**01-422 ППЛ передвижная пожарная лаборатория на шасси ГАЗ-51 4х2 для обеспечения работы экспертов на месте пожара, боевой расчет 4+1, дверей 4, полный вес до 5.2 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, Отряд технической службы ПО г. Ленинграда, 1952 г.**

**Изготовитель:** Отряд технической службы Управления ордена Ленина (1944 г.) Пожарной охраны Управления МВД СССР по Ленинградской области.

*Комментарий на pastvu.com. И.Л. Жукова 16 января 2020:*

«Прожектор с левой стороны и дополнительные подфарники от "Победы" - отличительная особенность пожарных машин изготовленных Ленинградским отрядом технической службы. Данная машина ППЛ была изготовлена во второй половине 1952 года. Р*егистрационный номер, ЛЗ 19-29*»

 Для оказания помощи работникам государственного пожарного надзора согласно с приказом НКВД СССР от 10.03.1945 г. № 046 были созданы первые подвижные пожарные лаборатории (далее - ППЛ) в гарнизонах Москвы, Ленинграда, Горького и Свердловска, основными направлениями которой являлись: - оказание повседневной оперативно-исследовательской помощи местному гарнизону пожарной охраны и следственным органам; - изучение явлений, происходящих на пожарах и анализ боевого использования пожарной техники; - выполнение специальных тематических работ, главным образом, по материалам, накопленным лабораторией при исследовании пожаров. Полученные данные использовались для практических рекомендаций по снижению пожарной опасности объектов, различных изделий, приборов, установок, а также при разработке нормативно-технической литературы.

 Лаборатория проводила выезды на пожар вместе с пожарными расчётами для проведения исследований. Основными задачами лаборатории являлись: выявление причин пожара, анализ особенностей его распространения и тушения. Подвижная лаборатория было оснащена современной фотографической техникой и компактной установкой проявки фотографий.

 В состав подвижной лаборатории входили четыре человека, позже к подразделению был прикреплён дополнительный водитель для возможности круглосуточного выезда на место пожара.

*Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., А.В. Карпов, Москва, 2016. Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства.*

 Продолжая рассказ об автомобилях на горьковском шасси, созданных технической службой крупных пожарных гарнизонов, и следуя хронологии нашей истории, давайте скажем два слова про схожие с ними автомобили ППЛ на шасси ГАЗ-51, ибо их время настало.

 Начальник московской пожарной лаборатории был услышан руководством УПО - в решение о создании силами вспомогательного отряда партии штабных автомобилей на шасси ГАЗ-51 были внесены коррективы и один из таких автомобилей было решено выделить под новую передвижную пожарную лабораторию. В этой связи сотрудникам пожарно-технической

лаборатории было поручено разработать техническое задание и составить перечень оборудования для нового автомобиля. Полученные результаты слегка озадачили конструкторскую группу - внутренняя конструкция автомобиля сильно отличалась от обычных штабных автомобилей. В связи с этим, подготовка чертежей кузова новой передвижной лаборатории была поручена самим сотрудникам лаборатории. С чем они в конце 1950 года удачно и справились.

 Поговорим об устройстве этого автомобиля несколько подробнее. Это вызвано тем, что история не сохранила для нас описания ППЛ тех лет, созданных другими гарнизонами пожарной охраны. На ближайшее десятилетие московский автомобиль стал своеобразным прототипом для создания подобной техники, и если некоторые конструктивные отличия у подобных автомобилей, созданных для пожарных гарнизонов крупных городов СССР, имелись, то в вопросах оснащения специальным оборудованием что-то другое придумать в те годы было невозможно.

 Автомобиль явился своеобразным продолжением серии штабных автомобилей, выпущенных вспомогательным отрядом в начале 50-х годов, внешне отличаясь от них (как и от старой передвижной пожарной лаборатории) отсутствием громкоговорителей на крыше кабины.

 Итак, взамен старого, устаревшего морально и физически автомобиля, новая ППЛ была получена московской лабораторией в конце 1951 года. Впервые в истории московского гарнизона автомобиль был специально спроектирован испытательной пожарной лабораторией для этих целей. Кузов автомобиля был выполнен в духе традиций техники московского вспомогательного отряда. Плавные обводы, вместительная кабина боевого расчёта, характерное ограждение крыши кузова и узнаваемые замки девяти отсеков. Мигающая фара на крыше кабины и фара-прожектор традиционного для московских конструкций правого расположения.

 Но были и интересные особенности - не зря же проект создавался самими сотрудниками лаборатории! Отсеки ППЛ были функционально разделены. В отсеках левого борта размещались переносная электростанция, два выносных прожектора и катушки с кабелем. Отсеки с правой

стороны были выполнены в виде большой «кассетницы» с выдвижными ящиками для разного рода инструментов, реактивов. На автомобиле вывозился полный набор шанцевого инструмента.

 Надо заметить, что ширина отсеков кузова была минимальной, для того чтобы по возможности освободить центральную часть кузова, в которой решили создать специальную «затемнённую кабину». Дело в том, что важным направлением деятельности пожарной лаборатории тех лет считалось ведение кино и фотосъёмки на пожарах. Для тех, кто забыл или в силу своей молодости не помнит особенностей использования фото и кинопленки, поясню, что этот процесс требовал специальных условий и оборудования. Заниматься перезарядкой аппаратуры и работами по проявке можно было только в темноте.

 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. В автомобиле ленинградской конструкции верхняя платформа отсутствовала, но на крыше кузова имелись деревянное реечное покрытие и ручка для удобства подъёма наверх.