

"ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2018 ГОД

(Продолжение. Начало в № 3 - 2018)

Александр Иванович Бажанов, академик Международной инженерной академии

Автонасос на шасси АМО-4 (1930-е годы)

В этой машине есть какая-то особенная красота. Не только в приятном глазу оттенке красного цвета, сочетающемся с контрастным черным и деревянной надстройкой задней части, но и в мелочах. Например, в эмблеме, выполненной в стилистике авангарда. Сразу и не поймешь, что три буквы С и внутри них ещё и Р, размещенные под словом АМО, - это СССР.



Такая вот - пожарная машина ПМЗ-1 на шасси АМО-4. ПМЗ-1 иногда называют первым советским пожарным автомобилем. Конечно, и до него были пожарные машины на базе АМО-Ф15 и Я-3, но именно ПМЗ-1 стал первой по-настоящему продуманной конструкцией, выпускавшейся серийно и в больших количествах. Именно ПМЗ-1 получил в 30-е годы широкое распространение в советских городах. Первые ПМЗ-1 собирали на Миусском заводе пожарного оборудования еще на шасси АМО-4 - так обозначали длиннобазную версию АМО-3, который после модернизации превратился в ЗИС-5. А его версия под длинное пожарное шасси называлась уже ЗИС-11 - они и поставлялись на Миусский завод, который вплоть до начала Великой Отечественной войны был основным производителем пожарных автомобилей в СССР. Поэтому более редким является ПМЗ-1 именно на базе АМО-4, хотя название в данном случае условно, ведь индекс означает "пожарная машина ЗИС модель № 1".

Как же строилась пожарная машина ПМЗ-1? В задней части шасси устанавливался центробежный насос Д-20, способный перекачивать 1500 литров в минуту. Насос приводился от вала от-



бора мощности, соединявшего хвостовики сцепления и раздаточной коробки, расположенной в задней части кабины. Нижний выходной хвостовик раздаточной коробки соединялся карданным валом с главной передачей, а от верхнего хвостовика шел кардан к насосу. Работу насоса можно было регулировать с помощью маховичка управления карбюратором и рычажка выключения сцепления. А раздаточной коробкой водитель управлял со своего места. Над насосом внутри надстройки помещался "бак первой помощи" с 360 литрами воды.

В задней части устанавливалась надстройка из дерева, с каждого борта которой делались сиденья для шести пожарных и катушки с выкидными рукавами - каждый по 80 метров. Еще одна катушка с рукавом длиной 160 метров подвешивалась сзади у насоса. Пожарные рукава и лестницы крепились над надстройкой, а в её ящики укладывалось пожарное оборудование. В нишах подножек клали лопаты, ломы, багры и прочее. С правой стороны у кабины крепились колокол и два огнетушителя, а с левой - пожарная колонка. Для запасного колеса места уже не нашлось и его разместили у водительской двери, оставив доступ в кабину только с правой стороны.



Примчавшись на пожар, шофёру приходилось выполнять целый ряд операций, чтобы обеспечить хороший напор воды. Сначала он из кабины переключал раздаточную коробку на насос и шёл к нему настраивать на работу. Другие пожарные в это время прокладывали рукавные линии и, когда они были проложены, шофёр устанавливал обороты порядка 1000...1500 об/мин. Насос начинал заполняться водой, о чём сигнализировала трубка вакуум-аппарата - из неё начинала течь вода. Если этого не происходило, шофёр заполнял насос из "бака первой помощи". Как только из трубки начинала бить струйка воды, он открывал клапана к рукавам и увеличивал обороты двигателя. Теперь можно было тушить пожар.

Так тушили пожар, если рядом с местом возгорания был водоём. При тушении небольшого пожара пользовались "баком первой помощи" и насос включали сразу. А если рядом находился гидрант, то операции с заполнением насоса проводить не требовалось - вода сама под давлением поступала в него. Из гидранта пополнялся и "бак первой помощи" путем переключения соответствующего вентиля. Работа шофёра пожарной машины требовала большого умения и сноровки.

Благодаря мощному двигателю, пожарная машина ПМЗ-1 обеспечивала работу сразу четырех стволов. Она настолько по-

любилась пожарным, что некоторые экземпляры продолжали использоваться и после войны. До наших дней уцелели единицы. Этот уникальный экземпляр на шасси АМО-4 восстановил в своих мастерских коллекционер Евгений Шаманский.

Автоцистерна на шасси ЯГ-6 (1936 год)

Появление этого автомобиля на Олдтаймер-Галерее - маленькая сенсация, так как он до этого никогда не принимал участие в выставке. Хотя и маленькой её можно назвать с нотками гротеска: пожарная цистерна на шасси ЯГ-6 тянет на звание самой большой и самой тяжелой советской "пожарки".



Ярославские грузовики всегда отличались исполинскими размерами, хотя простота их конструкции местами переходила в примитивность. Так, вместо привычных штампованных лонжеронов и поперечин, рама ЯГ-6 сваривалась из отрезков промышленного швеллера. Кабину сколачивали из досок и окрашивали масляной краской с помощью кисточки, а крылья делали из гнутых листов железа. В коробке передач и редукторе заднего моста работали прямозубые шестерни, которые на заводе даже не шлифовали - при движении они издавали сильный гул.



Почти все узлы трансмиссии и шасси были тяжелыми и металлоёмкими. Из-за этого ЯГ-6 весил 4940 кг, а его грузоподъемность составляла пять тонн. Двигал такого монстра силовой агрегат мощностью всего 73 л.с. со скоростью не более 40 км/ч. Рулевое управ-



ление обходилось без усилителя, что требовало от водителя грузовика, полная масса которого равнялась трети веса танка Т-34, истине богатырской силы. То же самое было и с тормозами - ими снабжались только задние колеса, а наличие сервоусилителя практически никак не сказывалось на эффективности торможения.

Пожарные машины на базе шасси ЯГ-6 строились в различных исполнениях - "линейки", автонасосы, машины с двойной открытой кабиной, комбинированные варианты. Но самым востребованным типом пожарных автомобилей ЯГ все же стали автоцистерны. Именно на ярославском шасси можно было привезти к месту пожара максимальное количество воды, что было жизненно необходимо в районах, удаленных от водопроводной сети и водоемов. Цистерна имела типичную для тех лет форму усеченного эллипсоида. Центробежный насос на ЯГ-6 устанавливался сзади.

Ford 798T (1947 год)



Пожарный автомобиль в типично американском стиле с расположением насоса впереди, а не сзади, как это принято, например, у европейских или советских пожарных машин. Такая необычная компоновка не только освобождала место за кабиной, но и делала более удобной работу пожарных с насосом, вокруг которого было намного больше свободного пространства, чем если бы он устанавливался сзади.



Многоместная кабина пожарной машины шире и выше стандартной кабины бортового грузовика, и она интегрирована в цельную силовую структуру пожарной надстройки. Кузов выполнен по распространенной в те годы технологии: деревянный несущий каркас обшит стальными наружными панелями, и даже у каждой двери и каждого люка пожарных отсеков есть свой каркас из дерева. В качестве специальных сигналов использовались красные фонари - проблесковых маячков в 40-е годы еще не существовало.

Немецкая пожарная автолестница "Метц" на шасси советского автомобиля ЗИС-6 (1947 год)

В довоенные годы советская пожарная охрана комплектовалась автолестницами, приобретёнными в Германии. Отличавшиеся высокой надёжностью и качеством сборки они служили достаточно долго. Самым слабым звеном в иностранных пожарных автолестницах было шасси, страдающее от невысокого качества советских мостовых. Складывалась парадоксальная ситуация, когда шасси приходило в негодность, а комплект колен со всеми механизмами свой ресурс не выработывал. Специалистами пожарной охраны Москвы и Ленинграда ещё в довоенные годы была освоена перестановка иностранных лестниц на отечественное шасси. Процесс постройки такой автолестницы занимал примерно один месяц. Великая Отечественная война вмешалась в планы пожарных специалистов, и в военные годы такие работы не проводились. В первые послевоенные годы процесс приобрёл новый импульс в развитии, когда из нескольких разбитых войной автомобилей и трофейных автолестниц специалистами технической службы собирались так необходимые пожарным специальные автомобили.

Примером такого технического творчества является металлическая лестница Metz DL-26, установленная специалистами технической службы московской пожарной охраны в 1947 году на дооборудованное и усиленное отечественное шасси ЗИС-6.



Этот пожарный автомобиль, как и ряд других, был восстановлен специалистами технической службы Управления пожарной охраны Мособлисполкома к 60-летию советской пожарной охраны в 1978 году и длительное время хранился на отдельном посту ПЧ-29 в подмосковной Балашихе. Ныне автолестница - экспонат ГБУК Московской области "Военно-технический музей".



Пожарная автоцистерна ПМЗ-11 (1955 год)

Пожарные автоцистерны ПМЗ-11 изначально выпускались Топкинским и Варгашинским заводами противопожарного оборудования. Серийный выпуск начат с 1952 года. С 1955 года автомобиль выпускался только Варгашинским заводом.

Автомобиль предназначался прежде всего для обеспечения пожарных частей сельскохозяйственных предприятий и небольших населённых пунктов. География его применения была огромна: эти пожарные автоцистерны применялись во всех республиках СССР. С учётом географического расположения Варгашинского завода противопожарного оборудования значительное количество этих автомобилей эксплуатировалось на Урале и в сибирских областях. Шасси "Урал-ЗИС-5" было хорошо известно послевоенному поколению водителей, что облегчало их массовую подготовку.



Боевой расчёт составлял 6 человек. Ёмкость цистерны для воды составляла 1420 литров, бака для пенообразователя - 80 литров. Подача воды осуществлялась насосом ПН-25А. Кузов пожарной автоцистерны был закрытого типа, а цистерна для воды имела систему обогрева отработанными газами.

Всего выпущено около 3000 автоцистерн этой марки. Серийный выпуск пожарных автоцистерн, достигнув своего пика в 1955 году, постепенно снижался по мере освоения выпуска Варгашинским заводом противопожарного оборудования новой автоцистерны ПМГ-19 на шасси ГАЗ-63.

До наших дней в разных городах России сохранилось несколько пожарных автоцистерн ПМЗ-11. Несколько таких автомобилей установлены в виде памятников.



Пожарная автоцистерна ПМЗ-9М (1955 год)

Пожарная автоцистерна ПМЗ-9М (модель 9 модернизированная) выпускалась серийно Прилуцким заводом противопожарного оборудования в 1953-1955 годах по проекту и чертежам, подготовленным Особым конструкторским бюро № 8. Всего выпущено 1440 автомобилей, поступавших в пожарные гарнизоны больших советских городов и крупных промышленных предприятий.

Ёмкость цистерны для воды составляла 1680 л, бака для пенообразователя - 120 л. Отличительными конструктивными особенностями автоцистерны были: пенобак, расположенный внутри цистерны для воды, вакуумная система центробежного пожарного насоса, работавшая от тормозной системы базового шасси и выступ цистерны для воды, занимавший часть кабины боевого расчёта.

Конструкция пожарной автоцистерны ПМЗ-9М имела ряд недостатков, что побудило конструкторов Особого конструкторского бюро № 8 к разработке документации на пожарную автоцистерну ПМЗ-17, с началом серийного выпуска которой в 1955 году выпуск ПМЗ-9М был прекращён.



Один из экземпляров автоцистерны ПМЗ-9М был восстановлен работниками музея ГУП "Мосгортранс" и до сих пор принимает активное участие в показах ретротехники, проводимых предприятием.

Автонасос ПМЗ-18 (1959 год)

Пожарный автонасос ПМЗ-18 выпускался серийно с 1955 года Прилуцким заводом противопожарного оборудования. Проектные чертежи для него были разработаны Особым конструкторским бюро № 8. Изначально выпускался на шасси ЗИС-150, с 1959 года - на шасси ЗИЛ-164. В 1960 г. в связи со сменой обозначений пожарной техники получил индекс АН-30 (164) 18. Автонасос имел самый большой среди автомобилей этого типа бак так называемой "первой помощи" объёмом в 465 л.

Для своего времени рекордным был запас вывозимых на по-



жар напорных рукавов: 16 рукавов диаметром 51 мм и 33 рукава диаметром 66 мм. Надёжность конструкции автонасоса ПМЗ-18 пользовалась уважением у водителей. По мере поступления новой пожарной техники старые автонасосы из городов передавались на вооружение добровольных пожарных дружин в сельские районы.

Представленный на выставке пожарный автонасос ПМЗ-18 был обнаружен любителями отечественной техники в одном из колхозов Московской области. Летом 2007 года он был восстановлен специалистами Службы материально-технического обеспечения ГУП "Мосгортранс" и с тех пор автомобиль постоянно участвует в праздничных выставках и показах техники предприятия.

Автонасос был восстановлен в том состоянии, в котором был получен на реставрацию, то есть с сохранением всех особенностей, внесённых в его конструкцию при поступлении в колхоз. В его кузове в дополнение к имеющемуся баку первой помощи был установлен водяной бак ёмкостью свыше 1000 л, необходимый для вывоза запаса воды на тушение пожара в сельской местности. Автомобиль представляет собой большую историческую ценность, являясь единственным сохранившимся экземпляром пожарного автонасоса ПМЗ-18 на территории постсоветского пространства.

Автоцистерна ПМГ-36 (1960 год)

Советская противопожарная промышленность фактически сразу обратила внимание на шасси ГАЗ-51. Одна из первых советских автоцистерн с полностью закрытым кузовом. Выпускалась Грабовским заводом противопожарного оборудования в 1950-1953 годы. Всего выпущена 691 единица. Ёмкость цистерны для воды - 1000 л, бака для пенообразователя - 50 л. Центробежный пожарный насос ПН-25А, производительностью 20 л/с. Конструкция кузова - обшивка листами металла по деревянному каркасу.

В 1957 году появляется опытный образец автоцистерны на шасси ГАЗ-51А следующего поколения, получивший обозначение ПМГ-36. С 1960 года он получил обозначение АЦ-20(51 А)36. Серийный выпуск автомобиля закончился в 1966 году в связи с репрофилированием завода.

Особенностью автоцистерны была попытка конструкторов использовать один из патрубков пожарного насоса для питания постоянно подсоединённого ствола "первой помощи". В серийных автоцистернах от этой идеи отказались.

Ёмкость цистерны для воды составляла 1100 л, бака для пенообразователя - 50 л. Центробежный насос ПН-20 обеспечивал производительность в 20 л/с.

Автоцистерна использовалась в качестве пожарного автомобиля для крупных сельскохозяйственных предприятий и посёлков городского типа. Данная автоцистерна восстановлена специалистами ГУП "Мосгортранс" и принимает постоянное участие в показах техники, проводимых предприятием. П

(Продолжение следует.)

