**01-216 Оперативно-служебный автомобиль пожарной охраны МВД СССР на базе 4-дверного заднеприводного седана Москвич-403 4х2, боевой расчет до 4 чел., полный вес до 1.3 тн, МЗМА-407Д 45 лс, 115 км/час, отряд техслужбы ПО, 1960-е г.**



 На мой взгляд, в данном случае не стоит судить строго и к модельке можно применить крайне редко допустимое в моделестроении понятие «собирательный образ». Хотя надо прямо признать, что ни сама машинка, ни ее целевое назначение мало способствуют признанию ее моделью.

 Понимая, что современные версии автомобилей прошлого не могут служить прототипом для моделей автомобилей действительно прошлых лет, примем за основу мнение уважаемого историка отечественных пожарных автомобилей А. В. Карпова: «Использовалась в пожарной охране и фактически вся линейка техники Автозавода имени Ленинского Комсомола - знаменитые «Москвичи» моделей от 401 до 2141 и их ближайшие родственники из города Ижевска».

 ОША, оперативно-штабной автомобиль, а точнее оперативно-служебный, пожарной охраны предназначен для доставки к месту пожара личного состава, средств проводной и радио связи. В багажном отделении размещались переносные стол и стулья, спецодежда и индивидуальные средства защиты. Автомобиль обеспечивал на месте пожара работу штаба пожаротушения; создавал условия для работы оперативного штаба и предоставлял каналы оперативной связи. В свободное от участия в тушении пожаров время, автомобиль активно использовался в пожарно-профилактической и другой деятельности пожарных подразделений.

 В 1960-е годы эти автомобили оборудовались и комплектовались согласно своему назначению силами технических отрядов пожарной охраны.

**История создания Москвича-403**

 В октябре 1963 года с конвейера автозавода сошел последний автомобиль модели М-407. Завод полностью перешел на выпуск переходной модели М-403, выпуск которой параллельно со старой моделью был начат 18 декабря 1962 года. Модель 403 имела незначительные изменения от предыдущей модели по кузову, но оснащалась новыми двигателем и агрегатами шасси, предназначенными для перспективной модели Москвич-408. Первоначально на автомобиль Москвич-403 устанавливался двигатель модели 407Д.

 От модели 407 он отличался только смещением переходника передней подвески двигателя на 15 мм назад и установкой гидравлического привода сцепления. В апреле 1964 года его сменил двигатель 407Д1. Он устанавливался не только на автомобиль Москвич-403, но и на его модификации Москвич-424 – универсал и Москвич-432 – фургон. По мощности и экономическим параметрам этот двигатель не отличался от двигателей моделей 407 и 407Д, но имел повышенную надежность и долговечность. На нем был установлен ряд измененных деталей: коленчатый вал с увеличенными коренными шейками диаметром 57 мм, маховик коленчатого вала, блок цилиндров с увеличенными постелями под коренные шейки коленвала, вкладыши коренных подшипников, поддон картера, распределитель зажигания и другие детали. Москвич-403 имел новый радиатор с большей эффективностью охлаждения двигателя. Сцепление было оборудовано подвесной педалью и гидравлическим приводом, обеспечивающим значительно более плавное включение. На автомобиле был установлен новый механизм управления коробкой передач с четкой фиксацией рычага переключения и гасителем его колебаний. Педаль тормоза была тоже сделана подвесной. Зазор между тормозными колодками и барабанами регулировался автоматически.
 Автомобиль имел новый трехзвенный рулевой привод с маятниковым рычагом на правом лонжероне подмоторной рамы, новую рулевую колонку, новое рулевое колесо с утопленной ступицей и новый переключатель указателей поворота, выведенный с рулевой колонки под левую руку водителя. Новая передняя подвеска при сохранении принципиальной схемы была не взаимозаменяема со старой подвеской. Подвеска модели 403 конструктивно отличалась от прежней подвески модели 407, многие ее детали претерпели изменения, в результате которых она обеспечивала стабильность углов установки колес при длительной эксплуатации, повышая тем самым срок службы шин.
 Внешне Москвич-403 можно было отличить от Москвич-407 по бамперам. Вместо старомодных клыков на стыках частей бампера появились небольшие накладки. На вкладыше орнамента переднего крыла вместо индекса 407 устанавливался индекс 403. В салоне можно было увидеть новую рулевую колонку. Вот и все внешние отличия.
 На экспорт поставлялся Москвич-403ИЭ, который имел свои боковые молдинги, новую облицовку радиатора, с новыми указателями поворота, новые задние фонари и новый корпус фонаря подсветки номерного знака. Всего было выпущено 105726 экземпляров Москвич-403 с модификациями.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| кузов | несущий, седан |
| количество дверей | 4 |
| количество мест | 4 |
| длина ширина высота, мм | 4055х1540х1600 |
| колесная база мм | 2370 |
| колея передняя/ задняя, мм | 1220/1220 |
| дорожный просвет | 200 мм |
| расположение двигателя | спереди продольно |
| тип двигателя | 4-цилиндровый, бензиновый, карбюраторный, 4-тактный |
| объем двигателя | 1360 см3 |
| Мощность | 50 л.с. при 4750 об/мин |
| КП | 4-ступенчатая механическая |
| Подвеска передняя | независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, собрана на штампованной поперечине |
| Подвеска задняя | на двух продольных листовых полуэллиптических рессорах. |
| Расход топлива | 6,5 л/100 км |
| макс. скорость | 115 км/час |
| годы производства | 1962-1965 |
| тип привода | задний |
| снаряженная масса | 990 кг |