**01-243 АСО-5(66)-90 пожарный автомобиль связи и освещения на шасси ГАЗ-66-01 4х4, боевой расчет 5 чел., генератор 5 кВт, полный вес 5.8 тн, ЗМЗ-66 115 лс, 80 км/час, 450 экз., завод ППО п. Варгаши Курганской обл., 1968-78 г.**

**Изготовитель:** Варгашинскнй завод противопожарного оборудования ВПО «Союзпожмаш» Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР.

Пожарные автомобили связи и освещения предна­значены для освещения места работы пожарных подразделений на пожарах и обеспечения связи управления и информации. Они до­ставляют к месту пожара боевой расчет и комплект специального оборудования для обеспечения связи и освещения на месте пожара.

Подразделение, вооруженное автомобилем связи и освещения. может обеспечить связь управления с помощью переносных радиостанций, громкоговорящей установки, телефонной связи, связь ин­формации с помощью автомобильных радиостанций и телефона, подключаемого к АТС, а также освещение четырех - шести боевых позиций при работе подразделений по тушению пожара. Данный автомобиль может использоваться в качестве электростанции. Вблизи от автомобиля связи и освещения, как правило, располагается штаб пожаротушения.

АСО-5(66)90 стал первым серийным советским пожарным автомобилем связи и освещения заводского изготовления. Вот как о нем пишет уважаемый **А. В. Карпов** в книге **Пожарный спецназ Т. 2 Силы и средства, Москва, 2016.**

«…мы переносимся в начало 60-х годов, когда ОКБ ПМ МСДиКМ разрабатывает документацию на автомобиль связи и освещения АСО-5(66)90. Известно, что первенец  
появляется на свет в 1965 году. В отличие от предшественника АСОП-97 он был изготовлен силами самого Варгашинского завода. Год уходит на проведение испытаний, устранение недостатков, доведение модели «до ума», и в 1967 году заводом выпускается установочная партия модели АСО-5(66)90 в количестве 7 автомобилей. В то время такие автомобили должны были произвести своеобразный фурор, стать в своем классе чуть ли не эталоном  
советской технической эстетики! Поэтому не удивительно, что уже в первый год своего серийного производства новый автомобиль связи и освещения, вместе с другой современной пожарной техникой, демонстрируется на выставке советских достижений, приуроченной к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

Автомобиль монтировался на шасси ГАЗ-66 повышенной проходимости: грузоподъемность в 2000 кг, небольшие габаритные размеры, определяющие маневренность автомобиля, полный привод и достаточная мощность двигателя в 115 л. с. Конструкторами АСО-5 была сохранена опрокидывающаяся 2-местная кабина водителя. Кузов автомобиля был цельнометаллическим, имел 5 отсеков: два по левому и правым бортам и один в задней части. В них размещались Прожекторы, катушки с силовым и телефонным кабелем, а также специальное оборудование. В кузов была встроена закрытая 3-местная кабина боевого расчета, над которой устанавливались два поворотных громкоговорителя. Оборудование связи, размещённое на автомобиле, состояло из двух радиостанций 28-Р1 «Марс « в комплекте с антенной, телефонного аппарата типа АТС, смонтированных на столе кабины боевого расчёта, усилительной установки ГУ-20, 6 переносных радиостанции 27-Р1 «Уран», размещенных в подставке сиденья, а также линейного щита связи. Оснащение автомобиля средствами связи со временем менялось. В 1969 году снимается с производства радиостанция «Уран», которой комплектовались автомобили первых выпусков, и некоторое время автомобили поставлялись заказчику без носимых радиостанций. С середины 70-х годов применялись радиостанции: 2 стационарные 57Р1 «Пальма» и 6 переносных 63Р1 «Сирена». При этом над кабиной боевого расчёта появляются «усы» двух стационарно установленных антенн.

Электросиловое оборудование, установленное на автомобиле, состояло из генератора ЕС-52-4С, блок-корректора генератора, силового щита, заземляющего устройства и системы проводов, соединяющих отдельные элементы силового оборудования и контрольно измерительные приборы. Генератор монтировался в заднем отсеке автомобиля и приводился в действие от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности, карданную и клиноременную передачу. По прибытии к месту пожара автомобиль АСО-5(66)90 служил электростанцией для обеспечения электроэнергией применяемого оборудования связи и освещения. В кабине боевого расчёта мог размещаться штаб пожаротушения.

Информация, передаваемая через громкоговорители, была слышна на дистанции до 200 м.

Разные источники информации по-разному оценивают комплектацию модели 90 осветительным оборудованием. Я думаю, что обе версии комплектации имеют своё право на существование.

Отдельных слов заслуживает наличие гидропривода на подъём прожектора. …какая принципиальная разница - крутить рукоятку ручного привода или работать ручным гидравлическим насосом?

АСО-5(66)90 оборудовался отопителем 015 Шадринского автоагрегатного завода,

обогревателем ветрового стекла, специальным звуковым сигналом-сиреной С 56-Г, лобовой фарой для подачи мигающих световых сигналов и световыми указателями поворота.

Надо заметить, что достаточно скоро стали очевидны некоторые недостатки конструкции автомобили связи и освещения, общие для всех модификаций модели 90. Ну, прежде всего, нарекания вызывала конструкция кабины боевого расчёта - теснота кабины становилась особенно критичной при дальних поездках такого автомобиля. А их для автомобиля, дислоцированного в областном центре, даже помимо боевой работы, набиралось достаточно. У боевого расчёта при длительных поездках в тесноте кабины просто затекали ноги.

Несмотря на заявленный рабочий диапазон температур для автомобиля от минус 35 до плюс 35°С, металлический кузов советской спецтехники у всех - военных или пожарных, чьё рабочее место размещалось внутри него, стяжал дурную славу. Летом он раскалялся солнцем,

а зимой, несмотря на обогреватель, в нём было холодно. Неудачной была конструкция

выхлопной трубы, почему-то выведенной конструкторами к месту работы боевого расчёта. Использованию автомобиля в качестве штабного препятствовала большая высота входной двери кабины боевого расчёта относительно уровня земли и загромождённость кабины боевого расчёта автомобилей оборудованием, не позволявшая, например, комфортно нанести расстановку сил и средств на план или схему здания специалисту штаба пожаротушения.

К чести работников Варгашинского завода нужно отметить, что план по выпуску АСО-5(66)90 почти всегда выполнялся, достигнув своего максимума в последний год выпуска модели - в 1977-й, когда количество выпущенных автомобилей в год составило рекордную 61 единицу.

В 1970-м г. варгашинские АСО начинают поставляться на экспорт. За годы выпуска модели в экспортном исполнении была выпущена 31 единица. Всего за десятилетие выпуска с 1968 по 1978 год Варгашинским заводом произведено 450 автомобилей модели 90. В заводских отчетах того времени зафиксировано незначительное количество рекламаций, поступивших на этот автомобиль. Касаются они исключительно качества покраски кузова.

У модели был ещё один недостаток - характеристики устаревшего трехфазного генератора переменного тока ЕС-52-4С, его недостаточная мощность - 5 кВт и большой вес в 120 кг. Запас мощности автомобильного двигателя, позволявший использовать его на привод потенциально более мощного электрооборудования, не был реализован.

До определенного момента такое положение всех устраивало. Ситуация начинает меняться в первой половине 70-х годов, когда идея обновления АСО-5 «созревает» и начинает воплощаться на практике. 9 октября 1973 года Главное управление коммунального машиностроения МСДиКМ СССР утверждает техническое задание на новый АСО-12(66)90А. Но до испытания опытного образца руки доходят лишь в декабре 1975 года, когда новая модель 90А была представлена приёмочной комиссии. Интересно, но полная масса перегруженного автомобиля в 5870 кг, отмеченная в акте приёмки 1975 года, с годами

не менялась, оставаясь неизменной во всех последующих характеристиках и описаниях АСО-12(66)90А.

Распоряжением МСДиКМ СССР от января 1976 года ОКБ ПМ и Варгашинскому заводу предписывалось в текущем году устранить выявленные недостатки, как в документации, так и в конструкции, во втором квартале 1977 года выпустить установочную партию АСО модели 90А, обеспечить её серийное производство с 1978 года. Что и было сделано.

По конструкции кузова новый автомобиль сильно напоминал предыдущую модель и определить на глаз марку АСО на фотографии достаточно сложно. Как небольшая отличительная черта - модель 90 имела подножку под дверью кабины боевого расчёта. Другие отличия касались лишь оборудования. Между двумя моделями 90 и 90А они заключались в наличии у последней на крыше кузова модернизированной установки «ленинградского об-

разца», состоящей из прямоугольного стационарного прожектора ПКН-1500 и двух громкоговорителей ГР-1 (у модели 90 в большинстве случаев на крыше имелись лишь два громкоговорителя, без прожектора), наличием двух проблесковых маячков.

**Тактико-технические характеристики пожарных автомобилей связи и**

**освещения**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **АСО-5 (66) (мод. 90)** | **АСО-12 (66) (мод. 90А)** |
| Шасси | ГАЗ-66-01 | |
| Число мест для боевого расчета | 5 | 5 |
| Габаритные размеры, мм: |  | |
| длина | 6620 | 5655 |
| ширина | 2300 | 2322 |
| высота | 2880 | 2880 |
| Масса с полной нагрузкой, кг | 6650 | 5780 |
| Наименьший радиус поворота, м | 9,5 | 9,5 |
| Максимальная скорость, км/ч | 85 | 85 |
| Мощность двигателя, кВт (л. с.) | 85 (115) | 85 (115) |
| Контрольный расход топлива на100 км, л | 24 | 24 |
| Запас хода по топливу, км | 870 | 870 |
| Генератор: марка | ЕС-52-4С | ЕСС5-62-42-М-101 |
| напряжение, В | 230/127 | 230 |
| мощность, кВт | 5 | 12 |
| Прожектор стационарный: тип | ПЗС-45 | ПКН-1500 |
| напряжение, В | 220 | 220 |
| мощность, Вт | 1000 | 1500 |
| лампа накаливания | КН-220-1000 | КН-220-1500 |
| Прожектор переносной: марка | ПЗС-35 | ПК11-1500 |
| напряжение, В | 220 | 220 |
| Мощность, Вт | 500 | 1500 |
| Число, шт. | 6 | 4 |
| Прожектор переносной: марка | ПЗС-25 | - |
| напряжение, В | 36 | - |
| мощность, Вт | 250 | - |
| число шт. | 3 | - |
| Кабель магистральный: марка | КРПТ | КРПГ 44 |
| общая длина, м | 1050 | 960 |
| Средства связи – радиостанции: |  |  |
| стационарные: тип | 67Р1 | 57РЗ и П7Р1 |
| радиус действия: км | 40 | 40 |
| Переносные: тип | 27Р1 | 63Р1 |
| радиус действия, км | 2,5 | 2,5 |
| число, шт. | 6 | 6 |
| Аппарат телефонный: тип | ТА-68 | ТА-68 |
| число, шт. | 1 | 2 |
| Установка громкоговорящая: тип | ГУ-20М | |
| дальность направленной пере­дачи, м | 200-300 | 200-300 |
| выносной электродинамический громкоговоритель ГР-1, шт. | 2 | 2 |
| Катушка с телефонным кабелем: марка кабеля | П-275 20,25 | |
| длина кабеля, м | 400 | 400 |
| число катушек, шт. | 1 | 1 |
| Катушка с кабелем для выносных громкоговорителей | | |
| марка кабеля | П-275 20,25 | |
| длина кабеля , м | 200 | 200 |
| Число катушек, шт. | 2 | 2 |