**01-255 АДУ передвижная душевая установка медико-санитарных батальонов на шасси ГАЗ-АА/ММ 4х2, приспособленная для отогрева пожарных рукавов паром, емкость котла 240 л, боевой расчёт 2, полный вес до 3.3 т, 40/50 лс, до 70 км/час, производитель не определен, с середины 1930-х г.**



**Разработчик:** предположительно - Научно-исследовательский испытательный санитарный институт РККА, (НИиИСИ РККА, позднее НИИСИ РККА).

 Применение водяного пара для отогревания замерзшего пожарного оборудования является до настоящего время наиболее эффективным и универсальным способом. Им можно пользоваться при отогревании небольших предметов, например стволов, разветвлений, рукавных соединений и т, п. Он также вполне применим и для отогревания всех типов лестниц. При необходимости сборки замерзших рукавов для последующей их транспортировки применение пара для отогревания отдельных участков рукавов следует признать единственным наиболее совершенным способом.

 В зимнее время на больших пожарах рукавные линии образовывали сложные ледяные переплетения, разобрать которые вручную было невозможно. Тысячи метров рукавов лежали возле ликвидированных очагов пожара. На помощь пожарным в столь суровых условиях приходили пар и горячий воздух. Установки для отогрева паром были как стационарные, установленные на автомобилях и называвшиеся АДУ (автомобиль - душевая установка), так и переносные. Использовали и паровые машины недалекого прошлого. Пар подавался по гибким шлангам или просто под днище котла. Все это помогало провести работы по уборке рукавных линий на морозе - хотя бы сложить их в размеры пригодные для транспортировки. Для сушки рукавов использовались автомобили с установками для подачи горячего воздуха АГВ. Рукава вывешивались в башне, в которую снизу, через отверстие в стене подавался нагретый воздух. Для нагрева воздуха использовалась теплота сгорания дешёвого топлива, всего, что было под рукой. Опыт Ленинградской пожарной охраны по работе в условиях сильного мороза будет в дальнейшем широко использован пожарной охраной в северных районах СССР.

**Чистота -залог победы!**

 Грозные, на первый взгляд, установки АД с выносными душевыми отделениями и АПК, прачечная, были не чем иным, как передвижными душевыми и пароформалиновыми дезинфекционно-дезинсекционными камерами. АД и АПК относятся к табельным установкам, состоявшим на снабжении военно-медицинской службы РККА в предвоенный период. Они активно использовались во время Великой Отечественной войны в обмывочно-дезинфекционных ротах (ОДР), в задачу которых входила массовая экспресс-обработка войск в полевых условиях.

 Установка АД монтировалась на базе автомобиля «ГАЗ-АА» - легендарной и очень широко распространенной полуторки. Она имела паровой дровяной водогрейный котел и насос подачи воды для одновременного помыва или санитарно-химической обработки 16 солдат. Душевое устройство через бойлер-аккумулятор подключают к паровому котлу. АПК также работала на базе полуторки. Она допускала одновременную загрузку до 42 комплектов суконно-бумажного обмундирования. К числу больших достоинств камеры АПК относилось то, что она могла работать в двух режимах: дезинфекции и дезинсекции, то есть на уничтожение вшей и их личинок. Наличие или отсутствие установок АД и АПК имело по-настоящему стратегическое значение. От них напрямую зависело состояние личного состава, а значит, и боеспособность войск.

**Характеристики**

Количество моющихся за раз, чел. 24 летом, 16 зимой

Душевые комплекты, шт. 3 с 8 сетками каждый

Снаряженная масса, кг 3250 (для на шасси ГАЗ-ААА)

Емкость водогрейного котла, л 240

Производительность насоса, л/мин 200

Нагревание воды, мин: 8-10 летом, 10-15 зимой.

**ГАЗ-АА ГАЗ-ММ**

 Этот автомобиль на долгие и долгие годы стал самым распространенным автомобилем Советского Союза. Первые «полуторки» носили марку Ford, ибо были собраны «отверточным» методом из американских машинокомплектов. В общей сложности «Форды» собирали в СССР в трех местах: первую сотню машин изготовил в декабре 1929 года Харьковский автосборочный завод. Потом в феврале 1930-го включился в работу Автосборочный завод №1 в Нижнем Новгороде. А в ноябре того же года к нему присоединился построенный с нуля в Москве Автосборочный завод № 2 им. КИМ.

 Нижегородский автомобильный завод достроили к 1932 году, и уже в конце января он выдал народному хозяйству первые «полуторки». Назывались они тогда НАЗ-АА. 7 октября Нижний Новгород был переименован в Горький, заводская аббревиатура тоже изменилась, и полуторки с серийными номерами шасси с номером выше «3800» имели уже марку «ГАЗ». Машина была очень неприхотливой, надежной и простой как в эксплуатации, так и в ремонте. ГАЗ-АА не был простой калькой заокеанского «побратима». В отличие от американского Форд-АА, на ГАЗ-АА был усилен картер сцепления, рулевой механизм, установлен воздушный фильтр и т. д., а ещё в 1930-м по советским чертежам спроектирован бортовой кузов, да и кабина вместо деревянной «прессовки» стала металлической, чем американский оригинал похвастаться не мог. Полностью из советских комплектующих ГАЗ-АА собирался с 1933 года.

 Часть «полуторок» с конца 1939 года начали делать с 50-сильным мотором от «эмки». Одновременно появился новый, унифицированный с «эмкой» рулевой механизм и усилено крепление задних рессор. Эта модификация получила обозначение «ГАЗ-ММ» и внешне ничем не отличался от серийного «АА»). Полностью на выпуск ГАЗ-ММ вместо ГАЗ-АА завод смог перейти только с началом войны, когда выпуск легковых автомобилей М-1 был фактически свернут.

 В 1942-м, в разгар войны, ГАЗ-ММ подвергся максимальному упрощению, утратив бампер, передние тормоза и одну фару. Металл, где смогли, заменили другими материалами: и кабина, и даже подножка стали деревянными, а двери заменили на брезентовые пологи. Предельно упростили форму крыльев, а ветровое окно разделили пополам для упрощения ремонта. С 1943 года автомобилю постепенно начали возвращать недостающие элементы – кабину, фары. К концу войны «полуторка» практически обрела свой первоначальный облик, однако отголосками войны так и остались гнутые передние крылья вместо штампованных и деревянная крыша, покрытая сверху дерматином.

 На ГАЗе последняя полуторка была собрана 10 октября 1949 года, а на Ульяновском автозаводе (УльЗиС), собиравшем ГАЗ-ММ с 1947 года, выпуск этих грузовиков прекратили лишь к 1951-му. Кроме того, некоторое количество шасси ГАЗ-ММ в 1950 году самостоятельно собрал Горьковский автобусный завод для последующего монтажа автобусных (ГАЗ-03-30) и санитарных (ГАЗ-55-55) кузовов.

 Если просуммировать выпуск машин на всех заводах в 1929–1951 годах, учтя все грузовые модификации (газогенераторные, самосвальные, трехосные и полугусеничные), то получится цифра в 981 тысячу штук. А если приплюсовать сюда автобусы и «санитарки», которые строились в Горьком на этих шасси (ГАЗ-03-30, ГАЗ-05-193, ГАЗ-55-55 и др.), то итоговый результат чуть-чуть перевалит за 1 миллион машин. Много это или мало? В масштабах автопарка Советского Союза это число было огромным.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель ГАЗ-А | бензиновый карбюраторный 4-тактный нижнеклапанный |
| Число цилиндров | 4 |
| Рабочий объем | 3285 см³ |
| Макс. мощность | 40 или 50 л.с. при 2200 об./мин. |
| Макс. крутящий момент | 15,5 (152) кгс\*м (Нм) |
| Привод | задний |
| Коробка передач | механическая, 4-ступенчатая, не синхронизированная |
| Передняя подвеска | зависимая, на поперечно расположенной полуэллиптической рессоре с толкающими штангами |
| Задняя подвеска | зависимая, на двух продольных кантилеверных рессорах, без амортизаторов |
| Тормоза  | барабанные |
| Макс. скорость | 70 км/ч. |
| Длина | 5335 мм. |
| Ширина | 2040 мм. |
| Высота | 1970 мм. |
| Колесная база | 3340 мм. |
| Дорожный просвет | 200 мм. |
| Снаряженная масса | 1810 кг. |
| Шины | 6.50-20 |
| Грузоподъемность | 1500 кг. |
| Расход топлива | смешанный цикл 20.5 |
| Емк. топливного бака | 40 л. |
| Компоновка  | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Мест в кабине | 2 |
| Клиренс | 200 |