**01-274 Штабной пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-51 4х2 для доставки к месту пожара дежурной службы пожаротушения, комплекта средств связи и специального оборудования, боевой расчет 7 чел., полный вес до 5.15 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, штучно, отряд технической службы УПО г. Москвы, 1950-е г. в.**



*Техническое описание см. https://www.sinref.ru/000\_uchebniki/05300\_transport/020\_avtomobili\_spec\_slujb\_pojarnoi\_ohrani\_lilov\_1960/002.htm*

 Послевоенные специализированные штабные пожарные машины на шасси ГАЗ-51 или повышенной проходимости ГАЗ-63 оборудовали на базе выпускавшихся автофургонов, зачастую медицинских или милицейских. В начале 1950-х годов появились и машины, также штучного производства, с собственными кузовами. В справочной литературе они назывались «Штабной автомобиль на шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-63». Не редко встречающееся их название АШП-6(63 или 51), где буквы указывают целевое назначение автомобиля, цифра обозначает количество командного состава на борту, а в скобках указана марка шасси, соответствует новой системе обозначений, введенной только в конце 50-х годов, и вряд ли применимо к этому пожарному автомобилю.

 Данные о производителе машины разнятся. Называют и Московский завод пожарных машин, и Аремкуз (имеются ввиду аналогичные кузова для аварийных Мосгаза). Уважаемый Карпов А. В. указывает на Вспомогательные отряды УПО г. Москвы и Ленинграда. Судя по фотографиям, каждая машина в деталях имела свои, как минимум внешние, особенности. К тому же, они эксплуатировались не только в Москве и Ленинграде, ни и в Петрозаводске, Таллине, Каунасе, Краснодаре, Дзержинске и, наверняка, в других городах. Гадать не стоит, но предположу, что в конечном итоге готовая машина выходила из ворот отряда технической службы местного УПО.

 ***Из книги******А. В. Карпова Пожарный спецназ Том.2. Силы и средства, Москва 2016.*** *Спасибо уважаемому автору!*

 «Хотя формально Постановлением №2716 создание именно штабных автомобилей не предусматривалось, но фактическая потребность в подобной технике никуда не исчезла. Между тем, в пожарной охране всё большую популярность набирало шасси ГАЗ-51. Хорошие эксплуатационные качества, небольшой размер базового шасси, в то же время позволявший установить на автомобиле кузов, вмещающий всё необходимое оборудование. Идея

оборудовать штабной автомобиль на шасси ГАЗ-51, а лучше, с учётом его полного

привода, на ГАЗ-63, просто витала в воздухе. Но, принимая во внимание имевшийся

в те годы дефицит полноприводных шасси для нужд народного хозяйства, пожарные

специалисты сначала остановили свой выбор на ГАЗ-51, благо конструкция кузовов

для тех и для других шасси Горьковского автозавода традиционно имела много общего.

 Как уже говорилось ранее, на отечественное производство пожарных автомобилей в этом секторе специальной пожарной техники тогда рассчитывать не приходилось. Мы помним, чем закончилась неудачная попытка создания Прилукским заводом ПМСО-54. ГУПО для

удовлетворения потребностей пожарных гарнизонов опять пришлось решать вопрос используя наработки и производственные мощности технической службы Москвы и Ленинграда. Напомню, что это - лишь наиболее вероятная версия возможного развития событий, руководящую и объединяющую роль ГУПО в этих вопросах, как и в тех, что мы обсуждали ранее, отследить трудно - документов и свидетелей того времени не сохранилось.

 Ещё одним подтверждением этому является тот факт, что конструкция московского штабного автомобиля на шасси ГАЗ-51 даже внешне имела много общего с ленинградской, возможно, что оба автомобиля изготавливались по одному техническому проекту. В пользу этого говорит

и применение на московском автомобиле радиооборудования, изготовленного ленинградцами. Здесь мы снова выходим на накатанные в предыдущих главах рельсы: вспомогательные отряды Москвы и Ленинграда почти одновременно открывают следующую страницу в нашей истории.

 Начнём с Москвы, решившей задачу по созданию АШ первой. Постройка штабных автомобилей на шасси ГАЗ-51 заканчивается весной 1951 года и в мае того же года они поступают в оперативные штабы московских отрядов. 12 мая в подразделения рассылается разработанная совместно оперативным отделом и отделом пожарной техники «Инструкция по использованию штабной машины ГАЗ-51 в Отрядах ВПО».

 Устройство автомобиля не сложно. На пожар вывозились: из оборудования связи радиостанция, коммутатор, громкоговорящая установка, из средств освещения - переносные прожектора. Электричеством система обеспечивалась от переносной электростанции. Распределение обязанностей на таком автомобиле было простым - за работу на средствах связи отвечал связной дежурного по отряду, а за работу прожекторов и электростанции - водитель. Последнему в боевой работе отводилась особая роль: включать освещение на месте пожара водитель такого автомобиля был обязан «.. .в ночное время, без особого на то распоряжения». Спустя всего 10 дней, в приказе начальника УПО города Москвы от 21 мая

1951 года № 130 отмечается, что «штабные оперативные машины отрядов показали хорошие эксплуатационные качества». Этим же приказом автомобили закрепляются за отрядами ВПО, а выполнявшие ранее роль штабных - легковушки М-1 передаются в районные инспекции ГПН. Работа штабных автомобилей организуется круглосуточно, в три смены. Лимит расхода бензина на эксплуатацию не устанавливается.

 Свой вариант штабного автомобиля на шасси ГАЗ-51 ленинградцы представили чуть позже - в феврале 1952 года вместе с другими специальными пожарными автомобилями. По количеству выпущенных автомобилей и их боевому применению информации не сохранилось.»

*А. В. Карпова на вдпо.рф о пожарной лаборатории с таким кузовом.*

 Работа по созданию передвижной пожарной лаборатории для УПО г. Москвы проведена в 1950 г. По оригинальному проекту конструкторской группы УПО автомобиль был изготовлен отрядом технической службы. Боковые отсеки автомобиля были приспособлены для вывоза мелкого инструмента и осветительного оборудования, в центральной части кузова размещалась миниатюрная фотолаборатория, оснащённая всем необходимым. Даже средствами киносъёмки.

 В 1951 году автомобиль передвижной пожарной лаборатории был ведён в эксплуатацию. Это событие интересно ещё и тем, что в ходе этого мероприятия старшим лаборантом Разумовым была сделана первая цветная фотография советского пожарного автомобиля.

 Интересен оригинальный автомобиль передвижной пожарной лаборатории, изготовленный в конце 50-х годов московским отрядом технической службы для пожарных Новосибирска.

**ГАЗ-51.**

 ГАЗ-51 – самый массовый грузовик советского производства в период с конца 40-х по середину 70-х годов ХХ века. Опытная («установочная») партия из 20-ти грузовиков ГАЗ-51 была выпущена в 1945 году, а год 1946-й уже дал народному хозяйству разорённой войной и возрождающейся страны 3136 серийных грузовиков данной марки. Универсальный автомобиль грузоподъёмностью 2,5 тонны получил широкое распространение во всех сферах народного хозяйства СССР и социалистических стран в тот период и последующие годы. Всего за годы серийного выпуска (1946-75) было произведено 3 481 033 автомашины ГАЗ-51. Ещё десятки тысяч этих грузовиков выпустили автозаводы, построенные с помощью Советского Союза в Польше, Китае и Северной Корее.

**Технические характеристики.**

|  |  |
| --- | --- |
| Годы производства | 1946-1975 г. |
| Число мест | 2 |
| Грузоподъёмность | 2500 кг. |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая |
| Габариты |
| Длина | 5700 мм. |
| Ширина | 2300 мм. |
| Высота | 2100 мм. |
| Полная масса | 5150 кг. |
| Дорожный просвет задний/передний | 245/305 мм. |
| Колёсная база | 3300 мм. |
| Колея передняя | 1589 мм. |
| Колея задняя | 1650 мм. |
| Радиус поворота | 8,1 м. |
| Габариты грузовой платформы |
| Длина борта | 3070 мм. |
| Ширина борта | 2070 мм. |
| Высота борта | 610 мм. |
| **Двигатель** |
| Тип двигателя  | ГАЗ 51, рядный, карбюраторный |
| Число цилиндров | 6 |
| Клапанов | 12 |
| Порядок работы цилиндров  | 1-5-3-6-2-4 |
| Диаметр цилиндра | 82 мм. |
| Ход поршня | 110 мм. |
| Рабочий объём | 3485 см3 |
| Мощность  | 70 л.с. при 2800 об/мин. |
| Крутящий момент  | 201 Н·м, при 1500 об/мин. |
| Степень сжатия  | 6,2 |
| Тормоз: ножной/ручной | колодочный на все колёса/колодочный на трансмиссию |
| Рулевой механизм | Глобоидальный червяк |
| Максимальная скорость | 70 км/ч. |
| Ёмкость топливного бака | 90 л. |
| Марка бензина | А-66. |
| Расход топлива | 20 л. на 100 км. |