт 2+3, боевой вес 6.31 тн, ЗиС-5 73 лс, 60 км/час, 1035 экз., завод ППО п. г. т. Варгаши 1948-51 г. в.**



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

 В начале 1946 года в системе Министерства машиностроения и приборостроения СССР (ММиП СССР), бывшего в войну Министерством минометной промышленности, создается, а точнее, восстанавливается с довоенных лет отдельный Главк — Главное управление противопожарного оборудования (ГлавУППО). В апреле 1946 года создается Союзно-Проектно-Конструкторское Бюро (СПКБ), начальником которого назначается Н. Алексеев. До создания ОКБ в Прилуках и Торжке в 1949 году работу по проектированию пожарной техники будет осуществлять именно оно.

 Новый Главк, утвердив в мае «Сводный план проектирования и освоения новых изделий в ГлавУППО на 1946 год», сразу берет «быка за рога» и поручает СПКБ и Варгашинскому заводу подготовить в кратчайшие сроки технический проект и рабочие чертежи на новую пожарную автоцистерну — ПМЗ-8, призванную заменить ПМЗ-7. Сроки устанавливаются самые сжатые: уже к 30 августа 1946 года запланировано создание опытного образца автоцистерны, а к Новому году из ворот Варгашинского завода должна выйти опытная партия в количестве 10 машин.

 … изобретать новое, по большому счету, и не из чего: к производству имеется единственное доступное за Уралом шасси «УралЗиС-5» единственный центробежный пожарный насос ПН-1200, опыт размещения которого спереди радиатора уже отработан на ПМЗ-7. Нужно лишь избавиться от явного анахронизма ПМЗ-7 — открытого кузова и посмотреть, как справились два года назад с передним размещением насоса заводчане. И всё! В конце концов, можно было принять во внимание краснодарский, ленинградский или московский довоенные проекты автоцистерн. Нет, целое Бюро этот вопрос решить не в состоянии.

 Главк рвёт и мечет, по-прежнему требуя начать серийный выпуск ПМЗ-8 теперь уже с 3 квартала 1947 года. Промаявшись первые пол года, получив нагоняй за срыв планов по освоению новой техники, Варгашинский завод выпускает первый образец новой машины, получившей обозначение ПМЗ-8. Делает это самостоятельно, имея лишь недоработанные наметки технической документации.

 С большим трудом первый автомобиль был построен лишь в сентябре 1947 года. На испытания его требовалось везти в Москву, в ЦНИИПО. Там же планировалось и устранение имевшихся очевидных недостатков. Однако, заниматься в институте чужой машиной не стали. Оставленный без внимания, опытный образец встречал новый 1948 год во дворе ЦНИИПО. Вместо 45 автоцистерн установочной партии ПМЗ-8 в графе годового отчета Варгашинского завода стоит единица! По итогам года сорвано выполнение плана не только по новой модели, а по всей пожарной технике! Из 370 автомобилей по плану сделано всего 130 ПМЗ-7 (35%). Причина таких низких показателей не только в недопоставках шасси Урал-ЗиС-5, но и в технической отсталости Варгашинского завода, не способного пока выпускать новую технику.

 Только к ноябрю 1948 года Варгашинский завод получает хоть какую-то документацию на ПМЗ-8, опытный образец которой так и не прошел приёмочных испытаний. Завод на свой страх и риск начинает производство автоцистерны, до конца года изготовив всего 13 автомобилей (вместо 110 положенных по плану). Показательна судьба ПМЗ-8 с заводским № 1. Отправленная в Искитимскую (город Искитим в 40 км от Новосибирска) городскую пожарную команду, автоцистерна очень быстро дала знать о себе рекламацией — она не засасывала воду из-за отсутствия герметичности насоса. Остальные 10 её сестер того же выпуска попали в строгий приказ по Главку: для изготовления их каркаса вместо бука использовали обычную сосну.

 Эти события требовали принятия действенных мер — страна могла остаться без новой пожарной техники. 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.

 Ясность в историю ПМЗ-8 вносит только 1949 год. Образец этого пожарного автомобиля, отправленный когда-то в Москву и так и не доведенный там «до ума», от длительного хранения пришел в негодность. В июле 1949 года в ЦНИИПО прибывает для испытаний второй образец автоцистерны. Его сразу направляют на испытания, включающие в себя пробег по маршруту Москва-Александров-Москва и непрерывную шестичасовую работу с насосом.

 В этом же году Варгашинский завод прекращает выпуск ПМЗ-7. Итак, наконец-то наступила короткая эпоха ПМЗ-8. Что же представляла собой эта автоцистерна? Закрытая кабина боевого расчета на 4 человека, впервые появившаяся в серийном образце советского пожарного автомобиля и, упрятанная под облицовку, цистерна с водой. Эти особенности — безусловно, большой шаг вперед, пожарные его оценят. Внешний вид этого автомобиля выигрывает в сравнении с ПМЗ-7. Новая модель выглядит современнее. И красивее. Даже некоторая угловатость кабины и кузова выглядит у неё естественно. Это — единственная в нашей истории автоцистерна с передним расположением насоса ПН-1200: из-за этой особенности и закрытого кузова она легко узнаваема на старых фото. Её технические характеристики почти полностью повторяют данные ПМЗ-7, они отличаются лишь емкостью цистерны: у ПМЗ-7 она больше — 1740 л против традиционных 1500 л у ПМЗ-8 и наличием бака для пенообразователя (у ПМЗ-8 он отсутствовал). Для забора воды применялся газоструйный вакуум-аппарат, в задней части кузова крепилась рукавная катушка.

 Часто можно слышать довод, что, мол, конструкция ПМЗ-8 себя не оправдала, прежде всего, из-за переднего расположения насоса. Напомним, что она имела массу преимуществ: отсутствие дополнительной трансмиссии под всей длиной кузова, упрощенную конструкцию системы дополнительного охлаждения двигателя (без длиннющих трубопроводов к насосу заднего расположения). Водитель прекрасно видел подъезд к водоисточнику и в ночных условиях и в непогоду: для освещения места установки автомобиля использовались штатные осветительные приборы. На послевоенных пожарных автомобилях не было радиостанций, а с их появлением водитель у насоса переднего расположения мог бы поддерживать радиосвязь гораздо более комфортно, ибо кабина-то рядом! А в случае непогоды просто укрыться в кабине, обеспечив стабильную работу насоса. В конце концов, переднее расположение насоса позволяло решить одну из главных проблем техники 30-40-х годов: разгрузить задний мост пожарных автомобилей.

 Недостатков же было два. Первый и не очень значительный — возникала сложность с размещением пенобака и конструкцией пенных коммуникаций. Второй был гораздо серьезнее, он, в общем-то, идею и погубил: насос замерзал в зимнее время. И никакие защитные конструкции и изобретения от этого не спасали. С первым недостатком можно было пойти на компромисс, и в условиях развития химического пенного тушения в те годы отказаться от пенообразователя на автомобиле, как такового. Вывозить, скажем, несколько банок с пенопорошком и пеногенератор. Или просто подумать — так ли нужны эти 30, 40, 50 литров пенообразователя на пожарной автоцистерне тех лет? Что мы теряем, просто от них отказавшись?

 Со вторым недостатком бороться не стоило вообще. СССР был удивительной страной во многих отношениях, но, пожалуй, самым удивительным фактором был размер державы. На её просторах климат менялся от арктического по берегам Ледовитого океана до субтропического в республиках Кавказа, на юге Дальнего Востока и в Средней Азии. И теоретически для каждой такой зоны требовалась автотехника, соответствующая климатическим условиям. О технике для Севера речь пойдет дальше, поговорим мы и о пожарных автомобилях тропического исполнения, изготавливаемых малыми партиями для наших азиатско-африканских братьев по соцлагерю. А вот пожарной техники для работы в южных областях СССР в нашей истории не встретится. Хотя для целых регионов огромной страны можно было смело использовать автомобили с передним расположением насоса. Чем, кстати, активно занимались заграничные производители пожарной техники, например, в Италии, Испании, Франции, Германии, США, которые совсем не гнушались такой компоновки.

 Автоцистерна с передним расположением насоса, с увеличенной емкостью цистерны — это ли не идеал пожарного автомобиля для сельской местности? Да ещё с будущей заменой обычного шасси на шасси повышенной проходимости и, соответственно, большей грузоподъёмности? Некое подобие будущей модели Ц1 на шасси Урал-375. Сравнение корректно: Ц1 хоть и имела среднее расположение насоса, но всасывающий-то патрубок находился спереди. Можно представить, насколько подобные машины были бы востребованы на просторах Юга СССР!

 К сожалению, в Советском Союзе этот вопрос решен так и не был. Грустный анекдот в продолжение темы. Знаете, при каких обстоятельствах в журнале «Пожарное дело» встречается последнее упоминание марки ПМЗ-8? На жизнь жалуется помощник начальника пожарной команды В. Зимин из заполярного города Иультин, что на далекой Чукотке. И жалуется он аж в мае 1963 года: мол, наша резервная ПМЗ-8 нас, северян, не устраивает и запчастей к ней не найти. Вдумаемся в смысл сказанного. Что делает 15 лет в Заполярье пожарный автомобиль, главный недостаток которого — слабое утепление насоса? Как попал он туда и по чьей воле? Ответ прост. Симптомы этой болезни знакомы нам ещё по довоенной истории Московского завода пожарных машин. Помните? Заводы противопожарного оборудования не могли, а скорее не хотели, выпускать небольшие партии пожарных автомобилей с учетом специфики каждого региона. Сложно, не выгодно. Широкое распространение подобной техники в регионах, для которых она не была предназначена, вызвало вал критики, на которую чиновники ответили вполне адекватно — просто сняли автомобиль с производства с 1 января 1952 года. Но на этом век 8-й модели не закончился! Большое число этих автомобилей продолжало трудиться в пожарных частях за Уралом. Тому подтверждением — большое количество фотографий ПМЗ-8, отснятых любителями пожарной техники. Причем, попадаются экземпляры в раскраске ГОСТ 21392-75! Думается, окончательно она выбыла из пожарных частей только к концу 70-х годов.

 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.