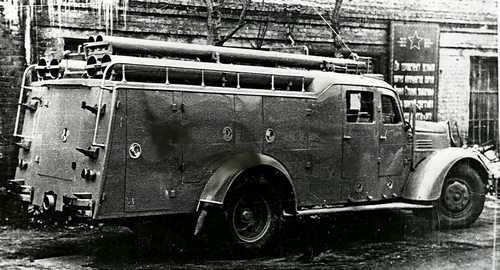
**01-277 ПМЗМ-2 пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 2000 л на шасси ЗиС-150П 4х2, пенобака нет, боевой расчёт 7чел., насос ПН-40 40 л/с, полный вес 8.38 тн, ЗиС-120П 110 лс, 70 км/час, всех ПМЗМ 447 экз., кузов АКЗ-11 - завод Аремкуз, установка оборудования - мастерские УПО г. Москвы, 1951-55 г. в.**



О пожарных автомобилях «московской серии» ПМЗМ полнее и достовернее, чем А. В. Карпов в книгах "Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень" и "Пожарный типаж. Том 3. Постскриптум", нигде не изложено, по крайней мере на данный момент. Последовательно, мотивировано и фотографий того времени немало. Спасибо уважаемому автору за просвещение.

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

К началу 50-х годов парк этих автомобилей *(имеются ввиду трофейные немецкие)* начал приходить в негодность. Пора было думать о его замене аналогичными автомобилями отечественного производства. Выпускаемые к тому времени отечественные автомобили (ПМГ-5, ПМГ-6, ПМЗ-9) высоким требованиям московских пожарных не соответствовали. Нужны были мощные, скоростные, с производительной насосной установкой автомобили трех основных типов — автонасос, автоцистерна для чисто городских условий и автоцистерна на шасси повышенной проходимости для работы в условиях городских окраин и в ближнем Подмосковье.

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 ча стично 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.

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 2-створчатыми для удобства обслуживания насоса и укладки рукавов. 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 3-коленной 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.

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. Запасное колесо закреплялось под рамой, в задней ее части.

Конструкция кабины и кузова автоцистерн была похожей, разумеется, с поправкой на меньшее число бойцов расчета. Автомобили «московской серии» проектировались с учетом «удовлетворения повышенных эстетических требований» и необходимости комплектации вооружением и оборудованием в соответствии с действующими нормами для автомобилей такого типа. Поэтому их кузова имели увеличенный объем по сравнению с современными им пожарными автомобилями, а на изготовление их затрачивалось дополнительно 100-150 кг различных материалов. Громоздкость и неповоротливость этих машин были не заметны на широких проспектах Москвы и Ленинграда.

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». К 1952 году насос начинает изготавливаться в больших количествах. 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.

Управление двигателем и коробкой отбора мощности производилось из насосного отделения при помощи рычагов, соединенных трубчатыми тягами с рычагом педали сцепления и вилкой ползуна переключения муфты отбора мощности. Рычаг газа соединялся с педалью газа при помощи троса, заключенного в стальной трубе.

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. Время сделало свой выбор, в начале 50-х годов окончательно разрешив спор, что на пожаре «главнее» — автоцистерна или автонасос? Это повлияло на состав караула: на переднем сидении автоцистерны на пожар стал выезжать связной, а поскольку он непосредственного участия в тушении пожара в те годы не принимал, то часто обязанности связного выполняли женщины.

Огромную роль на ПМЗМ-1 и ПМЗМ-3 играли простейшие средства механизации прокладки рукавных линий — рукавные катушки. ПМЗМ-2 рукавная катушка была не положена. На автомобилях вывозились четыре всасывающих двухметровых рукава диаметром 140 мм, водоуборочный эжектор. Автоцистерны ПМЗМ-2 и ПМЗМ-З вывозили на пожар 2000 и 2650 л воды соответственно. Это — достаточно много.

Два пенных ствола на пожар вывозил только автонасос и «пригородная» ПМЗМ-3. Городской ПМЗМ-2 они были не положены, что и понятно — в её конструкции отсутствовал пенобак и, соответственно, пенные коммуникации пожарного насоса. Почему? Скорее всего, потому, что первый ствол, который требовалось подавать в большинстве случаев, был именно водяным. Пену же подавать должен был автонасос от его 350-литрового пенобака.

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.

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.