**01-392 ПМЗ-27, по новой индексации АЦП-30(157) мод. 27, пожарная автоцистерна с ёмкостью для воды 2100 л на шасси ЗиЛ-157/157К 6х6, пенобак 80 или 150 л, насос ПН-30К 30 л/с, боевой расчёт 7 чел., полный вес до 9.89 т, 104 лс, 65 км/час, более 1000 экз., завод ППО Прилукский р-н пос. Ладан, 1959-67 г. в.**



Серийная автоцистерна ПМЗ-27 (ПМЗ - пожарная машина ЗиЛ, модель 27) на шасси ЗиЛ-157К пришла на смену ПМЗ-13В. Для истории пожарной охраны СССР модель ПМЗ-27 и ее дальнейшие модификации - легендарны без каких-либо оговорок. Многое, за что пожарные так полюбили технику Прилукского завода, впервые было испытано и одобрено к серийному производству именно в конструкции ПМЗ-27 на платформе ЗиЛ-157. Сам завод противопожарного оборудования в Прилуках новую модель - наоборот, не полюбил. И на протяжении длительного времени, не один год, продолжал клепать на шасси ЗиЛ-157 морально и технически устаревшую пожарную надстройку ПМЗ-13В. Несмотря на то, что и вся документация по ПМЗ-27 была готова, и опытные образцы успешно прошли испытания. Понятно, что высшим чинам из Москвы ничего не стоило надавить на внезапно несговорчивое прилукское руководство, но и у пожарного ведомства были претензии к новой машине - не очень принципиальные, по мелочам, но целый список. Ну и пока трехсторонняя комиссия долго и нудно утрясала внутри себя каждый пункт из того перечня, завод пользовался ситуацией, не желая менять привычный режим работы и оснастку главного конвейера. Как у нас водится, в спорах об этих мелочах утонули и некоторые прорывные для того времени вещи. И тем не менее, вопреки тернистому пути к нитке конвейера, уже через год, в 1958-м, ПМЗ-27 на шасси ЗиЛ-157 таки была принята в серийное производство. В первые три-четыре года выпуск новой пожарной машины нельзя было назвать массовым. Только после окончательного ухода в историю ПМЗ-13В свежая пожарка ПМЗ-27 и ее модификации на долгие годы станут базовой автопродукцией Прилукского завода ППО.

В 1960 году Центральный научно-исследовательский институт пожарной охраны (ЦНИИПО) предложил новую, более сложную, но более информативную систему обозначения пожарных автомобилей. В соответствии с ней, машины обозначались несколькими буквами. Первая буква (чаще всего «А») означала «автомобиль», вторая - его тип: «Ц» - цистерна, «Н» - насос, «Р» - рукавный и так далее. Автомобилям, изготовленным для эксплуатации в условиях Севера, дополнительно присваивалась буква «С», машинам на полноприводных шасси – «П», упрощенным – «У» и так далее. Через дефис от букв писались цифры, характеризующие главные параметры автомобиля.  ПМЗ-27 получил обозначение АЦП-30(157) модель 27, а его северная модификация АЦСП-30(157)-42 (ПМЗ-42)..

Спустя десятилетия, за все препоны, сквозь которые прорвался пожарный "захарка", он будет щедро вознагражден с исторической точки зрения. В годы повсеместного списания ПМЗ-27 и ПМЗ-27А им была уготована замечательная судьба. Существовало отдельное спецуказание "сверху" - безвозмездно передавать "захаров" из профессиональных пожарных частей на руки селянам и посильно помогать с ремонтом. Костяк всех машин, массово вставших на защиту деревни, благополучно продержался еще доброе десятилетие после фактического ухода на пенсию, машины спасли не одну человеческую жизнь, имущество. В 1976-77 г. абсолютно все ПМЗ-27 и сопутствующие модификации, стоявшие в боевых расчетах на территории огромного Союза, были перекрашены согласно новому ГОСТу - по схеме, привычной нам, и сейчас.

**Техническая характеристика**

Боевой расчет - 7 чел.,

Вес с полной нагрузкой и экипажем 7 человек, кг: 9890

Распределение нагрузки, кг: на переднюю ось 2680, на задние мосты 7210

Максимальная скорость (с ограничителем), км/ч 65

Контрольный расход топлива при скорости 30—40 км/ч, л/100 км пути 42

Габаритные размеры, мм: длина 6940, ширина 2185, высота 2820,

Угол свеса, град.: передний 51, задний 36;

Дорожный просвет, мм: под передней осью 310, под задней осью 310

База, мм 4225

Наименьший радиус поворота, м: по колее переднего наружного колеса 11,2, внешний - по наиболее выступающей части 12;

**Двигатель**: модель ЗиЛ-157, тип карбюраторный, 4-тактный, число цилиндров 6;

Максимальная мощность (с ограничителем), л. с. 109;

Число оборотов коленчатого вала в минуту при максимальной мощности 2800;

Максимальный крутящий момент, кг-м 34, Степень сжатия 6,2

**Насос**: марка ПН-30К, тип центробежный, без направляющего аппарата, число ступеней 1;

подача при напоре 95 м вод. ст. и высоте всасывания 3,5 м, л/мин 1800;

рабочее число оборотов, вала в минуту 2600;

коэффициент полезного действия насоса. 0,54;

условный проход всасывающего патрубка насоса, мм 125;

число напорных патрубков 2

условный проход напорного патрубка, мм 70

наибольшая геометрическая высота всасывания, м 7;

**Всасывающий аппарат**: тип газоструйный, наибольшее создаваемое разрежение, мм рт. ст. 560

время всасывания воды с высоты 7 м, сек 50;

**Коробка отбора мощности**: тип механическая, односкоростная, передаточное отношение :1:1,176

**Емкость**, л: цистерны для воды 2100, бака для пенообразователя 150,

топливного бака, основного 150, дополнительного 65;

системы охлаждения двигателя 22;

**Пеносмеситель**: тип эжекторный, стационарный, вмонтирован в насос, производительность воздушно-механической пены, м3/мин 12

**Отпускная цена**, руб. 5900—00

**Изготовитель** — Прилукский завод противопожарного оборудования Киевского СНХ. СНХ. Далее - Прилукский завод по производству противопожарного оборудования Всесоюзного промышленного объединения "Союзкоммаш" Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР, Прилукский р-н п. г. т. Ладан Черниговская обл., УССР.

**ПЕРВАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗиЛ-157 1961 г.**  
 В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода **ЗиЛ-157К**, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.   
 На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный четырёхтактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 109 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3. Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.   
 Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977 -го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ), где оно также продолжалось до 1978 года. С указанного времени эту модель сменил модернизированный грузовик ЗиЛ-157КД.

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157К (1961 - 1978)**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг | 4500 |
| грузоподъемность по грунту, кг | 2500 |
| масса буксируемого прицепа, кг | 3600 |
| полная масса, кг | 10230 |
| снаряженная масса, кг | 5540 |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм | 6684 х 2315 х 2360 |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм | 3570 х 2090 х 355+570 |
| погрузочная высота, мм | 1388 |
| колесная база, мм | 4225 |
| база задней тележки, мм | 1120 |
| дорожный просвет, мм | 310 |
| колея передних/ задних колес, мм | 1755/ 1750 |
| наружный радиус поворота, м | 12 |
| максимальная скорость, км/ч | 65 |
| расход топлива, л/100 км | 42 |
| объем топливного бака, л | 150 + 65 |
| запас хода, км | 510 |
| **двигатель: ЗиЛ-157К** |  |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения | |
| диаметр цилиндра, мм | 101,6 |
| ход поршня, мм | 114,3 |
| рабочий объем, л | 5,55 |
| степень сжатия | 6,5 |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) | 109 (76,5) при 2600 об/мин |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 34,5 (345) при 1100-1400 об/мин |
| **трансмиссия** |  |
| сцепление | ЗиЛ-130, однодисковое, сухое |
| коробка передач | ЗиЛ-130, механическая, 5-ступенчатая (синхронизаторы II-V) I- 7,44; II- 4,10; III- 2,29; IV- 1,47, V- 1,00 задний ход - 7,09 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,16:1 и 2,27:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный |
| размер шин/ модель | 12,00-18"/ К-12А, позже К-70 |
| **проходимость** |  |
| преодолеваемый брод, м | 0,8 |
| преодолеваемый подъем, град. | 28 |