**01-304 ПМЗ-10, она же АН-25 модель 10 пожарный автонасос с колесной рукавной катушкой на шасси ЗиС-150 4х2, боевой расчёт 9 чел., пенобак 450-480 л, насос ПН-25А 25 л/с, полный вес 7.54 тн, ЗиС-120 90 лс, 65 км/час, 78 экз., завод ППО, Прилукский р-н пос. Ладан, 1951-52 г. в.**

Очередная попытка обойтись при описании прототипа модели без книг А.В. Карпова потерпела жестокое поражение. Каких только домыслов, мешанины и откровенных противоречий не прочтешь! И хорошо! Есть повод порадоваться, что у нас есть такой глубокий исследователь и талантливый писатель, который делится с нами своими знаниями. Почет, уважение и душевная благодарность Вам, Александр Владимирович.

*Из книги А.В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 2: Пожарный типаж, т. 1: Краеугольный камень, Москва, 2012, со стр. 66. Конечно же полезнее читать в оригинале, а здесь выдержки для затравки.*

В конце 40-х годов Центральный научно-исследовательский институт противопожарной обороны на основе изучения существующих типов пожарных машин и опыта довоенных разработок подготовил технический проект, рабочие чертежи и в 1949 году осуществил постройку опытных образцов автоцистерны и автонасоса на базе отечественного грузового автомобиля ЗиС-150.

Внешне новые пожарные автомобили, созданные в самом конце 40-х годов, производили приятное впечатление. Пусть закрытый кузов уже перестал быть в новинку, но, учитывая масштабы выпуска ПМЗ-9 и ПМЗ-10 в будущем, многие пожарные узнали не виданные ранее удобства, только получив именно эти автомобили. Одним из удобств для пожарных было и наличие обогрева насоса и кабины боевого расчета теплом отходящих газов.

На автомобилях устанавливалась единственная современная по тем временам модель пожарного насоса ПН-25А. Единственное отличие насоса, установленного на ПМЗ-9 и ПМЗ-10, от ранее рассмотренных моделей состояло в том, что двигатель ЗиС-120 на 20 лошадиных сил был мощнее ПМГ-5 и на 13 мощнее, чем ПМЗ-11, что не могло не сказаться в лучшую сторону и на характеристике насоса.

Другим фактором, заложившим добрую традицию на все последующие годы развития советской пожарной техники, стала унификация автоцистерны и автонасоса, работающих в одной связке. Насколько облегчили жизнь советской технической службе связки ПМЗ-9М и ПМЗ-10М, ПМЗ-17 и ПМЗ-18, ПМЗ-53А и ПМЗ-52, АЦ-30(130)-63 и АН-30(130)-64...

Давайте отдадим должное ещё одному, на поверхностный взгляд, второстепенному фактору. Внешний вид кузова автонасоса и автоцистерны специалистами ЦНИИПО был выполнен в соответствии с современными требованиями автомобилестроения в смысле пропорциональности и красоты внешних форм. Эти формы для советского пожарного машиностроения стали прорывом. С небольшими переделками они будут своеобразным эталоном для целого поколения пожарных автомобилей на 15 лет вперед.

Вся передняя часть машины: облицовка радиатора, капот, передние крылья, щит Торпедо вместе с рамой переднего стекла, сохранялась заводского исполнения. Передний бампер для улучшения внешнего вида заключался в хромированный кожух. Хромированию также подвергались вертикальная планка кожуха радиатора, средняя вертикальная планка переднего стекла, ободки фар, подфарников и указателей поворота.

Остальная часть автомобилей, то есть кабина и кузов, изготавливались заново. По внешнему виду автоцистерна и автонасос представляли собой автомобили с удлиненной кабиной и закрытым кузовом. Кабина, кроме двух дверей, расположенных по бокам сидения водителя, имела ещё две двери, служащие для выхода и входа боевого расчета. У ПМЗ-10 кабина, в связи с большей численностью расчета, который располагался на двух поперечных сидениях, была удлинена больше, чем кабина автоцистерны. По этому удлинению, кстати, автонасос внешне легко отличим от автоцистерны.

Кузов изготавливался отдельно от кабины, что облегчало всякого рода ремонты и замены. Как и у всех пожарных автомобилей тех лет, каркас кузова и кабины изготавливался из деревянных буковых брусьев, усиленных в местах стыков металлическими косынками. Поверху каркас обшивался листовым металлом со сваркой соединительных швов. Нижние поперечные брусья кузова и кабины соединялись при помощи болтов с лонжеронами рамы.

Кузов автоцистерны и автонасоса имел пять дверей, обеспечивающих доступ к насосному отделению и отсекам, в которых расположено противопожарное оборудование. Кроме этих пяти дверей, над подножками автонасоса ПМЗ-10 были сделаны специальные продолговатые ниши. Они служили для помещения всасывающих рукавов и закрывались дверцами.

На крыше кузова по обеим сторонам лестниц имелись деревянные решетки, используемые, как и на ПМГ-6, для укладки на них мокрых рукавов при возвращении с пожара и предохранения крыши от порчи и продавливания при работе на ней бойцов. По её бокам имелось ограждение в виде хромированных труб со стойками. Цель такого устройства была двояка — оно несло не только декоративную функцию, но и препятствовало падению перевозимых с пожара рукавов.

Крыша автоцистерны, кроме того, использовалась для размещения в четырех цилиндрических пеналах «спиральных» всасывающих рукавов. На крыше находился также цельнометаллический багор.

К задней стенке кузова с каждой стороны крепилось по три откидных подножки служивших для доступа на крышу и съёма лестниц. Кроме этого, на задней поперечине монтировались кронштейны для рукавной катушки. Вообще-то, она была положена только на автонасосе, но на всякий «пожарный» случай кронштейны её крепления размещались и на кузове автоцистерны.

В левом нижнем углу задней стенки кузова устанавливался задний фонарь с номерным знаком. Дверцы насосного отделения были достаточно широкими, удобными для свободного прохода напорных рукавов, присоединяемых к насосу, что от недостатков ПН-25А не спасало. Над верхними кромками всех дверец кузова устанавливались водостоки. Такие же водостоки имелись над всеми дверями кабины. Для того чтобы грязь с колес при движении машины не отбрасывалась на кузов, задние крылья снабжались резиновыми брызговиками.

Наружная поверхность машины тщательно шпаклевалась, зачищалась и окрашивалась в красный цвет с легким матовым оттенком. Верхняя, опорная часть подножек, покрывалась листовой рифленой резиной. Дверцы обрамлялись рамкой из полос листового дюралюминия. Кабина отличалась тщательной внутренней отделкой. Внутренние поверхности отсеков кузова окрашивались серой масляной краской. Все деревянные конструкции кузова и кабины до окраски (для предохранения от гниения) пропитывались олифой или покрывались лаком.

Рассмотрим конструкции автонасоса и автоцистерны, тех, что усилиями специалистов ЦНИИПО воплотились в опытные образцы. В задней части рамы автомобиля устанавливался центробежный насос ПН-25А, имевший привод от двигателя через коробку отбора мощности и специальную трансмиссию. Насос крепился в трех точках на швеллерах, которые составляли поднасосную раму.

Поскольку несущие элементы кузова и цистерны с водой были независимы друг от друга, то колебания цистерны и рамы в движении были различны, что могло привести к повреждению труб, соединяющих насос с цистерной. Обе эти трубы посередине разрезались и места разрезов соединялись резиновыми шлангами, компенсирующими несогласованные колебания насоса и цистерны.

Другой особенностью, не встречаемой у пожарных автомобилей ранее, было наличие у ПМЗ-9 рукавной катушки первой помощи. Автонасос ПМЗ-10 катушки первой помощи не имел. Пенобак автонасоса бескаркасной конструкции изготавливался из листового железа толщиной 3,5-4 мм. Перегородок для гашения колебаний воды он не имел.

Для привода насоса в цепь трансмиссии была включена двухвалковая коробка отбора мощности. От основной коробки передач на нижний вал коробки отбора мощности движение передавалось коротким карданным валом, используемым от заднего моста автомобиля ЗиС-151.

Пожарное оборудование вносило некоторые незначительные коррективы в заводскую конструкцию базового шасси. Так, ось буксирного крюка на автонасосе и автоцистерне ЗиС-150 понижалась на 110 мм против ее заводской установки. Отличалась от заводского исполнения и установка на автоцистерне и автонасосе запасного колеса. Оно крепилось на специальном кронштейне. Отработанные газы от двигателя применялись и для забора воды посредством газоструя и для обогрева. У них была ещё одна функция. С их помощью работала сирена. Её громкий и резкий сигнал легко узнавался в транспортном потоке.

На крыше кузова автоцистерны, на высоте 2,5 м, помимо пеналов для всасывающих рукавов, размещались трехколенная лестница и лестница-палка. Конструкция их крепления была сложна и недостаточно надежна. Еще сложнее она была у автонасоса, который вывозил на пожар и штурмовую лестницу, расположенную над трехколенной.

Помимо штатного электрооборудования ЗиС-150, на пожарной модификации монтировалась на левой стороне, на стойке, фара-прожектор. Её можно было выдвигать вверх, наклонять и поворачивать под различными углами. На верхней лобовой части кабины перед кожухом лестниц на кронштейне крепилась сигнальная фара. При включении она давала прерывистый красно-оранжевый свет, сигнализируя о прохождении специального пожарного автомобиля. Но самое интересное заключалось не в этом: на верхней части кабины, по бокам, устанавливались два указателя поворота, представляющие собой морские бортовые фонари. Задние указатели поворота авиационного типа монтировались в верхних углах задней стенки кузова. Внутреннее освещение автоцистерны и автонасоса состояло из плафонов с лампочками, устанавливаемых на потолке кабины и в насосном отделении. Для включения переносных ламп в двух отсеках кузова имелись штепсельные розетки.

… в соответствии с решением Совета Министров СССР от 29 июля 1950 года создается Особое конструкторское бюро (ОКБ-8). Задача ему ставится такая: «... выпуск серийных рабочих чертежей и технологического процесса на изготовление серийного производства Прилукским заводом противопожарного оборудования автомашин противопожарной обороны». До конца года бюро оказывало помощь Прилукскому заводу, фактически «с нуля» начавшему изготовление ПМЗ-9 и сорвавшему план выпуска за год. Получив чертежи из ЦНИИПО и начав выпуск по ним, заводчане скоро сдали их в ОКБ для переработки — слишком уж они были «не точными». Начинается упрощение конструкции. Видимо, тогда ПМЗ-9 и расстаётся со своими, характерными для ранних моделей, «ящичками над подножками». Пеналы для всасывающих рукавов снова возвращаются наверх. И для простоты производства размещаются вертикально в два ряда. При плане в 300 автомобилей, в 1950 году было выпущено только 39 штук. С выпуском ПМЗ-10 в тот год вообще ничего не получилось — чертежи на него так и не пришли.

В новом, 1951-м году, завод продолжил изготовление ПМЗ-9, и, выпустив 397 штук, даже на 3 автомобиля план перевыполнил. Выполнен план и по ПМЗ-10. Заводчанам помогла унификация узлов и схожесть в конструкции с ПМЗ-9. Но технологию производства отладить не сумели, и в 1951 году выпущено всего 6 автонасосов.

ОКБ-8 исправлял имеющиеся конструктивные ошибки и недоработки в документации. Стремясь разом устранить эти недостатки, руководство конструкторского бюро выступило со своим собственным техническим проектом обоих автомобилей, разработанным ведущим конструктором бюро И. Потницевым. Этот проект весной 1951 года был рассмотрен и утвержден Межведомственной комиссией. В отличие от своих предшественников, заводская разработка получила индекс ПМЗ-9М. К 6 июля 1951 года был изготовлен опытный образец автоцистерны, который в сентябре того же года прошел все необходимые испытания. Выполняя план, в декабре 1951 года ОКБ-8, закончив разработку необходимой документации, передает её на завод. Но за 1952 год завод так и не смог начать выпуск модели 9М. Хотя план 1952 года по автоцистернам и автонасосам перевыполнен, уже слышны окрики Главка, требующего начать скорейший выпуск модернизированной техники и устанавливающего даже срок его начала — 10 октября 1952 года. Однако, с этой задачей завод не справится, и массовый выпуск моделей 9М и 10М начнётся лишь в 1953 году.

Скорее всего, именно в ходе этой модернизации крыши кабин лишились своих красивых щитков с сигнальными фарами, и пеналы для всасывающих рукавов окончательно приняли своё горизонтальное размещение в один ряд.