

УПРАВЛЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ ГРОДНЕНСКОГО ОБЛИСПОЛКОМА  
ОТДЕЛ ОБРАЗОВАНИЯ, СПОРТА И ТУРИЗМА  
ДЯТЛОВСКОГО РАЙИСПОЛКОМА  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«ЦЕНТР ТВОРЧЕСТВА ДЕТЕЙ И МОЛОДЁЖИ Г. ДЯТЛОВО»

**Проект: «Пожарный автомобиль ПМЗ-1  
в Великой Отечественной войне 1941 –1945 г.г.»**

Автор: Марков Андрей Олегович,  
учащийся кружка «Стендовый моделизм»

Руководитель: Бойко Фёдор Феофанович,  
педагог дополнительного образования,  
«Стендовый моделизм», высшей категории

г. Дятлово  
2015

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ ПОЖАРНОЙ ТЕХНИКИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ И СССР В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД .....	4
ГЛАВА 2. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ПОЖАРНОГО АВТОМОБИЛЯ ПМЗ-1 .....	6
ГЛАВА 3. ПМЗ-1 В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941—1945 Г.Г. ....	8
3.1. РОЛЬ ПОЖАРНЫХ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, СОСТОЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ПАРКА ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ СССР .....	8
3.2. ПМЗ-1 В ОБОРОНЕ МОСКВЫ .....	9
3.3. ПМЗ-1 В БЛОКАДНОМ ЛЕНИНГРАДЕ .....	10
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	12
ЛИТЕРАТУРА .....	13

## ВВЕДЕНИЕ

В отечественной литературе на военную тематику, как и в публикациях зарубежных изданий, незаслуженно мало внимания уделяется исследованию роли пожарной техники, в частности пожарных автомобилей, во Второй мировой войне. Хотя эта техника, в отличие от самолётов, танков и артиллерийских орудий, не принимала непосредственного участия в боевых действиях, но она, туша пожары в тылу и населённых пунктах прифронтовой полосы, внесла достойный вклад в достижения победы над врагом. Поэтому, по мнению автора, тема эта заслуживает среди историков и исследователей большего внимания и необходимо хотя бы частично устранить этот пробел, установив на примере пожарного автомобиля ПМЗ-1, какую роль сыграла эта техника в Великой Отечественной войне.

**Цель исследования** – выяснить причину разработки и запуска в промышленное производство пожарного автомобиля ПМЗ-1, и какую роль в Великой Отечественной войне и истории развития пожарной автомобильной техники СССР сыграла эта конструкция.

**Задачи исследования** – установить уровень развития пожарной автомобильной техники в дореволюционной России и СССР в предвоенный период;

- обосновать причины разработки и промышленного освоения пожарного автомобиля ПМЗ-1;

- выяснить, какую роль сыграл пожарный автомобиль ПМЗ-1 в Великой Отечественной войне.

**Гипотеза исследования** – можно предположить, что пожарный автомобиль ПМЗ-1 во время Великой Отечественной войны был одним из основных и наиболее массовых автомобилей в противопожарной системе СССР и вынес основную тяжесть борьбы с огнём в этот период.

**Методы и средства исследования.**

- сбор информации: теоретический и практический метод;

- обработка информации: количественный метод (статистический), качественный метод (содержательный).

## ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ ПОЖАРНОЙ ТЕХНИКИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ И СССР В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Пожарная охрана дореволюционной России оснащалась в основном ручными пожарными поршневыми насосами, устанавливаемыми на конных обозах. К 1914 г. было 6 тысяч 20 поршневых насосов и 120 паровых пожарных труб (насосов). Мощность паровых насосов была 11–30 кВт. Это позволяло при напоре обеспечивать подачу воды 750 – 2250 л/мин. на высоту до 15 м.

Первый в России пожарный автомобиль был построен в 1904 году на фабрике фирмы «Фрезе и К». Автомобиль оснащался одноцилиндровым двигателем мощностью 8 л.с. и был предназначен для доставки к месту пожара противопожарной команды из десяти человек. В состав оборудования входили две лестницы, стендер (колонка гидранта) и рукава длиной 80 саженей. В том же году пожарный автомобиль на шасси от «Даймлер», оснащённый цистерной, насосом, стендером, пожарными рукавами и предназначенный для перевозки противопожарной команды из 14 человек, был построен петербургским обществом «Г. А. Леснер». Первый пожарный автомобиль для Москвы построили также на фирме «Г. А. Леснер» в 1908 году. В 1913 г. Русско-Балтийский вагоностроительный завод выпустил несколько пожарных автомобилей на шасси «Руссо-Балт-Д24-40».

После революции состояние пожарной охраны было крайне тяжелое. К началу 1918 г. в стране не было ни одного промышленного предприятия, производившего пожарную технику и пожарный инвентарь.

Энтузиасты приспособляли для перевозки боевых расчетов и пожарного оборудования автомобили иностранных фирм «Фиат», «Паккард» и другие. Это были автомобили с мощностью двигателей 25–30 кВт. Пожарный автонасос «Паккард» грузоподъемностью 2 т имел запас воды 1400 л, подача насоса была равна 1500 л/мин, боевой расчет составлял 6 человек. Пожарный автонасос «Фиат» грузоподъемностью 1,5 т имел запас воды 365 л, боевой расчет 10 человек.

В период индустриализации и коллективизации сельского хозяйства (1926-1932 гг.) в стране начато планомерное производство пожарных автонасосов. Первой такой машиной был автонасос АМО-Ф15. Грузоподъемность шасси 1,5 т, мощность двигателя около 30 кВт, насос мог подавать 720–940 л/мин воды. Ее запас на машине был равен 350 л, боевой расчет составлял 8 человек.

В 1931–1932 гг. вступили в строй Горьковский и Московский автозаводы. Они выпускали автомашины ГАЗ и ЗИС. На их базе было начато проектирование и создание пожарных машин ПМГ (горьковского завода)

и ПМЗ (московского завода ЗИС). Началась разработка пожарных машин со специальными средствами тушения.

В предвоенный период (1932–1937 г.г) была создана серия пожарных автоцистерн на базе отечественных автомобилей ЯГ-4 и ЯГ-10.

С 1933 г. пожарные машины выпускались только на шасси отечественных автомобилей.

## ГЛАВА 2. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ПОЖАРНОГО АВТОМОБИЛЯ ПМЗ-1

В 1934 году на московском заводе пожарных машин начали выпускать хорошо оснащённую по тем временам мощную пожарную машину ПМЗ-1. Появлению этих машин способствовал такой важный фактор, как недостатки пожарного автомобиля АМО-Ф15, которые заключались во множестве производственных недоделок. Главную же недоработку видели в малой мощности мотора, не позволявшей подавать в огонь нужного количества воды. И, если устранить производственные дефекты не составляло больших проблем, то увеличить подачу воды на пожарном АМО-Ф-15 не представлялось возможным из-за того, что нельзя было форсировать мотор. Для этого требовался более мощный двигатель — такой, как у ГАЗ-АА, а еще лучше — как у грузовика ЗИС-5, на удлинённом, на 610 мм шасси которого — ЗИС-11, освоили выпуск пожарных машин ПМЗ-1.

Машина имела в кормовой части рамы двухступенчатый центробежный насос Д-20 производительностью 1400 литров в минуту, шестицилиндровый двигатель мощностью 75 л.с. (у АМО-4 — 60 л.с.), а узлы трансмиссии отличались более совершенными конструкционными решениями. Кроме этого на раме располагалась надстройка, с каждого борта которой были сидение для шести пожарных и катушки с выкидным рукавом. Аналогичные, но большего размера, катушки подвешивались в корме машины. Над насосом внутри надстройки помещался бак с водой на 360 литров для оказания первой помощи, соединённый трубами с насосом. Забирные рукава и различные лестницы крепились над надстройкой, в ящики которой укладывались пожарные инструменты и принадлежности, а в закрывающиеся ниши подножек — лопаты, багры, ломы и прочее. На правой подножке крепились два огнетушителя, а на левой — стендер. Машина получилась настолько удачной, что базовые идеи были приняты за основу в конструкционных разработках последующих моделей (ПМЗ-2, ПД-10 и др.).

ПМЗ-1 понравилась пожарным за мощный двигатель, позволявший с помощью разветвителей обеспечить работу сразу четырех стволов. Благодаря этому небольшой пожар нередко удавалось, пользуясь привезённой водой, погасить с помощью одной машины, на которой приезжала солидная команда — до 16 человек.

## Технические характеристики пожарного автомобиля ПМЗ-1

Длина с задней катушкой _____	7500 мм;
Ширина _____	2300 мм;
Высота _____	2330 мм ;
База _____	4420 мм;
Колея передних колес _____	525 мм;
Колея задних колес _____	1675 мм;
Размер шин _____	34 x 7 дюймов;
Дорожный просвет под задним мостом _____	270 мм;
Дорожный просвет под передним мостом _____	310 мм;
Радиус поворота _____	9,6 м;
Масса в боевой готовности _____	6000 кг;
Наибольшее давление насоса _____	14 кг/см <sup>2</sup> ;
Производительность насоса _____	1500 л/мин;
Выкидные рукава на боковых катушках _____	2 x 80 м;
Выкидные рукава на задних катушках _____	2 x 160 м;
Емкость бензобака _____	60 л;
Расход топлива _____	30 л на 100 км ;
Емкость бака первой помощи _____	360 л;
Экипаж _____	14 чел.;
Максимальная скорость с полной нагрузкой	60 км/ч;
Двигатель _____	карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый;
Рабочий объем двигателя _____	5550 см <sup>3</sup> ;
Степень сжатия _____	4,2;
Диаметр цилиндра _____	101,6 мм;
Ход поршня _____	114,3 мм;
Максимальная мощность _____	73 л.с.;
Частота вращения коленвала _____	2400 об./мин.

## ГЛАВА 3. ПМЗ-1 В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941 – 1945 ГОДОВ

### 3.1. РОЛЬ ПОЖАРНЫХ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, СОСТОЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ПАРКА ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ СССР

Во время Великой Отечественной войны 1941 –1945 годов роль пожарных трудно переоценить. Они боролись с огнём, помогали эвакуировать людей и оборудование, одними из последних покидали оставляемые города.

Впервые пожарные вступили в борьбу с огнём 22 июня 1941 года в Минске, Орше, Смоленске, Бресте, Мозыре, Вильнюсе и других городах СССР.

7 ноября 1941 года пожарные приняли участие в историческом параде на Красной площади, откуда одни ушли на фронт, другие вернулись защищать город.

С началом войны пожарные западных областей Украины, Белоруссии, Брянщины, Смоленщины эвакуировали вглубь страны более 200 пожарных автомобилей и другое ценное пожарно-техническое вооружение. Для выполнения поставленных задач была нужна эта техника, особенно специализированные пожарные автомобили. Пожарный автомобиль мог быстро доставить к месту возгорания пожарную команду с запасом воды и соответствующим оборудованием, при этом быстро приступить к тушению пожара.

К 22 июня пожарная охрана полностью перешла на новые автомобили, на шасси ЗиС и ГАЗ. ПМГ-1, ПМЗ-1 и ПМЗ-2 были основным видом пожарного вооружения во время Великой Отечественной войны.

С началом войны заводы противопожарной техники были переориентированы на выпуск военной продукции, но продолжали выпускать огнетушители и другие ручные средства для борьбы с огнём. В тяжёлых военных условиях ощущался острый недостаток пожарной техники, поэтому вся нагрузка была возложена на пожарные автомобили, выпущенные в предвоенный период. Среди них были и ПМЗ-1, мощные, хорошо оборудованные машины, как нельзя лучше подходившие для выполнения поставленных задач. На местах работники пожарной охраны изыскивали пути адаптации грузовых автомобилей под пожарные, переоборудовали имеющиеся пожарные автомобили, делая их более мощными.

В трудных условиях войны промышленность перешла на выпуск пожарных машин упрощённой конструкции, с передним расположением насосов ПД-10 и кузовом для личного состава.



### 3.2. ПМЗ-1 В ОБОРОНЕ МОСКВЫ

Первый налёт фашистских самолётов на Москву произошёл 21 июля 1941 года, обезврежены тысячи «зажигалок», потушены крупные пожары. В Москве сформировано 12 тысяч 736 пожарных команд, 3 тысячи 600 групп противопожарной защиты, на вооружении которых были в основном собственные и эвакуированные из западных районов страны пожарные автомобили ПМГ-1, ПМЗ-1 и ПМЗ-2 и другое пожарно-техническое оборудование довоенного производства. Во время войны эти пожарные машины получили широкое применение в борьбе с пожарами на территории всей страны. Именно эти пожарные машины были на вооружении военизированных пожарных команд Москвы во время бомбардировок города.

Несмотря на все положительные качества, в конструкции ПМЗ-1 и её сородичей имелись и ряд серьёзных просчётов, выявленных при эксплуатации в столь суровых условиях. Существенным недостатком автомобилей ПМЗ-1 являлось размещение боевых расчётов пожарных на боковых открытых сиденьях, особенно это сказывалось зимой. Холодный ветер пронизывал насквозь, промокшая брезентовая форма становилась твёрдой как железо, пожарные превращались в беспомощных ледяных пленников. Многочисленные повреждения водопроводных сетей сводили на нет все усилия боевого расчёта машины ПМЗ-1, имеющей в запасе всего 360 л воды. Но это не помешало пожарным столицы бороться с огнём и до конца выполнить свой долг.

Основную тяжесть борьбы с пожарами в Москве, особенно с крупными (их было более 700), под непрекращающимися бомбежками вынесла на себе военизированная пожарная охрана под руководством опытейших и отважных руководителей: И. Троицкого, М. Павлова, А. Рубина, В. Бринка, Н. Герасимова, П. Данилова и др.

Бомбардировки Москвы продолжались с перерывами около 10 месяцев. Всего немецко-фашистской авиацией было сброшено на город около 100 тысяч зажигательных и более 1600 фугасных бомб, возникло много пожаров и загораний, однако все очаги пожаров быстро ликвидировались силами пожарных и формированиями местной противовоздушной обороны.

Достойный вклад в оборону Москвы во время Великой Отечественной войны внесли пожарные столицы. Войска фашистской Германии пытались поджечь Москву с воздуха, но им это так и не удалось благодаря мужеству и отваге воинов-пожарных, которые с честью и достоинством выдержали это испытание. За героическую работу по тушению сложных пожаров в условиях военного времени, за мужество и доблесть личного состава Московская пожарная охрана 6 сентября 1947 года была награждена орденом Ленина.

Кроме героической обороны Москвы, пожарные части наряду с военными и гражданским населением, защищали от врага и другие города СССР, такие как Севастополь, Сталинград, Смоленск, Киев, Минск, Тулу и др. Особенно нужно отметить пожарных блокадного Ленинграда, проявившие чудеса мужества и героизма при защите города.

### 3.3. ПМЗ-1 В БЛОКАДНОМ ЛЕНИНГРАДЕ

8 сентября 1941 года вокруг Ленинграда сомкнулось кольцо вражеской блокады. К этому времени в нем находилось более 2,5 млн. человек, в том числе около 400 тысяч детей. В тот же день вражеская авиация совершила первый массированный налет на город. За два часа фашисты сбросили на Ленинград 6 тысяч 327 зажигательных и фугасных бомб. Вспыхнуло 178 пожаров. Все пожары, кроме одного, были в течение 2 – 3 часов потушены. Пожар в Бадаевских складах охватил более 70 зданий, сгорело около 40 помещений, в которых, по официально опубликованным данным, находилось 3 тысячи тонн муки и 2,5 тысячи тонн сахара. До 1 тыс. тонн горелой муки и до 900 тонн горелого сахара, благодаря действиям пожарных, были спасены и в дальнейшем переработаны пищевыми предприятиями. В тушении всех очагов возгораний большая заслуга принадлежит пожарным машинам ПМЗ-1 и их экипажам.

9 сентября, когда немецкая авиация снова бомбила Ленинград, в борьбе с последствиями налётов и обстрелов, не считая пожарных команд города, участвовало 16 тысяч 540 бойцов объектовых и участковых команд МПВО, 1 тысяча 500 бойцов аварийно-восстановительных подразделений, 1 тысяча 850 бойцов дружин Красного Креста, 70 санитарных и 103 пожарных машины. Среди них основу составляли ПМЗ-1.

С этого времени воздушные налёты повторялись каждую ночь. В течение сентября, октября и ноября на город было совершено около 100 налётов и сброшено 64 тысячи 930 зажигательных и 3 тысячи 55 фугасных бомб.

Можно вспомнить множество эпизодов блокадной поры, где пожарные, используя свои ПМЗ-1, проявляли мужество и героизм. Это пожар Центрального государственного исторического архива и госпиталя на Суворовском проспекте (1941 г.), Гостиного двора (1942 г.), на железнодорожной станции Ржевка (1942 г.), на нефтебазе Красный Нефтяник (1943 г.) и многие другие.

Всего же за время блокады на Ленинград было сброшено 102 тысячи 520 зажигательных и 4 тысячи 653 фугасные бомбы, 148 тысяч 478 тяжелых артиллерийских снарядов (в среднем по городу ежедневно производилось 245

выстрелов, на каждый квадратный километр городской территории приходилось 16 фугасных, свыше 320 зажигательных бомб, 480 снарядов). От вражеских поражений в городе возникло 13 тысяч 455 пожаров.

Наиболее интенсивные бомбардировки противник совершал в первые месяцы осады города. В результате обстрелов и бомбёжек в течение 872-дневной блокады было убито 16 тысяч 747 и ранено 33 тысячи 782 мирных жителя Ленинграда.

Пожарная охрана Ленинграда потеряла за время блокады 53% пожарных машин и 1583 человека, 600 пожарных умерло от голода. За беспредельное мужество и героизм пожарная охрана НКВД г. Ленинграда награждена орденом Ленина.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе исследования выявлено, что в дореволюционной России, пожарная техника была развита слабо, автомобильной техники было мало, и базировалась она, в основном, на иностранных разработках.

Советский период дал импульс развитию автомобильной промышленности, в тридцатые годы был накоплен собственный конструкторский и производственный опыт по использованию шасси базовых моделей автомобилей для выпуска более сложных образцов пожарной техники.

Но главным недостатком их была малая мощность двигателей.

Для устранения его на шасси автомобиля ЗиС-11, был сконструирован и запущен в массовое производство пожарный автомобиль ПМЗ-1, ставший базой для конструкторских разработках последующих моделей пожарной техники.

ПМЗ-1 была одним из основных видов пожарного вооружения во время Великой Отечественной войны. Несмотря на свои недостатки (размещение боевых расчётов пожарных на боковых открытых сиденьях, малый запас возимой воды – всего 360 литров), в 1941 – 1945 годах эти специализированные автомобили получили широкое применение в борьбе с пожарами. Именно они были на вооружении военизированных пожарных команд Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Севастополя и других городов СССР и вынесли основную тяжесть борьбы с пожарами во время бомбардировок и артобстрелов городов, а также ещё долго несли службу в послевоенный период.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Пожарная техника: Учебник /Под ред. М.Д. Безбородько.-М.: Академия ГПС МЧС России, 2004.-550 с.
2. Савельев П. Исторические вехи пожарной охраны России. Пожарное дело. 1993 год. №4. с. 2. с. 43.
3. Техника молодежи, № 5/2002
4. Титков В. Московские пожары. Пожарное дело. 1989. №7. с. 44.