**01-121 ПМЗМ-2 пожарная автоцистерна ёмкостью для воды 2000 л на шасси ЗиС-150П 4х2, пенобака нет, боевой расчёт 7, 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.**



 Кому нужна глубокая и достоверная информация о ПМЗМ, читайте А. В. Карпова, в книгах "Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень" и "Пожарный типаж. Том 3. Постскриптум" всё расписано и немало фотографий. Уважение и благодарность 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.*

 В послевоенные 40-е годы основную ударную силу Московского гарнизона пожарной охраны составляли трофейные немецкие автомобили. Они отличались от советских пожарных автомобилей довоенной (и послевоенной) постройки большей мощностью двигателя, качественными производительными насосными установками, закрытым, удобным для пожарных, кузовом.

 К началу 50-х годов парк этих автомобилей 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.