**01-217 ОША-5 (22034), РАФ-22034 4х2 4-дверный пожарный оперативный штабной микроавтобус для обеспечения работы штаба пожаротушения, боевой расчёт 4+1, полный вес 2.7 тн, ЗМЗ-2203 95 лс, 120 км/час, опытная партия, РАФ г. Рига 1976 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.*

 В середине 70-х годов предпринимается одна из наиболее интересных попыток создать современный штабной автомобиль. За базу его берется продукция завода РАФ, выпуск которой был освоен совсем недавно. В линейке автомобилей этого завода пожарный автомобиль появляется в первый год начала производства - в 1976-й.

 Приказом ВПО «Союзавтобуспром» №56 от 14 декабря 1976 года создаётся межведомственная комиссия по проведению приемочных испытаний образца оперативно-штабного пожарного автомобиля РАФ-22034. Акт о результатах проведения испытаний следовало представить на утверждение до 30 марта 1977 года. Я не думаю, что испытания пожарной модификации автомобиля, получившей обозначение ОША-5(22034) (оперативно-штабной автомобиль с боевым расчётом 5 человек), выявили какие-то серьёзные проблемы. Опытный образец на фотографиях легко определяем по юбке кузова, покрашенной зачем-то в белый цвет. И надписи «г. Рига» на борту. Другой отличительной чертой пожарных микроавтобусов заводского изготовления этой марки являются три фары в ряд, закреплённые на передней части крыши кузова, перед установкой СГУ-60.

 Описания этого автомобиля профессиональная литература для нас не сохранила. Несколько слов ему уделено в двух книгах 1988 года издания. Чуть подробнее в «Современных пожарных автомобилях» Ю. Ф. Яковенко, более схематично, с описанием лишь компоновки салона в «Пожарной технике» под редакцией А. Ф. Иванова.

 Особое внимание создателями было уделено оптимальной организации интерьера кузова штабного автомобиля. В салоне имелся столик, шкафчик, три кресла. Все сиденья оборудовались ремнями безопасности.

 По традиции основное пожарное оборудование штаба пожаротушения: изолирующие противогазы, резервные регенеративные патроны и кислородные баллончики, боевая одежда и снаряжение, фонари, раскладные столики находилось в задней части кузова, отделённой перегородкой от основной части салона. На автомобиле РАФ-22034 оборудование было размещено на разных уровнях и крепилось с помощью быстродействующих приспособлений. Открывающуюся вверх заднюю дверь, через которую осуществлялся доступ к оборудованию, использовали в качестве навеса при работе с выносным оборудованием в условиях атмосферных осадков. Площадка перед задней дверью освещалась двумя фарами.

 На автомобиле была реализована интересная новинка. Идея эта витала давно - следуя на пожар, зная что горит и имея информацию об обстановке по внешним признакам, штаб пожаротушения, уже следуя на пожар, мог ознакомиться с оперативным планом объекта, определить место пожара и первоочередные действия. Идея замечательная, но во времена до появления вычислительной техники была не выполнима технически. Здесь не смог бы помочь даже проектор «Этюд», предусмотренный на модели 79Б: куда его подключать в движении, как смотреть в тесноте АШ-5(452)? Не мудрено, что эти проекторы остались только на бумаге норм положенности. В пожарном РАФе внутренняя специальная компоновка и комплектация салона позволяли просматривать диапозитивы с оперативными планами пожаротушения на ходу автомобиля. Для необходимого затемнения салона (если кто не помнит - диафильмы смотрели в темноте) во время демонстрации диапозитивов все окна оборудовались шторками.

 Радиостанции позволяли поддерживать связь с ЦППС и другими пожарными подразделениями на месте вызова. На опытном образце автомобиля их было размещено аж 4 штуки. Имелись достаточно редкие возможности для второй половины 70-х годов: производить необходимые математические вычисления на микроЭВМ (ныне - калькулятор), записывать предварительные решения и команды на ленту диктофона. Разумеется, присутствовала громкая связь - установка СГУ-60.

 Задумка создать современный штабной автомобиль успехом не увенчалась. Пожарный РАФ-22034 был выпущен лишь небольшой партией, возможно, несколькими экземплярами. Подобные автомобили эксплуатировались в Московском и Ленинградском гарнизонах пожарной охраны, ну и, конечно, на их родине - в Риге.

 Почему пожарная фабричная модель не получила широкого распространения? Я думаю, что всё кроется в разнообразии выпускаемых заводом модификаций автомобилей - прежде всего, наиболее широко распространенных - медицинской и милицейской, пожарной, маршрутного такси, автомобилей обеспечения велогонок и т.д. Советскому автомобильному заводу выпуск различных модификаций автомобилей был не удобен и не выгоден. Закупки оборудования, его доставка и монтаж, советская кооперация, одним словом... Я думаю, что рижане это скоро поняли, а может просто посоветовались с варгашинцами, давно практиковавшими похожую производственную политику - поставку заказчику подготовленных шасси. Возможно, там, где существовали какие-нибудь административные посылы (распоряжения, постановления и т.д.), например, в производстве медицинской или милицейской техники, там завод производство модификации продолжал. А там где это можно было спихнуть с себя - там заказчику просто уходило базовое шасси с подготовленным салоном. Потом на местах пожарные специалисты сами решали, чем такие автомобили комплектовать, и я думаю, что заказчику, применительно к своим условиям, такая поставка обходилась эффективнее и дешевле. Ведь большинству пожарных тех лет были не нужны диапроекторы и микроЭВМ. Не все могли выделить по четыре радиостанции для оснащения АШ. Поэтому, в результате мы имеем своеобразный парадокс - пожарная модификация автомобиля выпущена заводом крайне малым количеством, но сам пожарный РАФ был достаточно широко распространен в пожарной охране СССР.

 Сохранилось достаточно много фотографий пожарного РАФа. Часто автомобиль использовался подразделениями просто в качестве оперативно-служебного, порой с сохранением заводской окраски.

**Техническая характеристика микроавтобуса РАФ-2203, РАФ-2203-01, РАФ-22038**

|  |
| --- |
| **Габаритные размеры** |
| Длина, мм  | 4940 |
| Ширина, мм  | 2210 |
| Высота, мм  | 1970 |
| Колесная база, мм  | 2620 |
| Передний свес, мм  | 1200 |
| Задний свес, мм  | 1120 |
| Колея передних колес, мм  | 1474 |
| Колея задних колес, мм  | 1420 |
| Высота ступеньки над уровнем дороги, мм  | 400 |
| Ширина дверного проема двери пассажирского салона, мм  | 916 |
| Ширина дверного проема задней двери, мм  | 1274 |
| **Масса и пассажировместимость** |
| Масса снаряженного автобуса, кг  | 1750 |
| Полная масса автобуса, кг  | 2710 |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг  | 1275 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг  | 1435 |
| Количество мест  | 11 |
| Количество мест (РАФ-22039)  | 13 |
| **Двигатель** |
|    | РАФ-2203 | РАФ-2203-01, РАФ-22038 |
| Модель  | ЗМЗ-2203 | ЗМЗ-4021.10 |
| Тип  | карбюраторный | карбюраторный |
| Количество цилиндров  | 4 | 4 |
| Рабочий объем, л  | 2,445 | 2,445 |
| Степень сжатия  | 8,2 | 6,7 |
| Максимальная мощность, кВт (л.с.)  | 69 (95) | 69 (95) |
| **Коробка переключения передач**  |
| Тип | механическая |
| Количество ступеней КПП | 4 |
| Сцепление | однодисковое, сухое |
| **Подвеска колес и рулевое управление** |
| Передняя подвеска | независимая, пружинная, на поперечных рычагах |
| Задняя подвеска | зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах  |
| Амортизаторы | гидравлические |
| Рулевое управление | глобоидальный червяк с 3-гребневым роликом |
| **Тормозное управление** |
| Рабочая тормозная система | барабанного типа, с гидравлическим приводом  |
| Стояночная тормозная система | механический привод на задние колеса от ручного рычага |
| **Показатели маневренности** |
| Макс. скорость при полной загрузке, км/ч  | 120 |
| Расход топлива в городском цикле при полной загрузке, л/100 км  | 12 |
| Минимальный радиус поворота, м  | 6,6 |
| Номинальное напряжение электрооборудования, В | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-603М |
| Шины | 185R15 |