**01-174 АШП-4( 69А) мод. 40, ПМШ-4 4-дверный пожарный штабной автомобиль на шасси ГАЗ-69А 4х4, боевой расчет, радиостанция РУ25-56/А, полный вес 1.975 тн, М-20 55 лс, 90 км/час, штучно, Прилукский завод ППО п. г. т. Ладан, 1959 г.**



.

*Из книги Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., А. В. Карпов, Москва, 2016. Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства. Спасибо, Александр Васильевич, за все Ваши труды.*

История автомобилей, которые мы сегодня называем штабными, своими корнями уходит в начало XX века к временам появления самых первых автомобилей, приспособленных для целей пожаротушения. Смысл их появления был прост: оперативное прибытие на пожар командира, руководителя тушения пожара. Их столь раннее появление было обусловлено рядом преимуществ: автомобиль, в отличие от той же лошади, всегда был готов к выезду, снаряжение руководителя уже находилось в автомобиле. Обгоняя тихоходные автолинейки, брандмайор первым прибывал к месту вызова и ещё до подхода главных пожарных сил мог оценить обстановку по внешним признакам и принять необходимые решения.

Со временем, наступившим в СССР в начале 30-х годов, с ростом числа крупных пожаров, количества прибывавших на их тушение пожарных подразделений и их технической оснащенности, руководителю тушения пожара понадобились помощники, взявшие на себя часть его забот: анализ складывающейся обстановки, учёт и расстановку прибывающих подразделений. Появился так называемый штаб пожаротушения, в состав которого входили наиболее опытные и подготовленные пожарные специалисты.

Сформировались определенные требования к материально-техническому обеспечению такой управленческой деятельности: рабочее место, его ограждение и обозначение, средства телефонной и радиосвязи, оборудование освещения, необходимое снаряжение, документация. Работу такого штаба очень быстро оптимизировали, сформировав постоянные сработанные смены и переведя их на суточный график работы. Под эти цели были выделены специально оснащённые автомобили, выполнявшие чисто транспортную функцию - доставку штаба пожаротушения к месту вызова.

Послевоенное развитие штабных пожарных автомобилей продолжило тенденций недавнего прошлого - они также выполняли транспортную функцию и использовались как оперативно-служебные автомобили. Основной машиной на протяжении второй половины 40-х годов для транспортных нужд УПО Москвы являлась надёжная М-1, с 1950 года активно заменяемая ГАЗ М-20 «Победа».

В конце 50-х годов появляется первый отечественный штабной пожарный автомобиль заводского производства. По всей видимости проектную документацию на него готовило ОКБ-8. Изготавливался он на шасси ГАЗ-69А и в отличие от выпускавшихся тогда ПМГ и ПМЗ получил нелогичное обозначение, никак не связанное с маркой шасси - пожарная штабная машина ПШМ-40. Впрочем, в пожарной охране он обозначался уже по новой системе обозначений АШП-4(69А)40. В марке автомобиля в качестве значимого параметра указывалось количество пожарных боевого расчёта, вывозимого автомобилем на пожар. Подобное обозначение станет характерным для вскоре появившихся автомобилей-лабораторий и других, например, агитационных автомобилей.

Автомобиль традиционно предназначался для доставки к месту пожара штаба пожаротушения, обеспечения его работы и по нормам того времени должен был применяться в пожарных гарнизонах, имевших более трёх городских пожарных частей. В имеющемся отчёте по продукции Прилукского завода за время пребывания в Киевском совнархозе выпуск данного автомобиля не указан. Поэтому дату его создания в металле можно определить лишь по данным заводского архива.

Кузов АШП-4(69А)40 был закрытый, с жёсткой рамой и трубчатым каркасом, съёмным тканевым тентом, четырьмя дверьми, двумя рядами сидений, рассчитан на 5 человек. Из особенностей конструкции следует отметить наличие стола между передними и задними сиденьями. Имелись: отопитель, обогреватель лобового стекла, противосолнечные козырьки. Автомобиль оборудовался специальным звуковым сигналом-сиреной, фарой-прожектором, лобовой мигающей фарой и световыми указателями поворота.

Сегодня трудно оценить масштабы выпуска этого автомобиля. Возможно, он так и не состоялся, а в пожарные подразделения была направлена лишь техническая документация для его производства на местах.

**Основная техническая характеристика**

Вес укомплектованного штабного автомобиля с личным составом 5 человек, кг 1975;

Габаритные размеры, длина ширина высота, мм:3850х1750х2100;

Угол свеса, передний/задний, град. 45/35

Двигатель, марка, тип и число цилиндров: М-20, карбюраторный, 4-тактный, 4-цилиндровый

Наибольшая эффективная мощность, л. с. 55

Число оборотов коленчатого вала при наибольшей мощности, 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент, кгм 12,7

Степень сжатия: 6,2—6,5

Средства связи: тип радиостанции: РУ25-56/А,

Блок питания: два параллельно включенных аккумулятора 6-СТ-54 и вибропреобразователь;

Радиус действия радиостанции, км: до 25

Антенна: штыревая с тремя фиксированными положениями;

Высота антенны, мм: 1890

Оборудование для работы штаба: стол с двумя откидными боковыми досками, 300х300 мм

Емкость: топливного бака, л: 60, системы охлаждения двигателя 12

Тормозной путь со скоростью 30 км/час, м 6

Норма расхода топлива, л/100 км: 18

Максимальная скорость, км/час: 90.

Вместе с этим, идея использования шасси ГАЗ-69А нашла своих сторонников в пожарном деле, и АШП-4(69А) модели 40 послужил своеобразной базой для создания нескольких автомобилей ППЛ. .

В статье «Передвижная лаборатория» в журнале «Пожарное дело» № 7 за 1967 год приводится описание автомобиля ППЛ, созданного пожарно-испытательной станцией Азербайджана на базе штабного автомобиля модели 40. Для переоборудования был выбран именно этот автомобиль, так как по скорости, проходимости, грузоподъемности он наилучшим образом отвечал поставленным задачам.

В соответствии с проектом переоборудования, составленным коллективом пожарно-испытательной станции совместно с отделом пожарной техники УПО Азербайджанской ССР, работники технической части изготовили вместо съёмного тканевого тента сварной верх из декапированного железа толщиной 2 мм, который жестко приваривался к нижней части кузова. Его верх покрывался изнутри антишумовой замазкой и обшивался электрокартоном. Дверцы наращивались сварными конструкциями, в которые вставлялись съёмные рамы с заполнением из плексигласа толщиной 3 мм. Стекла укреплялись профилированным резиновым шнуром с замками. Поскольку отсеки закрывали заднее окно, на передних левых дверцах со стороны шофера пришлось укрепить зеркало обзора заднего вида. Запасное колесо переносилось из багажника под кузов в заднюю часть автомобиля.

Верх кузова немного удлинялся, а задняя его часть выравнивалась с обрезом, как у автомобиля ГАЗ-69. Это позволило получить два отсека: первый - с дверцами над сиденьем внутри кузова, второй - с дверцами снаружи в задней части кузова над багажником.

В верхнем отсеке помещались два комплекта боевой одежды и снаряжения (брезентовые плащи и рукавицы, ватные телогрейки, резиновые сапоги и др.), в отсеке ниже - четыре чемодана с приборами и оборудованием для исследования пожаров, в багажнике - киносъемочный аппарат со всеми принадлежностями, магнитофон «Репортер», групповой аккумуляторный электрофонарь, шанцевый и шоферский инструмент, бачок с маслом и другое оборудование.

На столике в кузове была установлена радиостанция. Чтобы избежать перегрузки задних рессор, их усилили, добавив один лист. По мнению бакинских специалистов эксплуатация пожарной передвижной лаборатории дала удовлетворительные результаты.

Аналогичная разработка была осуществлена специалистами ИПЛ города Минска, возможно среди коллективов пожарных лабораторий шёл активный обмен опытом по созданию таких автомобилей.

На старых фотографиях можно увидеть штабные пожарные автомобили на шасси ГАЗ-69. К сожалению, сказать что-то по их устройству сегодня сложно. Хотя кузов был немного просторнее, чем у серийной модели 40, все эти автомобили имели общий недостаток - они оставались по-прежнему тесными, как для людей, так и для оборудования штаба пожаротушения. На практике требовалось что-то более вместительное.