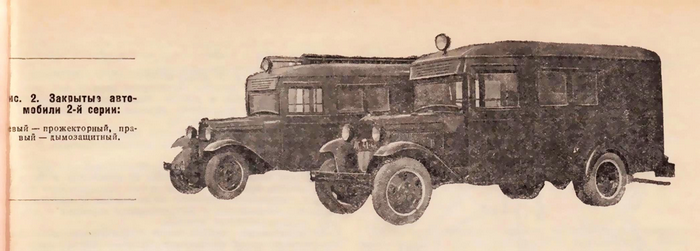
**01-172 Пожарный прожекторный автомобиль на шасси ГАЗ-АА 4х2 с серийным 3-дверным кузовом «Люкс» производства Московского кузовного завода, боевой расчет 8, полный вес 3.25 тн, 40 лс, 65 км/час, мастерские пожарной охраны, г. Ленинград 1939 г.**



По поводу пожарных машины Ленинградской пожарной охраны на шасси ГАЗ-АА так называемой «второй серии» информации крайне мало, война оставила свой зловещий след во всех областях нашей жизни. Так что, сообществу любителей и историков пожарных автомобилей в СССР есть где применить свои таланты.

*Из статьи «Новые специальные машины пожарной охраны Ленинграда.» в журнале «Пожарная техника» № ? за 1940 г., автор Селицкий Георгий Евгеньевич.*

Первые автомашины, изготовленные на основе серийных промышленных кузовов, предназначены для аварийно-восстановительных работ и для оказания технической помощи.

Последующие машины, изготовленные с использованием серийных кузовов, являются уже чисто оперативными; одни из них предназначены как прожекторные для осветительной службы, другие — для газо-дымозащитной службы.

Оборудование прожекторных машин состоит из генератора постоянного тока, приводимого в действие автомобильным мотором через обыкновенную коробку отбора мощности, принятую для машин ГАЗ-АА, соответствующего оборудования для контроля над работой генератора, групповых предохранителей и пр.

Планировка указанных автомашин принципиально такая же, как и в первой группе, но так как кузовы однодверные, то, во-первых, уничтожена переборка между кабиной шофера и

помещением команды и, во-вторых, в помещении команды установлены дополнительные откидные треста. Задняя часть кузова предназначена для размещения аппаратуры, которая, как и на всех машинах Ленинграда, принята нормального, производимого заводами СССР, но,

конечно, приспособленная для специфических нужд пожарной службы.

В имеющейся на вооружении «машине прожекторы установлены в отсеке, доступном через широкие двери сзади машины. Там же сосредоточено и распределительное оборудование, находящееся в переносных ящиках. Кроме четырех прожекторов заливающего света, на этой автомашине помещен еще один дуговой прожектор с комбинированным отражением, позволяющий давать концентрированный или рассеивающий луч.

С обеих сторон машины, над колесами, имеются ящики, в которых помещены катушки с проводами для питания прожекторов. Число мест в машине (с шофером) принято согласно действующим нормам, т. е. на 8 чел.

Между прочим, при изготовлении автомашины осветительной службы (прожекторной) возникла необходимость в легких и удобных светильниках для местного освещения, так как прожекторы заливающего света по своим габаритам не совсем удобны для освещения мелких участков работ. Для новой машины применены нормальные, изготовляемые заводами СССР, светильники-глубокоизлучатели, но путем установки ручки и ножек они из подвесных превращены в переносные.

Переделка крайне несложная и дешевая, а качество, как оперативное, так и техническое, вполне удовлетворительное.

*Из книги Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд.: А. В. Карпов, Москва, 2017, перераб. и доп. Спасибо, Александр Владимирович.*

Работа службы освещения на пожаре была очень тяжёлой. Помимо переноски громоздкого оборудования, хлопотным был выбор места его установки. Нужно было следить, чтобы на электрооборудование не попадала вода (ни сверху, ни снизу), а в ходе тушения не повредились провода. Место установки оборудования выбиралось, исходя не из удобства применения прожекторов, а из оперативной необходимости. А это значило, что в ветер, дождь и снег

прожекторист со своим оборудованием мог долго находиться в неудобном положении,

например, на крыше. Подмены им, как правило, не предусматривалось, так что участь такого бойца на сложном и затяжном пожаре была вовсе не завидной. Хуже всего были ситуации, когда выбрав необходимое и оптимальное место расположения оборудования, прожекторист оказывался в дыму. И дышать нечем и оборудование не бросишь.

С 1939 года мастерские Ленинградской пожарной охраны переходят к выпуску автомобилей так называемой «второй серии». Прожекторный автомобиль следующего поколения, как и все последующие автомобили этой «серии», изготавливается на шасси ГАЗ-АА с установленным на нём серийным кузовом «Люкс» производства Московского кузовного завода. После ревизии оборудование такого автомобиля включало в себя: генератор постоянного тока, приводимый в действие автомобильным моторам через обыкновенную коробку отбора мощности, оборудование для контроля над работой генератора, групповых предохранителей и так далее.

Принципы компоновки новых автомашин остались прежними, но так как кузова «Люкс» были однодверные, то убиралась переборка между кабинами водителя и боевого расчёта, в которой устанавливались дополнительные откидные места.

В этом автомобиле прожекторы находились в отсеке, доступном через широкие двери в задней стенке кузова. Там же размещалось и распределительное оборудование. При изготовлении этой автомашины осветительной службы возникла необходимость в лёгких и удобных светильниках

для местного освещения, так как прожекторы заливающего света по своим габаритам не совсем удобны для освещения небольших участков работ. Рационализаторы сказали своё веское слово, и для новой машины применялись обычные, изготовляемые заводами СССР, светильники наружного освещения. Путём установки «ручки и ножек» они из подвесных превращались в переносные. Переделка не стоила больших средств и, как отмечали современники, «...качество, как оперативное, так и техническое, было вполне удовлетворительное».

Век этих машин, к сожалению, оказался не долог. Война загубила эти перспективные разработки и от их применения временно отказались. Ведь в условиях светомаскировки прифронтового города лишний свет-помощь врагу!

*Продолжение истории автомобилей связи и освещения на базе ГАЗ-АА/ММ мы находим в следующем труде Александра Владимировича.*

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

С 40-х годов прошлого века берёт своё начало другая точка зрения пожарных специалистов, выступавших за совмещение функций связи и освещения в одном автомобиле, наиболее характерным примером которой является, конечно, уникальный специальный пожарный автомобиль связи и освещения (далее-АСО), созданный пожарными Харькова. Начнём с того, что большой интерес представляет базовое шасси на котором он собран — трехосный ГАЗ-ААА. Это очень редко применяемое в пожарном деле шасси. На шасси устанавливался деревянный кунг, в котором размещалось оборудование и боевой расчёт. При развёртывании на пожаре над крышей кунга поднимались два стационарных прожектора ПЗ-35. Четыре аналогичных переносных прожектора вручную устанавливались на позиции. Сегодня трудно сказать: имелся ли

на борту автомобиля генератор, хотя, думается, что для такого крупного промышленного города, как Харьков, его монтаж сложностей не представлял. Автомобиль работал в ВПЧ-8, а впоследствии был передан в ВПЧ-4. И если год создания автомобиля нам не известен, то дата окончания его карьеры известна достаточно точно - апрель 1954 года.

Отдельных добрых слов заслуживает творчество работников пожарной охраны Отдела пожарной охраны МВД Удмуртской АССР. Названная без ложной скромности в честь начальника ОПО МВД подполковника А. Г. Злотника, конструкция автомобиля связи и освещения была представлена приёмочной комиссии 25 июля 1949 года.

Работы по созданию автомобиля велись силами работников ОПО всего три месяца. АСО монтировался на базе восстановленного после аварии обычного автобуса на шасси ГАЗ-АА, шасси которого пришлось удлинить на 36 см. С лобовой табличкой «Техническая служба ГПО МВД

Ижевска», кузовом красного цвета и покрашенной в серебряный цвет брезентовой крышей внешний вид автомобиля производил сильное впечатление.

Для обеспечения работы оборудования на автомобиле, в передней части кузова устанавливался генератор переменного тока мощностью 3 кВт. Его работу обеспечивала дополнительная трансмиссия, состоящая из коробки отбора мощности, двух шкивов и двух ремней оригинальной клиноременной передачи. Раздача электроэнергии потребителям осуществлялась через силовой щит. Внутренняя планировка кузова обеспечивала комфортную работу штаба пожаротушения. На автомобиле вывозилось следующее оборудование связи: радиостанция А-7Б, стационарная антенна к ней высотой подъёма 4,5 м, коммутатор на десять абонентов К-10, два телефонных аппарата ЦБ и АТС, усилитель низкой частоты У-50, подключенный к трём динамикам типа Р-10, выносной микрофон и приёмник «Восток». Оборудование освещения включало в себя: два небольших прожектора типа автомобильных фар, переоборудованных под лампы напряжения 220 В, и одного прожектора типа ПЗ-35 диаметром 53 см. А также шесты для прокладки проводов, лестница-палка, носилки, аккумуляторные батареи, аптечка первой помощи и даже барометр.

… создатели автомобиля обозначили сферу его применения - гарнизоны пожарной охраны с количеством пожарных частей свыше пяти. Однако для нашей истории важно, что в его строках впервые отмечается: «...объединение двух специальных служб (освещения и связи) в одной автомашине со штатом 21 человек на три смены даёт значительную экономию содержания личного состава по сравнении с необходимостью иметь отдельную машину и штаты на каждую из этих служб».

*И еще о таких машинах, но со штабным уклоном.*

…в северной столице сразу пошли своим путём. Альтернативой салонам послевоенных «Паккардов» стало применение для нужд районных управлений пожарной охраны закрытых автомобилей на шасси ГАЗ-АА, оснащенных простыми средствами связи и освещения. Такие автомобили были продемонстрированы ленинградцами к 30-й годовщине революции. Ничего особенно интересного они собой не представляли. Отдельно, за кабиной водителя монтировался деревянный кузов с большими окнами, два продольных сидения по бортам, под которые укладывались спецодежда и снаряжение. За стенкой кабины водителя размещался рабочий стол с телефонным аппаратом и радиостанцией. Посадка осуществлялась через задние двери.