**02-535 ПММ-37 поливомоечная машина емкостью цистерны 5.5 м3 на шасси ЯГ-6 4х2, ширина: поливки 16 м, мойки 3-4 м, производительность: при поливке 60 тыс. м2/час, при мойке 15 тыс. м2/час, удельный расход воды при поливке 0,2 л/м2, при мойке 1,1 л/м2, мест 3, снаряженный вес 5.8 т, ЗиС-5 73 лс, до 40 км/час, завод "Промет" г. Ленинград, с 1937 г.**

ПММ-37 *Источник не сохранил - жаль!*

«Поливка и мойка улиц осуществляются поливомоечнымными машинами на шасси «ЯГ-6».. Объем цистерны машины 5,5 м3; ширина поливки 16 м, ширина мойки 3-4 м удельный расход воды при поливке 0,2 л/м2; удельный расход воды при мойке 1,1 л/м2; производительность машины при поливке 60 тыс. м2/час; производительность машины при мойке 15 тыс. м2/час; вес машины без воды — 5 800 кг.»

*Из книги М. В. Соколова «Ярославские большегрузные автомобили.» Т. 1, Барнаул, 2015 г..*

 Что же касается не бортовых исполнений модели, то разумеется, что и ЯГ-6 достаточно широко применялся в качестве базы для специализированных и специальных автомобилей. На шасси ЯГ-6 выпускались различные цистерны (топливные, поливомоечные, пожарные, для перевозки воды, молока, гудрона, сжиженного газа и т.д.); автобетоносмесители; машины для сколки льда; экскаваторы; подъемные краны; машины, оборудованные погрузочными лебедками; автомобили обслуживания нефтедобычи и т.д.

 Наиболее часто среди них на фото тех лет можно встретить поливомоечные машины коммунального хозяйства Москвы, Ленинграда и других крупных городов, отличавшиеся завидным разнообразием исполнений. Такие «поливалки» выпускали многие предприятия, в частности заводы Московского Управления благоустройства (модель ПМ-4), ленинградский «Промет» (модель ПММ-37 образца 1937 г.), заводы Ленинградского треста очистки (ЛТО). Так как ленинградских «поливалок» производилось больше, то и работали они не только в родном городе на Неве, но и в столице, и других городах. По данным журнала «Городское хозяйство Москвы», к ноябрю 1939 г. столичные улицы обслуживало порядка 60 поливомоечных машин на базе ЯГ-6 и ЯГ-4. Характерной особенностью ПМ, эксплуатировавшихся в столице, было нетрадиционное расположение фар, убиравшихся со своих законных мест, и крепившихся прямо к кабине под лобовым стеклом по краям торпедо.

 С 1936 года для выполнения летних и зимних работ служили пятитонные грузовики ЯГ-4 с характерными узкими и удлиненными бамперами, доработанные в Московском управлении благоустройства и Ленинградском тресте очистки. На них устанавливали водяные цистерны вместимостью от 4 до 5,5 тысяч литров, центробежный насос с приводом от трансмиссии автомобиля, два передних и два центральных разбрызгивающих сопла для очистки крупных территорий.

*https://retrotexnika.ru/istoriya-leningradskogo-zavoda-promet-lmz.html*

**История Ленинградского завода ПРОМЕТ,  ЛМЗ**

 В 1874-75 проводилась распродажа Полюстровской дачи Кушелева-Безбородко, разбитой на 98 участков под дачи и промышленные предприятия. Значительный кусок парка приобрел архитектор Ц.А. Кавос для строительства канатной фабрики (в настоящее время утрачена). В конце XIX в. фабричный участок перешел к подданной Великобритании К.Н. Эдварде.
В 1910-х годах юго-восточная часть соседней Полюстровской усадьбы была расчленена несколькими улицами: Елизаветинской ул., Енисейской ул., Кушелевским пер. и разбита на участки, частично сдававшиеся в аренду владелицей - С.Ц. Дехтеревой, частично проданные под строительство жилых домов и производственных предприятий. Многие земли не были застроены.
Так, на участке № 5а по Полюстровской набережной, занимавшим узкое пространство между домом причта Елизаветинской общины сестер милосердия и Елизаветинской улицей и простирающийся приблизительно до ее пересечения с Кушелевским переулком в 1898 году построили новый завод фирмы "Старлей Раша",которая изготавливала в России велосипеды "Психо" британской фирмы братьев Старлей. В 1900 году завод приобрела группа финансистов во главе с А.И. Муранием. Предприятие "Акционерное велосипедное и механическое общество "Старлей" фабрика велосипедов,автомобилей и лодок "Психо" стали выпускать трициклы и квадроциклы "Психо" с моторами "Де Дион". Вскоре машины рекламировали только под маркой "Старлей". Директором завода стал француз Луи Мази - энтузиаст автомобилизма, участник первых российских автогонок. Под руководством Мази, помимо трициклов и квадроциклов , фирма начала производство в небольших количествах автомобилей и электромобилей по лицензии французской компании "Креанш". 19 июля 1901 года на заводе произошел пожар, повлекший остановку производства. Луи Мази покинул Россию.
 В течении десятка лет на этом участке располагались механические мастерские Акционерного общества освещения «Промет», основной продукцией которых было производство осветительных приборов и взрывобезопасной тары. В июне 1911 года на базе этого заведения образовалось новое предприятие, которое получило одноименное название - «Промет». В 1912 году завод работал по заказам Главного Артиллерийского управления и Военно-Морского ведомства, выпуская прожекторные станции, амуницию для артиллерийской конной тяги, противогазы, ручные гранаты, подводные мины и бомбы. После 1917 года здесь изготавливали 47 мм противоаэропланные гранаты, леденцовые разрывы, сахарные подвески, мины, прожекторные станции и другие изделия военного назначения. В декабре 1918 года завод был национализирован, и продолжал выпускать 47 мм противоаэропланные гранаты, ружейные перископы, по заданию Комиссариата социального обеспечения – протезы, по решению СНХ Северного района товары для села – чайники, сковородки, используя для этих целей корпуса бомб и мин. В 1921 году завод вошел в состав «ТРЕМАССА» (Государственный трест Петроградских заводов массового производства) и приступил к выпуску противопожарного оборудования: мотопомп, автопеногонов, гидропультов, огнетушителей, автомобильных насо-сов, пожарных автомашин и мотоциклов. Изготовил гидравлические затворы для первой электростанции на реке Волхов. Осенью 1930 года по кооперации с рядом заводов «Тремасса» заводом был выпущен первый советский мотоцикл «Тремасс-300» с собственным, впервые изготовленным в стране магнето и двигателем внутреннего сгорания с воздушным охлаждением. C 1931 года завод входит в состав Всесоюзного объединения коммунального оборудования (ВОКО), переходит на выпуск только противопожарного оборудования. В дальнейшем тут был налажен массовый выпуск сельских мотопомп, снабженных двигателем внутреннего сгорания и мощным центробежным насосом собственной разработки. **В 1932 году завод переведен в Народный Комиссариат тяжелой промышленности СССР, а в 1936 году в Комиссариат местной промышленности. В эти годы на заводе изготавливались автоцистерны различного назначения, поливочные, моечные и уборочные автомашины. В 1934 году был собран первый в стране пожарный мотоцикл «Л-600». В 1940 году завод перешел в Главмотовелпром Наркомсредмаша, получил новое наименование «Ленинградский мотоциклетный завод» и полностью переключился на выпуск отечественных мотоциклов «Л-8», «М-72».** Во время Великой Отечественной войны оборудование и часть работников были эвакуированы в Горький, где совместно с за-водом «Красная Этна» выпускал мотоциклы для Красной Армии. Оставшийся в блокадном Ленинграде небольшой коллектив работников (162 человека) пополнили женщины, подростки и невоеннообязанные мужчины. Завод получил название «ПРОМЕТ», где, на оставшемся от ряда ленинградских заводов оборудовании, было организовано производство огнетушителей, пожарных топоров, охладителей к газогенераторным автомашинам для города, а также ручных гра-нат (76 мм), снарядов и мин для нужд фронта. После окончания войны на нем было организовано производство опрокидных вагонеток, вагонеток «Векстерн», запасных частей для многоковшовых экскаваторов. В 1947 году завод вошел в состав треста Главстроймашина Министерства строительного и дорожного машиностроения СССР и специализировался на изготовлении оборудования для заводов, выпускающих сухую гипсовую штукатурку, асбошифер, гипсовые блоки, автоматы для формовки и резки кирпича, сетчатые барабаны, запасные части к тракторам, узлы экскаваторов «Э252», «Э-351» 31 января 1952 года за-вод перевели в Министерство промышленности средств связи СССР, а в 1953 – в Министерство электростанций и электропромышленности СССР. С этого времени завод специализировался на выпуске изделий радиотехнического профиля, что потребовало коренной перестройки всего производства, освоения новых технологических процессов, переквалификации персонала, технического пере-оснащения завода. Завод приступил к выпуску радиотехнической аппаратуры для радиолокационных станций. Было создано Особое Конструкторское Бюро (ОКБ), разработки которого имели большое значение в обеспечении обороноспособности страны. В 1953 году на заводе был освоен выпуск первого совет-ского телевизионного приемника «КВН-49», а уже в 1958 году их изготавливалось более 120 тысяч штук в год. В том же году завод выпустил первый в стране радиолокатор для радиолокационной посадки самолетов в сложных метеорологических условиях. Период 1959 по 1965 годы характеризуется ростом объемов производства и выпуском новых радиолокационных систем, в том числе системы слепой посадки самолетов РСП-6, аппаратуры службы единого времени для обеспечения космических исследований, новой модели массового телевизионного приемника «Заря». В этот период оформилась специализация завода по двум направлениям: первое – спецаппаратура и второе – создание товаров народного потребления. По выпуску спецаппаратуры завод становится головным в СССР. С 1965 года завод в составе Министерства радиопромышленности СССР. Заводу было присвоено название «Россия» (1966), Производственное объединение «Россия» (1985)