**01-276 ПМЗМ-1 пожарный автонасос на шасси ЗиС-150П 4х2, боевой расчёт 11 чел., пенобак 350 л, насос ПН-40 40 л/с, полный вес 7.8 тн, ЗиС-120П 110 лс, 70 км/час, всех ПМЗМ 447 экз., кузов АКЗ-10 - завод Аремкуз, установка оборудования - мастерские УПО г. Москвы, 1951-55 г. в.**



Читайте А. В. Карпова, в книгах "Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень" и "Пожарный типаж. Том 3. Постскриптум" о ПМЗМ всё рассмотрено и куча фотографий того времени. Уважение и благодарность уважаемому историку и просветителю.

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

 На пожарных автомобилях ПМЗМ-1, 2 и 3 (Пожарная машина, шасси ЗиЛ, Москва, модели 1,2,3) устанавливался форсированный двигатель модели ЗиЛ-150П, имеющий высокую максимальную мощность 110 л. с. Дополнительное охлаждение для двигателя такой мощности потребовало изменения конструкции радиатора, и эти пожарные автомобили легко узнаваемы, в том числе и по особой конструкции жалюзи радиаторной решетки.

 Кузова для этих автомобилей на заводском шасси изготавливались московским заводом АРемКуз по специальному проекту, совместно разработанному Производственно-конструкторским бюро

Управления авторемонтных заводов и специалистами московской пожарной охраны. Автомобильные кузова, изготовленные АРемКузом, получили заводские индексы: АКЗ-10 — для автонасоса ПМЗМ-1, АКЗ-11 — для автоцистерны ПМЗМ-2, и AK3-13 — для автоцистерны на шасси повышенной проходимости ПМЗМ-3 (индекс АКЗ-12 был присвоен изделию для Министерства обороны и к пожарной охране отношения не имел).

 В изготовлении элементов конструкции этих автомобилей существовало определенное разделение: каркас и облицовка кузова, двери отсеков, сиденья кабины боевого расчета, прожектор и крепления под пожарно-техническое вооружение производились на Кожевнической улице заводом АРемКуз. Детали лестницы и поворотные фары изготавливал Московский авторемонтный завод №6. Из ворот АРемКуза выходил фактически готовый автомобиль, пожарным оставалось лишь укомплектовать его пожарно-техническим вооружением, имевшим свою, московскую, специфику.

 В 1951 году завершается проектирование этих автомобилей, проводятся их испытания и начинается производство. До конца года было произведено всего 15 автомобилей ПМЗМ-1 и ПМЗМ-2. Видимо, установочная партия. В 1952 году автомобили «московской серии» начинают уже активно поступать в пожарные части.

 Кабина автонасоса ПМЗМ-1 состояла из двух отделений, в одном из которых размещались 3 человека, включая водителя, в другом, на поперечных сидениях находились еще 8 человек личного состава. Пожарно-техническое вооружение вывозилось в отсеках закрытого кузова и частично на крыше. Конструкция кабины и кузова представляла собой деревянный каркас, обшитый снаружи листовым железом, а внутри — фанерой. Каркас кабины боевого расчета присоединялся к кабине автомобиля (у неё отрезалась задняя стенка).

 Все основные узлы каркаса были изготовлены из деревянных брусьев твердой породы с усилением мест соединений металлическими угольниками и косынками. В качестве твердой породы в этих автомобилях использовался бук, который легко поддавался воздействию влаги. Это вызывало необходимость постоянного контроля состояния кузова.

 На лонжеронах рамы с правой и левой сторон устанавливались по пять кронштейнов, на которых болтами закреплялись нижние продольные брусья каркаса кабины и кузова.

 По воспоминаниям ветеранов, сначала по индивидуальному проекту изготавливались и две двери кабины водителя. Но такая дверь имела значительный вес — до 17 кг, и скоро от них отказались в пользу обычных, от ЗиС-150. Две двери с деревянным каркасом имелись и у кабины боевого расчета. Сидения и спинки были жесткие. В ящиках под сидениями размещалось пожарно-техническое вооружение. С правой и левой стороны кабины, между дверями отделения шофёра и боевого расчета, имелся простенок со стеклянными окнами. По этому маленькому окошку автонасос отличался от всех пожарных автомобилей тех лет.

 Кузов автонасоса имел по три отсека с каждой стороны, в которых размещалось многочисленное пожарно-техническое вооружение, и задний отсек для насосной установки и выкидных пожарных рукавов. С правой и левой сторон в нижней части кабины над подножками, имелись два ящика, в которых размещался шанцевый и шоферский инструмент. Двери отсеков и ящиков кузова имели деревянный каркас, обшитый листовым железом. Для насосного отделения они изготавливались двухстворчатыми для удобства обслуживания насоса и укладки рукавов. Конструкция замков дверей устраняла возможность их самооткрывания. Над дверями устанавливались водосточные желоба, препятствовавшие попаданию воды в отсеки. Под сидением шофера с правой стороны размещались две аккумуляторные батареи. На крыше кузова монтировались четыре металлических кожуха для всасывающих рукавов, механизм крепления трехколенной лестницы и кронштейны для штурмовой лестницы, лестницы-палки, багра и лафетного ствола. На задней

стенке кузова с правой и левой стороны устанавливались по три подножки для подъема на крышу.

 Под средними подножками размещалось по два задних фонаря, крайние из которых являлись указателями поворота автомобиля. На задней поперечине рамы установлены два кронштейна для рукавной катушки. На крыше и на задней стенке кузова имелись хромированные поручни. Крыша кабины спереди имела декоративное ограждение, а на верхней лобовой части кабины — световые указатели поворота. Передний и задний бамперы, фары, подфарники, ручки дверей, кронштейн поворотного прожектора, облицовочные угольники подножек, пружины и основание антенны

радиостанции были хромированы. Подножки автонасоса облицованы металлическими листами и по наружным краям — угольниками. Запасное колесо закреплялось под рамой, в задней ее части. На автонасосе установлен пенобак емкостью 350 л, доступ к горловине которого осуществлялся через один из отсеков кузова, для чего из него вынимался верхний ящик и снималась деревянная крышка над горловиной бака.

 Основным элементом конструкции автонасоса был, безусловно, насос ПН-40. В 1951 году конструкторское бюро Насосного завода им. Калинина и специалисты УПО УВД г. Москвы проектируют новый насос для автомобилей «московской серии». За основу берется положительно

зарекомендовавший себя на трофейной технике немецкий насос фирмы «Амаг Гильперт». Причем, изменениям подвергаются напорные коллекторы и всасывающий патрубок — части насоса, не влияющие на гидравлические характеристики. К 1952 году насос начинает изготавливаться в больших количествах.

 Тот пожарный насос ПН-40 на самом деле состоял из двух насосов: двухступенчатого центробежного насоса и водокольцевого вакуум-аппарата, имевших общий вал и общий корпус с вертикальными плоскостями разъема. Интересным нововведением (больше в отечественной истории пожарной техники не встречающимся) было управление работой насоса посредством так называемого 5-ходового крана. Переключая подачу воды по различным каналам, он обеспечивал пять режимов работы насоса: отсос воздуха и заливку системы, рабочее положение, заливка водокольцевого вакуум-аппарата, тушение из цистерны или наполнение цистерны от гидранта и закачка в цистерну от водоема.

 Среди недостатков насоса ПН-40 можно выделить чрезмерно большой его вес и стоимость (в 10 (!) раз превышавшую стоимость отечественного ПН-30), а также использование сложного водокольцевого аппарата для забора воды и несовершенство бокового подвода воды, снижавшего

характеристики насоса. Очевидной была и сложность конструкции.

 В кабинах этих автомобилей появляются одни из первых мобильных радиостанций в пожарной охране. Повышению качества связи способствует экранированное электрооборудование двигателей у автомобилей «московской серии». Радиостанция в кабине имелась только у цистерн, у ПМЗМ-1 на борту её не было.

… огромную роль на ПМЗМ-1 и ПМЗМ-3 играли простейшие средства механизации прокладки

рукавных линий — рукавные катушки. ПМЗМ-2 рукавная катушка была не положена. Рукава напорные диаметром 89 мм вывозились на автомобилях в следующем количестве: на ПМЗМ-1 - 14 штук (280 м), на ПМЗМ-2 всего 3 (60 м) и у ПМЗМ-3 - 8 (160 м). На автомобилях вывозились четыре всасывающих двухметровых рукава диаметром 140мм, водоуборочный эжектор. Два пенных ствола на пожар вывозил только автонасос и «пригородная» ПМЗМ-3.

 Все автомобили были укомплектованы кислородно-изолирующими противогазами, размещавшимися в кабине боевого расчета (автонасос — пятью, автоцистерны — четырьмя). По количеству газодымозащитников автомобили вывозили индивидуальные фонари: на автонасосе 5, а на автоцистерне 4.

 Небольшая партия ПМЗМ-1 была отправлена в Ленинград. Но в другие города подобная техника не поступала.

 Всего с 1951 по 1955 год выпущено 447 автомобилей. С 1951 по 1953 год — 267 автомобилей ПМЗМ-1 и ПМЗМ-2, в 1954 году — 93 автоцистерны ПМЗМ-2, в 1955 году небольшая партия из 10 ПМЗМ-1 и с 1953 по 1954 годы - 77 ПМЗМ-3. «Московская серия» пережила несколько модернизаций, коснувшихся, прежде всего, элементов конструкции кузова. Окончательно изготовление всей партии завершено к 1956 году. Создание такого большого количества автомобилей этих марок окажется исторически оправданным. Московский гарнизон пожарной охраны более десятилетия проработал на автоцистернах и автонасосе марки ПМЗМ, что позволило без особых проблем дожить до появления пожарных автомобилей следующего поколения, на шасси ЗиЛ-130.