**01-316 ПМГ-3 пожарный автонасос-линейка на базе ГАЗ-ММ 4х2 с передним насосом ПД-10 или ПН-1200 1000/1200 л/мин, боевой расчет 2+6, боевой вес до 3.45 тн, 50 лс, до 70 км/час, г. Москва 1340 экз., 1944-48 г., Прилуки п. г. т. Ладан 1573 экз., 1945-49 г.**



*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд., Москва, 2017, перераб. и доп. Спасибо, Александр Владимирович, без Ваших трудов коллекция так и осталась бы набором красивых игрушек.*

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.

Обозначенное отечественными историками пожарной охраны время и место их производства-одно из главных заблуждений в истории советской пожарной техники. Некоторые источники утверждают о серийном выпуске этих автомобилей чуть ли не с 1942 года, при этом упоминаются Грабовский и, прежде всего, Топкинский заводы. Желающим разобраться в истории послевоенного выпуска пожарной техники советую обратиться к моей книге «Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень». В ней на строгой документальной основе приводятся цифры выпущенных пожарных автомобилей. Все данные в той книге взяты с заводской отчётности и подвергнуты сомнению быть не могут. Что касается выпуска упрощённой техники в конце войны, то речь должна идти только о трёх заводских моделях: ПМГ-3, ПМЗ-6 и ПМЗ-7. Всё! Других моделей пожарной техники до 1949 года серийно не выпускалось (не считать же серийным производством выпуск в 1948 году единственных экземпляров автонасоса ПМГ-5 и автоцистерны ПМЗ-8). Эти автомобили выпускались тремя заводами: Московским (ПМГ-3, ПМЗ-6), Прилукским (ПМГ-3) и Варгашинским (ПМЗ-7).

Давайте примем эту информацию к сведению и рассмотрим вышеуказанные пожарные автомобили и историю их появления. 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? Ведь старые запасы пожарного оборудования давно иссякли! Годы войны вернули к жизни старые разработки И. И. Можаева. 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...

На пожарном автонасосе ПД-10 устанавливался перед радиатором на сварной раме, прикреплённой к лонжеронам шасси. Особенностью насоса была установка специального редуктора для нормальной работы насоса, повышающего в два раза обороты двигателя. Вал редуктора насоса соединялся с коленчатым валом двигателя промежуточным валом. Для присоединения всасывающего рукава на всасывающий патрубок насоса навёртывался

штуцер с полугайкой Кустова. Для подключения напорных рукавов на нагнетательном патрубке имеется тройник с двумя штуцерами, снабжёнными полугайками Ротт и тарельча-

тыми клапанами. Из измерительных приборов в конструкции имелись: мановакууметр,

показывающий разрежение во время работы насоса из открытого водоёма и давление

при работе насоса от гидранта, и манометр, установленный на тройнике, показывающий давление в нагнетательном штуцере. Не защищённые ни сеткой, ни ограждением,

контрольные приборы в сложных условиях эксплуатации часто выходили из строя, и тогда на места их установки ставили заглушки или пробки, работая вообще без приборов. Забор воды осуществлялся при помощи водокольцевого вакуум-аппарата, который часто замерзал в условиях зимы.

Кузов рассматриваемого автонасоса очень напоминал кузов нестандартных автонасосов ПМГ-2, выпускаемых МЗПМ до августа 1941 года. Видимо, кадровый голод, технологическая ситуация и обозначенные жёсткие сроки начала выпуска не позволяли заводчанам изобретать что-то новое. Каких-то новых сложных узлов или дефицитных материалов конструкция

автонасоса не содержала. Посадка боевого расчёта сохранялась продольная. Сиденьями служили верхние ящики для пожарного оборудования. Под платформой автонасоса

располагались те же ящики. Изменения в конструкции коснулись всасывающих рукавов,

перекочевавших с подножек на кронштейны над сидениями боевого расчёта и пожарных

лестниц. Для крепления всасывающих рукавов на них предусматривались два желоба. Передние концы рукавов укреплялись в деревянные конуса, а задние - закреплялись

металлическими зажимами. Для съёма рукавов предусматривались два троса с ручками.

Трёхколенная лестница располагалась на стойках вдоль левой стенки ящика и закреплялась двумя ремнями. Лестница-палка, штурмовка, а также багор размещались на кронштейнах, на которых укладывались и желоба для всасывающих рукавов. На правой стороне кузова автонасоса находился стендер: московского типа - вертикально, ленинградского - горизонтально. Напорные рукава хранились частично на задней катушке, а частично - в ящиках. Бак первой помощи на автонасосе отсутствовал. Это ещё один довод против мнения, что бак первой помощи автонасоса использовался «для первой помощи». Нельзя залить насос переднего расположения из такого бака - значит, обойдёмся без «первой помощи»!

Интересно упоминание И. С. Волкова («Машины и аппараты пожаротушения» 1948 года издания) о случаях оборудования подобного автонасоса воздушно-пенной установкой, для работы которой на кузове между спинками сидений мог устанавливаться бак ёмкостью 100-120 л для жидкого пенообразователя.

Сколько же пожарных автонасосов ПМГ-3 было выпущено?

Московским заводом: 1944 г. - 73, 1945 г. - 127, 1946 - 406, 1947 - 491, 1948 - 200 шт. Всего 1340 шт.

Прилукским заводом: 1945 г. - 10, 1946 - 66, 1947 - 266, 1948 - 731, 1949 - 500 шт. Всего 1573 шт.

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.

**ГАЗ-АА ГАЗ-ММ**

Этот автомобиль на долгие и долгие годы стал самым распространенным автомобилем Советского Союза. Первые «полуторки» носили марку Ford, ибо были собраны «отверточным» методом из американских машинокомплектов. В общей сложности «Форды» собирали в СССР в трех местах: первую сотню машин изготовил в декабре 1929 года Харьковский автосборочный завод. Потом в феврале 1930-го включился в работу Автосборочный завод №1 в Нижнем Новгороде. А в ноябре того же года к нему присоединился построенный с нуля в Москве Автосборочный завод № 2 им. КИМ. Нижегородский автомобильный завод достроили к 1932 году, и уже в конце января он выдал народному хозяйству первые «полуторки». Назывались они тогда НАЗ-АА. 7 октября Нижний Новгород был переименован в Горький, заводская аббревиатура тоже изменилась, и полуторки с серийными номерами шасси с номером выше «3800» имели уже марку «ГАЗ». Машина была очень неприхотливой, надежной и простой как в эксплуатации, так и в ремонте. ГАЗ-АА не был простой калькой заокеанского «побратима». В отличие от американского Форд-АА, на ГАЗ-АА был усилен картер сцепления, рулевой механизм, установлен воздушный фильтр и т. д., а ещё в 1930-м по советским чертежам спроектирован бортовой кузов, да и кабина вместо деревянной «прессовки» стала металлической, чем американский оригинал похвастаться не мог. Полностью из советских комплектующих ГАЗ-АА собирался с 1933 года.

Часть «полуторок» с конца 1939 года начали делать с 50-сильным мотором от «эмки». Одновременно появился новый, унифицированный с «эмкой» рулевой механизм и усилено крепление задних рессор. Эта модификация получила обозначение «ГАЗ-ММ» и внешне ничем не отличался от серийного «АА»). Полностью на выпуск ГАЗ-ММ вместо ГАЗ-АА завод смог перейти только с началом войны, когда выпуск легковых автомобилей М-1 был фактически свернут.

В 1942-м, в разгар войны, ГАЗ-ММ подвергся максимальному упрощению, утратив бампер, передние тормоза и одну фару. Металл, где смогли, заменили другими материалами: и кабина, и даже подножка стали деревянными, а двери заменили на брезентовые пологи. Предельно упростили форму крыльев, а ветровое окно разделили пополам для упрощения ремонта. С 1943 года автомобилю постепенно начали возвращать недостающие элементы – кабину, фары. К концу войны «полуторка» практически обрела свой первоначальный облик, однако отголосками войны так и остались гнутые передние крылья вместо штампованных и деревянная крыша, покрытая сверху дерматином.

На ГАЗе последняя полуторка была собрана 10 октября 1949 года, а на Ульяновском автозаводе (УльЗиС), собиравшем ГАЗ-ММ с 1947 года, выпуск этих грузовиков прекратили лишь к 1951-му. Кроме того, некоторое количество шасси ГАЗ-ММ в 1950 году самостоятельно собрал Горьковский автобусный завод для последующего монтажа автобусных (ГАЗ-03-30) и санитарных (ГАЗ-55-55) кузовов.

Если просуммировать выпуск машин на всех заводах в 1929–1951 годах, учтя все грузовые модификации (газогенераторные, самосвальные, трехосные и полугусеничные), то получится цифра в 981 тысячу штук. А если приплюсовать сюда автобусы и «санитарки», которые строились в Горьком на этих шасси (ГАЗ-03-30, ГАЗ-05-193, ГАЗ-55-55 и др.), то итоговый результат чуть-чуть перевалит за 1 миллион машин. Много это или мало? В масштабах автопарка Советского Союза это число было огромным.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель ГАЗ-А | бензиновый карбюраторный 4-тактный нижнеклапанный |
| Число цилиндров | 4 |
| Рабочий объем | 3285 см³ |
| Макс. мощность | 40 или 50 л.с. при 2200 об./мин. |
| Макс. крутящий момент | 15,5 (152) кгс\*м (Нм) |
| Привод | задний |
| Коробка передач | механическая, 4-ступенчатая, не синхронизированная |
| Передняя подвеска | зависимая, на поперечно расположенной полуэллиптической рессоре с толкающими штангами |
| Задняя подвеска | зависимая, на двух продольных кантилеверных рессорах, без амортизаторов |
| Тормоза | барабанные |
| Макс. скорость | 70 км/ч. |
| Длина | 5335 мм. |
| Ширина | 2040 мм. |
| Высота | 1970 мм. |
| Колесная база | 3340 мм. |
| Дорожный просвет | 200 мм. |
| Снаряженная масса | 1810 кг. |
| Шины | 6.50-20 |
| Грузоподъемность | 1500 кг. |
| Расход топлива | смешанный цикл 20.5 |
| Емк. топливного бака | 40 л. |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Мест в кабине | 2 |
| Клиренс | 200 |