**01-163 АН-30(164А) модель 52, по старой индексации ПМЗ-52, пожарный автонасос на шасси ЗиЛ-164А 4х2 с мотопомпой М-600 и рукавной катушкой на 120 м, пенобак 400 л, насос ПН-30К подачей 30 л/с, боевой расчет 10 чел., полный вес 7.2 т, ЗиЛ-164 97 лс, 75 км/час, завод ППО, Черниговская обл. Прилукский р-н пос. Ладан, 1961-64 г. в.**



 Различить на фотографии автонасосы на шасси ЗиЛ-164 или 164А модели 18 от модели 52 не представляется возможным, по крайней мере, с моими познаниями. Однако, судя по 1964 году изготовления, указанному на *fototruck.ru*, базовым автомобилем для восстановленной «околхоженной», в прямом смысле этого слова, автоцистерны из музея "Московский транспорт" послужил именно автонасос АН-30(164А) модель 52, а не указываемый ПМЗ-18. Касаемо более достоверных восстановленных ПМЗ-18 из В. Пышмы и Барнаула не факт, что это не модель 52. Уважаемый авторитет по части отечественных пожарных автомобилей И. Жуков определил алтайский автонасос как АН-30(164А) мод.52 (ПМЗ-52) (*см. сообщение от 11.05.2011, 19:56 http://rcforum.su/showthread.php?t=15322&page=164&ysclid=lujs2hbav9203981244*).

**Изготовитель:** Прилукский завод противопожарного оборудования Киевского Совета Народного хозяйства, Черниговская обл. Прилукский р-н пос. городского типа Ладан.

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

 Результатом совместной работы ЦНИИПО и ОКБ-8 явилось создание пожарных автоцистерн моделей 53 и 53А. Об автоцистерне модели 53 ничего кроме её внешнего вида не известно. Видимо её опытный образец так и не покинул подмосковную Балашиху. Головной же образец модели 53А в марте 1960 года прошел необходимые испытания и был рекомендован к серийному производству с апреля того же года. Автоцистерна монтировалась на современном шасси автомобиля ЗиЛ-164. В отличие от автоцистерны АЦ-30(164)-17 она имела цельнометаллический кузов, состоящий из 3-местной кабины водителя, 4-местной кабины боевого расчета, двух тумб с отсеками. Цельнометаллический кузов и кабина боевого расчета были значительно долговечнее и надежнее в эксплуатации, чем деревянные.

 На автоцистерне устанавливался модернизированный насос ПН-30К, цистерна для воды усиленной конструкции емкостью 2100 л. Крепление цистерны к лонжеронам шасси осуществлялось за счёт стремянок, а установка её производилась на деревянных прокладках между лапами бака и лонжеронами шасси. Из электрооборудования монтировались: противотуманная фара и задняя фара для освещения места работы автомобиля у водоема.

 Параллельно созданию автоцистерны шел процесс создания унифицированного с ней автонасоса, получившего номер модели 52. Опытный образец его был выпущен аж в 1959 году. Путь к массовому производству занял долгие два года. Серийный выпуск его начат в 1961 году, но лишь в первом полугодии 1962 года Прилукским заводом противопожарного оборудования была выпущена установочная партия автонасосов АН-30(164А)-52 на шасси ЗиЛ-164А, которые положили начало замене устаревших к тому времени ПМЗ-18. Новый автонасос по своим узлам был унифицирован с автоцистерной АЦ-30(164)-53А и с её полноприводным вариантом АЦП-30(157К)-27. Он имел цельнометаллический кузов и рукавную катушку новой конструкции РК-4 с колесами на пневматических шинах.

 Срок жизни этих автомобилей был невелик, всего несколько лет. Именно такое время понадобилось советскому автопрому, чтобы наладить выпуск достаточного количества шасси ЗиЛ-130, а Прилукскому заводу — разработать на его основе новые модели. Уже в 1962 году были закончены государственные испытания опытного образца пожарной автоцистерны АЦ-30(130)-63 на шасси ЗиЛ-130, которая должна была выпускаться вместо модели 53А.

 Выпуск АН-30(164А)-52 прекращается в 1964 году, точное количество выпущенных автомобилей неизвестно. Выпуск модели 53А завершается в 1965 году изготовлением последних 9 экземпляров.

 Металлические конструкции кузова обеспечили им долгую жизнь. Некоторым даже «посчастливилось» поработать в новой красно-белой окраске. Как правило, заканчивали они свою карьеру на селе. Мне они не нравятся. Это не символ своего времени, каким явилась когда-то новая ПМЗ-17, а скорее, переходный момент нашей истории — к созданию новых мощных автомобилей, которые будут служить не три-четыре года, а десятилетия!

 Судьбе было угодно сохранить для нас интереснейший экземпляр автонасоса ПМЗ-18, восстановленный специалистами музея и Службой материально-технического обеспечения (СМТО) ГУП «Мосгортранс» летом 2007 года. Речь идёт об автомобиле, обнаруженном в сильно

разрушенном состоянии работниками музея Мосгортранс. Найденный автомобиль имел большие отличия от оригинала, обусловленные его «послужным списком». Автонасос стандартного исполнения был передан в эксплуатацию в один из колхозов Московской области. Кроме штатного пенобака он не имел главного нужного селу компонента — большой ёмкости с водой. Не долго думая, местные умельцы вырезали посреди кузова нишу нужного размера и вставили в него бак емкостью чуть больше 1 м3, причем не специально изготовленный, а тот, какой просто оказался под рукой. В результате, бак вылез над кузовом на 15-20 см. Насосная установка тоже

претерпела изменения — её разобрали и вновь собрали. И всё бы ничего, но насос умудрились собрать неправильно, поменяв местами правый и левый патрубки. А поскольку размещение выкидных патрубков у ПМЗ-18 не очевидно (как мы помним, они находились в маленьких задних отсеках, укрытые напорными рукавами), то народные умельцы просто вырезали для них новые отверстия и вывели их назад, разместив рядом с всасывающим патрубком. Машина работала верой и правдой и, отслужив, наверное, не один свой срок, в конце концов попала в добрые руки. Несколько лет кропотливого труда специалистов музея и работников СМТО

ГУП «Мосгортранс», всесторонняя поддержка тогдашнего директора службы Е. Хвичия, позволили поставить этот автомобиль на ход и отреставрировать так, что он стал одним из самых красивых экспонатов музея ГУП «Мосгортранс». Беда была лишь одна, и пришла она именно от добросовестного труда всех перечисленных выше звеньев. Машину восстановили в том виде, в каком она трудилась в колхозе. Со всеми баками-новоделами и выведенными не в ту сторону патрубками. Это всё происходило на моих глазах — я тогда работал заместителем начальника пресс-службы ГУП «Мосгортранс». Но все попытки убедить ответственных лиц в необходимости демонтажа торчащего над кузовом бака и размещения на крыше кузова запасного

колеса (так, как это было на оригинальном ПМЗ-18) успеха не имели. В результате испорченного внешнего вида историческая ценность этого красавца невелика.

**Краткая характеристика:**

боевой расчет - 10 чел,

вода - нет,

пенообразователь - 400 л,

насос - ПН-30К, подача - 30 л/с (1800 л/мин) при 9 атм,

привод насоса - от КОМ установленной на КПП, передаточное число - 1:1,176,

напорные рукава *ф*66 мм - 30 шт. - 600 м,

габариты: 7560х2380х2600 мм,

колесная база шасси - 4000 мм,

угол свеса - 40°/20°,

полная масса - 7.200 т,

макс. скорость - 75 км/ч,

расход топлива на привод насоса - 22,5 л/час.