**01-300 АСО специальный пожарный автомобиль связи и освещения с деревянным КУНГом на шасси ГАЗ-ААА 6х4, прожекторов ПЗ-35: стационарных 2, переносных 4, боевой расчет до 5 чел., полный вес 4.5 тн, ГАЗ М1 50 лс, 60 км/час, 1 экз., мастерские пожарной охраны г. Харькова, вторая половина 1940-х г.**

Для обеспечения управления силами и средствами на пожаре используются радиостанции, громкоговорящие установки, полевые телефонные аппараты, переговорные устройства, электромегафоны. Обычно все эти средства имеются на основных пожарных автомобилях, однако, зачастую при тушении крупных пожаров, с привлечением значительного количества сил и средств, возникают ситуации, когда стандартных средств и способов организации связи, становится недостаточно для полноценной организации связи на пожаре. Это же утверждение справедливо и для организации освещения места пожара в ночное время. В таких случаях привлекаются специализированные пожарные автомобили – автомобили связи и освещения.

Эти пожарные автомобили предназначены для доставки к месту пожара (аварии, катастрофы) личного состава, средств связи и освещения, специального оборудования; могут обеспечивать работу штаба пожаротушения, являясь одновременно передвижной электростанцией, питающей агрегаты освещения, аппаратуру оперативной связи и специальное оборудование.

Первые отечественные автомобили связи и освещения появились в Московской и Ленинградской пожарной охране ещё в довоенные годы и были созданы силами пожарных. Они предназначались для обеспечения проводной телефонной связи на месте пожара и радиотелефонной с центром. Автомобили связи и освещения имели в комплектации оборудование для связи, кабельные катушки с прожекторами, распределительные щиты, питаемые от домовой сети (переменного тока) и от генератора постоянного тока. Подъехав к горящему объекту, из автомобиля вытаскивали прожектора, устанавливали их на треноги и подсоединяли к ним провода. Трансформатор подключали к электроподстанции или генератору. При необходимости носимыми прожекторами освещали внутренние помещения горящего здания. Потушив пожар и обеспечив отъезд пожарных, укладывали прожектора, провода и прочие принадлежности на свои места. Лишь после этого покидали пожарище.

Заводское производство автомобилей связи и освещения смогли начать лишь в 1967 г., когда Варгашинским заводом была выпущена установочная партия из 7 машин АСО-5(66)-90. А до этого времени пожарные части страны самостоятельно изготавливали такие машины. Наибольшую известность получили автомобили связи и освещения на шасси ЗиС-150, созданные Ленинградской пожарной охраной. Но и в других городах пожарные рационализаторы не сидели сложив руки. Интересен автомобили связи и освещения построенный в пожарной охране г. Харькова на шасси повышенной проходимости ГАЗ-ААА.

Вот как о нем пишет уважаемый **А. В. Карпов в книге 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. К сожалению, история не сохранила нам ни типа применяемых на нём электрических приборов, ни характеристик оборудования связи. Зато сохранилось несколько очень интересных фотографий этого первого АСО в послевоенной истории советской пожарной охраны. 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. На этом автомобиле уже была реализована схема, которой создатели подобной техники будут придерживаться в дальнейшем - разделение разнотипного оборудования (связи и освещения) по разным бортам кузова. 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. Может быть, с этой передачей связана и модернизация автомобиля, в результате которой он внешне обзавелся небольшими прожекторами, освещающими место перед автомобилем, где, возможно, должен был располагаться штаб пожаротушения. И если год создания автомобиля нам не известен, то дата окончания его карьеры известна достаточно точно - апрель 1954 года.»

**Краткая техническая характеристика автомобиля ГАЗ-ААА**

|  |  |
| --- | --- |
| Масса, без нагрузки/ с полной нагрузкой кг: | 2500/4500 |
| Грузоподъемность, по шоссе/по грунтовым дорогам т: | 2/1,5 |
| Число мест: в кабине/ в кузове | 2/16 |
| Скорость движения, км/ч: | |
| наибольшая | 60 |
| средняя техническая: по шоссе/ по грунтовой дороге | 32/21 |
| Габариты длина ширина высота, мм: | 5335х2030х1935 |
| Колея колес: передних/задних мм: | 1405/1420 |
| База, мм | 3200 |
| Номинальный размер шин | 6,50-20" |
| Наименьший радиус поворота, м | 7,8 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 288 |

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель: | |
| тип | 4-тактный карбюраторный |
| марка | ГАЗ-АА |
| мощность, л/с при об/мин | 42 при 2600 |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Емкость топливного бака, л | 45 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе / по грунтовой дороге | 22,5/35 |
| Запас хода по горючему, км: | |
| по шоссе/по грунтовой дороге | 370/340 |
| Преодолеваемые препятствия: | |
| наибольший угол подъема с полной нагрузкой, град. | 27 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 18 |
| глубина брода, м | 0,6 |