**01-040 Пожарные штабной автомобиль или передвижная лаборатория на базе санитарного УАЗ-450А, но 4х2, из первой промышленной партии в 1000 экз. 1958 года, боевой расчет 4-5 чел., двери: две в кабине водителя и одна распашная сзади, полный вес до 2.63 т, УАЗ-450 62 лс, до 90 км/час, штучно, техотряд неизвестной ПЧ, 1960-е г.**



Не факт, но вполне вероятно, что прототип этого пожарного автомобиля на базе санитарного УАЗика существовал. По крайней мере, и благодаря собирателю ретроавтомобилей О. Воробьеву, именно такой - первого поколения, ещё на раме ГАЗ-69, медицинский УАЗ-450А, причем из первой промышленной партии в 1000 экз. 1958 года с задней навеской дверей в кабину, дожил до 2010-х годов и, даже был на ходу. О чем свидетельствует видео Ивана Зинкевича, опубликованное в июле 2013 г. О дальнейшей судьбе этого крайне редкого автомобиля сведений не найдено.

*Об особенностях этого автомобиля С. Ионес на gruzovikpress.ru, ГП 02-2009:*

«Среди сохранившихся в Москве УАЗ‑450 есть санитарная «буханка» самого раннего выпуска, принадлежащая собирателю ретроавтомобилей Олегу Воробьеву. Двери у этой машины навешены на задние петли. Уже к 1960 году у всех УАЗ‑450 двери навесили на нормальные передние петли. Второй правой двери салона на «буханке» не было до момента замены УАЗ‑450 на УАЗ‑452. Откидная крышка на левой стороне кузова прикрывала запасное колесо, которое находилось под левым бортом, а не в заднем свесе, как это сделано сейчас».

Добавлю, что на сохранившемся экземпляре, со временем, «чулки» с полуосями и редуктором переднего ведущего моста заменили на трубу, сохранив при этом поворотные кулаки от родного моста ГАЗ-69. На модельке, кстати, передний мост тоже не ведущий.

Несмотря на то, что модельки серии SL057 не совсем достоверно отражают первозданный прототип и его назначение, спасибо мастерам из Саратова за то, что создали для нас модель первого в мире массового полноприводного автомобиля вагонной компоновки.

Мелочь, но неприятно: люк для запаски на левом борту оформили, но саму запаску разместили как на последующих моделях - в заднем свесе.

**О пожарных УАЗах.**

*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.*

А в нашей истории наступает время автомобиля, на десятилетия ставшего символом понятия «штабной автомобиль». Наступает эпоха пожарных УАЗов. Конечно, по сравнению с ГАЗ-69 и тем более ГАЗ-69А, применение полноприводных фургонов было шагом вперёд. Современное шасси, вместительные салоны, больше возможностей для размещения оборудования. Но была, конечно, и ложка дёгтя. Одним из главных недостатков штабных УАЗиков специалисты считали недостаточную скорость, большую высоту кузова и связанную с этим неустойчивость автомобиля на дороге, приводившую порой к авариям.

В начале 60-х годов в ряде гарнизонов, таких как Ленинград, Горький, Новосибирск появляются ППЛ на шасси УАЗ-450 собственной разработки. Отличительной чертой таких автомобилей становится конструкция крыши. На ней впервые появляется специальная платформа для работы кино и фотооператоров. Вполне вероятно, что эти автомобили переделывались из обычных заводских фургонов и оборудовались на местах согласно некого типового проекта, разработанного одной из пожарно-технических станций и распространённых ГУПО по другим управлениям пожарной охраны. Фотографии внутреннего вида салона сохранились только по ленинградскому автомобилю. Сразу за перегородкой, отделявшей кабину водителя от рабочего отсека устанавливался рабочий стол и два кресла. Там же располагалась радиостанция. Далее шли шкафчики с оборудованием, компактно размещались электрические фонари, шанцевый инструмент, лесенка для подъёма на крышу кузова. Салон имел сквозной проход к задним дверям. В автомобиле ленинградской конструкции верхняя платформа отсутствовала, но на крыше кузова имелись деревянное реечное покрытие и ручка для удобства подъёма наверх.

Шустрые УАЗы быстро осваивали ещё одну из своих многочисленных профессий - специального штабного автомобиля. С началом выпуска автомобилей УАЗ-452 Ульяновским автомобильным заводом этот автомобиль сразу попал в поле зрения специалистов заводов противопожарного оборудования. К тому же процесс направляло ГУПО, имевшее перед глазами в целом удачный опыт эксплуатации самодельной штабной техники и ППЛ на аналогичном шасси. О преимуществах и недостатках этих автомобилей речь шла выше. Но с учётом роста мощностей Ульяновского автогиганта и перспектив выпуска «буханки», шасси просто напрашивалось для создания на его базе серийного штабного автомобиля. Процесс традиционно идёт не быстро - ОКБ ПМ создаётся необходимая документация на автомобиль и отправляется на Варгашинский завод. В планах Варгашинского завода на 1966 год значится выпуск опытного образца штабного автомобиля, но эти планы традиционно сдвигаются, и рабочий проект появляется лишь к концу 1967 года, а опытный образец создан Варгашинским заводом и испытан только в 1969-м. Что интересно, на сохранившихся фотографиях опытного образца он изображён в комбинированной окраске, напоминая народно-хозяйственный автомобиль, и обозначен как АШ-4(452)79А.

Автомобиль штабной пожарный модели 79А предназначался для доставки к месту пожара и обеспечения оперативной работы штаба пожаротушения. Кузов автомобиля сохранился от базового шасси: цельнометаллический, закрытый, вагонного типа с панорамным не открывающимся ветровым стеклом. Низкой перегородкой он разделялся на две части: кабину водителя и рабочий отсек. Кабина водителя имела две двери с опускающимися стеклами и поворотными форточками. Рабочий отсек кузова имел боковую одностворчатую и заднюю двустворчатую двери. Для отопления кузова и обдува ветрового стекла имелся отопитель, радиатор которого включался в систему охлаждения двигателя параллельно основному радиатору. Его вентиляционный люк находился в передней облицовке кабины. Пол кузова утеплялся фанерой, покрытой линолеумом. Стены и потолок были облицованы водонепроницаемым картоном.

По всей ширине автомобиля вдоль перегородки в кузове монтировался специальный стол с ящиками, прикреплённый к перегородке и полу. Перед столом устанавливались два мягких сиденья. На столе находились: радиостанция с пультом управления, телефонный аппарат, предварительный усилитель и микрофон громкоговорящей установки. На крыше автомобиля размещались громкоговорители с поворотным механизмом и антенна с механизмом подъёма.

Полностью сохранённое электрооборудование базового шасси дополнялось проблесковым маяком с синим стеклом на крыше автомобиля, плафонами для освещения кузова, электрической сиреной С60, электрическими часами, включателями, штепсельными разъёмами и флагштоком с арматурой для освещения флага. На переднем бампере были установлены противотуманные фары.

Средства связи АШ-4(452)79А включали в себя: радиостанцию 57Р1, которая обеспечивала надёжную связь с другой радиостанцией такого же типа на расстоянии до 20 км, и переносные радиостанции 63Р1 с радиусом действия около 3 км. Имелся телефонный аппарат типа ТА-65 АТС, подключаемый к городской телефонной сети.

Из средств освещения имелись два прожектора с лампами мощностью до 300 Вт и фонари, работающие от аккумуляторных батарей. Средства освещения получали энергию либо от городской электросети, для чего на машине имелись силовой щит и кабельные катушки, либо от переносной электростанции «Дружба-4» мощностью 1 кВт с приводом от автономного двигателя внутреннего сгорания. Вес этой электростанции в неснаряженном состоянии составлял 24 кг.

В 1974 году на АШ-4(452)79А разрабатываются дополнительные технические требования, позволяющие поставлять его на экспорт. В соответствии с ГОСТ 15150-69 устанавливаются два варианта исполнения автомобиля - «У» для умеренного климата и «Т» для тропического влажного или сухого климата. Но до выпуска в тропическом варианте дело так и не дошло.

Пик производства приходится на 1975 год, когда варгашинцы выпустили 31 штабной автомобиль этой модели. Всего же автомобилей модели 79А с 1969 по 1977 годы было выпущено 143 единицы. Количество вполне достаточное для отработки технологии серийного производства и удовлетворения первоочередных потребностей в подобной пожарной технике на местах. Дальнейшее своё развитие идея штабного автомобиля на шасси УАЗ-452 получила в 1976 году с созданием АШ-5(452) модели 79Б.

**УАЗ-450А технические характеристики**

Габариты – 4360х1940х2050 мм; база - 2300 мм;  
внутренние габариты помещения – 2733х1818х1315 мм;  
высота пола над уровнем дороги - 675 мм;  
дорожный просвет - 220 мм;  
угол въезда с полной нагрузкой - 36 град, съезда - 33 град;  
колея - 1436 мм;  
наибольший подъём, преодолеваемый автомобилем на твёрдом грунте - 30 град;  
наименьший габаритный радиус поворота - 6,8 м;  
глубина преодолеваемого брода - 0,7 м.  
Грузоподъёмность - 550 кг;

сухая масса - 1735 кг, снаряжённая - 1950 кг, полная - 2625 кг;  
максимальная скорость - 90 км/час;  
контрольный расход топлива - 14л/100 км;

Двигатель: УАЗ-450, карбюраторный, нижнеклапанный, рядный, 4-цилиндровый; рабочий объём - 2432 см/куб; мощность - 62 л.с. при 3800 об/мин.

Коробка передач - 3-ступенчатая с механическим приводом выключения сцепления; раздаточная коробка - 2-ступенчатая, с муфтой включения переднего моста; управление коробкой передач и раздаточной коробкой осуществляется через систему тяг с промежуточными рычагами.

Крутящий момент от коробки передач к раздаточной коробке передаётся через промежуточный карданный вал. До IV квартала 1964 года на автомобиль устанавливали разъёмные ведущие мосты, позже - неразъёмные.

Рабочие тормоза - барабанные, с гидравлическим приводом; стояночный тормоз - барабанный, расположен на раздаточной коробке и приводится в действие рычагом при помощи гибкого троса.

Подвеска - зависимая, рессорная с рычажно-поршневыми амортизаторами. До января 1964 года между листами рессор устанавливались фанерные прокладки.

Шины - Я-192 размером 8,40-15.

Ёмкость двух топливных баков - по 48 л.