**01-122 АРП-2,5 (151) модель 43, он же ПРМ-43 (151) автомобиль пожарный рукавный на шасси ЗиС-151 6х6, рукавов диаметром 77 мм 2+0.5 км, боевой расчёт 3, полный вес 8.8 тн, ЗиС-121/121Д 95/104 лс, 65 км/час, завод ППО Прилукский р-н пос. Ладан, 1957-58 г. в.**

****

Производитель: Прилукский завод противопожарного оборудования Киевского СНХ, п.г.т. Ладан Прилукского р-на Черниговской области. Основан 6 сентября 1928 года.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства, Москва, 2016. Спасибо Александр Владимирович за неподдельную любовь к родной стране и ее народу. Ваши труды этому подтверждение.*

 Процесс доставки большого количества пожарных рукавов к месту пожара, безусловно, требовал механизации. И не мудрено, что на самой заре пожарной техники решение этого вопроса было найдено - появились первые рукавные фургоны, превратившиеся впоследствии в рукавные автомобили. Наличие этих автомобилей в боевых расчётах характерно для крупных гарнизонов пожарной охраны, уделявших значительное внимание вопросам сохранности и эксплуатации рукавного хозяйства.

 … К второй половине 1950-х годов на Прилукском заводе накопился большой опыт производства автомобилей на шасси повышенной проходимости. Не всегда удачный. Но наиболее подходящее для производства пожарной техники, полноприводное шасси ЗиС-151 было хорошо изучено заводчанами на моделях ПМЗ-13 и ПМЗ-15. К началу описываемых событий начиналась славная карьера цельнометаллической ПМЗ-27. Главные неприятности пожарных полноприводных автоцистерн, как мы помним из книги «Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень», шли от дополнительной трансмиссии и пожарного насоса. В конструкции рукавных автомобилей эта головная боль отсутствовала, а значит, что не было никаких преград к успешному освоению новых моделей рукавных автомобилей на полноприводном шасси.

 В 1958 году на свет появляется первый серийный образец пожарного рукавного автомобиля ПРМ-43 на шасси ЗиС-151. Он был достаточно прост по своей конструкции. За кабиной водителя, в цельнометаллическом кузове машины, размещалось 2500 м рукавов: 2000 м, уложенных «гармошкой» в отсеках кузова; 500 м в скатках, находящихся в боковых ящиках; разнообразное противопожарное оборудование. Рукавное отделение кузова делилось трубчатыми стойками на 12 отсеков (по шесть отсеков с каждой стороны центрального прохода), которые сзади закрывались дверцами-щитами. По бокам кузова монтировались рукавные ящики. Крыша кузова, на которой имелась откидная решетка, предназначалась для перевозки мокрых рукавов. Подняться на крышу можно было как по лестницам, расположенным по обеим сторонам кабины, так и с задней площадки.

 Прокладка рукавных линий проводилась, как правило, на ходу автомобиля. Для этого пожарный, взобравшись на заднюю площадку кузова, открывал двери среднего прохода, поднимал верхние половины дверец-щитов и опускал на платформу нижние их половины. Затем он входил внутрь кузова (в средний проход), где имелась звуковая и световая сигнализация для связи с командиром машины и водителем, и следил за ходом прокладки линии. Чтобы рукава беспрепятственно выходили из отсеков и соединительные головки не задевали за трубчатые стойки, предусматривались специальные амортизаторы, на которых свободно вращались резиновые ролики. Для смягчения ударов соединительных головок нижние половины дверец-щитов оклеивались резиновыми листами, которые заканчивались вращающимися резиновыми роликами. Для обеспечения безопасной прокладки рукавных линий на автомобиле имелись задние площадки с поручнями и два прожектора для освещения рабочей зоны.

 Используя ПРМ-43, можно было проложить магистральную линию длиной 2000 м или две линии по 1000 м. Полный вес автомобиля составлял 8,8 т. Как отмечал журнал «Пожарное дело» № 1 за 1960 год: «.. .первая партия автомобилей ПРМ-43 передана в пожарные части».

 Тут открывается большой простор для размышлений, так как заводская отчётность периода «эпохи Совнархозов» для Прилукского завода полностью отсутствует. И точные цифры выпуска каждой модификации ПРМ-43 сегодня сохранились, возможно, только в архивах завода или Киевского совнархоза. Доступ к ним, по понятным причинам, сегодня ограничен и я отдаю эту тему на откуп будущим историкам Прилукского завода.

 А пока будем исходить из той информации, что имеется под рукой. Надо заметить, то сам автомобиль модели 43 вряд ли был выпущен большой партией. Из книги «Пожарный типаж. Том 1. Краеугольный камень» мы помним, что с 1959 года Прилукский завод перешел на выпуск техники на базе нового полноприводного шасси ЗиЛ-157. И что этот переход вовсе не был гладким и безболезненным. И когда мы говорим про поступление рукавных автомобилей в пожарные части, скорее всего, речь идёт о модификации пожарной рукавной машины ПРМ-43В уже на новом шасси, получившей индекс «В» в обозначении аналогично другой техники Прилукского завода (например, ПМЗ-13В). Из-за схожести шасси сложностей такой переход не вызывал и сводился просто к перестановке кузова**.**

**Основная техническая характеристика**

Вес с полной нагрузкой, кг 8405

Габаритные размеры, мм: длина 6930, ширина 2750, высота 2940

Угол свеса, град.: передний 51, задний 43;

Число мест 3

Двигатель, марка, тип и число цилиндров: ЗиЛ-121, карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый

наибольшая эффективная мощность, л. с.: 104

число оборотов коленчатого вала при наибольшей мощности, об/мин 2600

максимальный крутящий момент, кгм 34

степень сжатия: 6,2

Количество вывозимых выкидных прорезиненных рукавов диаметром 77 мм, м 2500

Емкость, л:

топливного бака 150

системы охлаждения двигателя 24

Тормозной путь со скоростью 30 км/час, м 12

Норма расхода топлива, л/100 км . . 50

Максимальная скорость, км/час ... 65

**Основные ТТХ серийного ЗиС-151 1950 – 1958 г.**

грузоподъемность по шоссе, кг 4500
грузоподъемность по грунту, кг 2500
масса буксируемого прицепа, кг 3600
полная масса, кг 10230
снаряженная масса, кг 5580
габаритные размеры (ДхШхВ), мм 6930 х 2320 х 2310
размеры платформы (ДхШхВ), мм 3565 х 2090 х 355+571
колесная база, мм 4225
дорожный просвет, мм 260
колея передних/ задних колес, мм 1590/ 1720
наружный радиус поворота, м 11,2
максимальная скорость, км/ч 60
расход топлива, л/100 км 46
объем топливного бака, л 150 х 2
запас хода, км 650

**двигатель: ЗиС-121**
карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения
мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) 92 (67,7) при 2600 об/мин
крутящий момент, кГс\*м (Нм) 31,0 (304) при 1200-1300 об/мин

**трансмиссия**
сцепление двухдисковое, сухое
коробка передач механическая, 5-ступенчатая,(без синхронизаторов)
раздаточная коробка 2-ступенчатая (1,24:1 и 2,44:1)
главная передача одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1)
привод задних мостов раздельный, параллельный
размер шин 8,25-20"

**проходимость**
преодолеваемый брод, м 0,8
преодолеваемый подъем, град. 28