**01-258 ПМР-43М, он же АРП-2,2 (157) модель 43М, пожарный рукавный автомобиль для прокладки рукавных линий на ходу на шасси ЗиЛ-157К 6х6, рукава диаметром 77 мм 2.2 км, боевой расчёт 3 чел., полный вес 8.75 тн, ЗиЛ-157К 109 лс, 65 км/час, 43В и 43М до 200 экз., завод ППО Прилукский р-н пос. Ладан, 1963-66 г. в.**

****

Изготовитель: Прилукский завод противопожарного оборудования Киевского СНХ.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Т. 2: Силы и средства, Москва, 2016*. *Спасибо, уважаемый Александр Владимирович!*

 Между тем, скоро и приходит время для первой модернизации рукавного пожарного автомобиля. В 1963 году в статье «Высокое качество - главное требование», посвященной новым образцам пожарной техники Прилукского завода и опубликованной в журнале «Пожарное дело» № 3,

знакомый нам по прошлым книгам, начальник отдела ОКБ-8 А. Мечев пишет: «... Изготовлена головная партия модернизированных рукавных автомобилей АРП-43М. Завод учёл пожелания работников пожарной охраны об уменьшении высоты машины. Благодаря применению экономичных гнутых профилей снижены расход металла и мертвый вес автомобиля».

 Модернизированный рукавный пожарный автомобиль получил соответствующее духу времени обозначение АРП-2,2(157)43М. Подробную информацию про этот автомобиль сохранил для нас

каталог-справочник «Пожарные автомобили и противопожарное оборудование», издания ГОСИНТИ 1963 года.

 Основные изменения конструкции модели 43М коснулись её кузова. Он становится легко узнаваемым из-за окна кузова характерной формы в виде «апельсиновой дольки». Сохранились и задние ступеньки с ограждениями, свойственные прошлым моделям. Помимо упомянутых выше гнутых профилей, на автомобиле появляется естественная вентиляция кузова, благоприятно сказывающаяся на длительном хранении пожарных рукавов. Она осуществлялась по каналам, проложенным между его стенками.

 АРП-2,2(157)43М вывозил на пожар 2200 м рукавов диаметром 77 мм. В отличие от рукавов диаметром 150 мм на ПРМ-33. Несколько скаток таких рукавов размещались в отсеках кузова с обоих его бортов.

 Всё правильно - автомобиль создавался для работы в составе пожарного гарнизона, применяющего стандартную пожарную технику. Основное оборудование его касалось, разумеется, рукавного хозяйства: 8 рукавных мостков, специальных приспособлений, позволяющих защитить магистральные линии на проезжей части улиц, 8 рукавных зажимов, 4 приспособления для переноски рукавов, паяльная лампа для отогрева арматуры в зимнее время. Имелся шанцевый инструмент, выносной прожектор на треноге с кабелем длиной 30 м на катушке, три индивидуальных фонаря ФЭП-И.

 История сохранили для нас информацию о нескольких модификациях ПРМ-43. Начнём с того, что на фотографиях можно встретить модель, по внешним признакам напоминающую ПРМ-43М с той лишь разницей, что у неё отсутствуют боковые отсеки под рукава в скатках. По непроверенной информации речь идёт о модификации ПРМ-43МА, упоминание о которой, якобы, встречалось в документации Прилукского завода. Относясь скептически к тому, что не видел своими глазами, в этом случае я считаю, что речь всё же идёт о переходной модели 43МА. Кузов без боковых отсеков очень уж напоминает конструкции прилукской рукавной техники самого недалекого будущего. И АРП-2,2(157)43МА играет тут роль недостающего звена в процессе эволюции.

 Далее нужно вспомнить про упоминание об ещё одной модификации модели 43 - ПРМ-43А. Единственная информация о ней встречается аж в 1974 году в «Табелях положенности и боевого расчёта на пожарные автомобили и катера гарнизона пожарной охраны города Москвы». Из особенностей оснащения этого рукавного автомобиля следует упомянуть его комплектацию: 80 рукавов магистральной линии диаметром 89 мм и по 12 рукавов диаметром 66 и 51 мм. Другой интересной особенностью является наличие двух телефонных аппаратов: одного у водителя, а второго - у бойца, отвечающего за прокладку рукавной линии. Выпускались ли эти автомобили Прилукским заводом малой серией, по какому-то специальному заказу для столицы, или обозначение «А» введено самими московскими пожарными для сугубо оперативного обозначения рукавного автомобиля, отличного от рукавника, работающего в паре с ПНС, сегодня нам остаётся только догадываться. К сожалению, фотографий этого автомобиля до наших дней не сохранилось, поэтому сегодня определить его внешний вид невозможно.

 Сколько же было выпущено модификаций модели 43? По причинам, о которых уже шла речь в этой главе, точная цифра неизвестна. Учитывая переход на новое шасси, и то, что в последнем году своего серийного выпуска, в 1965-м, было выпущено 30 автомобилей, можно предположить, что речь идёт о выпуске не более 200 рукавных пожарных автомобилей моделей 43В и 43М на шасси ЗиЛ-157, включая совсем небольшое количество, возможно, всего несколько единиц самой модели 43 на шасси ЗиС-151.

 Рукавный автомобиль укомплектован следующим оборудованием:

Прожектор с треногой и кабелем длиной 30 м .... 1 шт.

Мостики рукавные 8 шт.

Приспособление для переноски рукавов 4 шт.

Топор плотничий .1 шт.

Лом (легкий и облегченный) 2 шт.

Лопата 2 шт.

Веревка спасательная длиной 25 м 1 шт.

Головки переходные:

50х70 5 шт.

70х80 5 шт.

Рукавные зажимы 8 шт.

Огнетушитель углекислотный ОУ-2 1 шт.

Лампа паяльная 1 шт.

Фонарь нагрудный ФЭП-И 3 шт.

**Техническая характеристика**

Вес с полной нагрузкой, кг 8750

Распределение нагр^ки, кг: на переднюю ось 2500, на задние мосты 6250

Максимальная скорость (с ограничителем), км/ч: 65

Тормозной путь при скорости 30" км/ч, м: 12

Контрольный расход топлива при скорости 30—40 км/ч, л/100 км пути: 42

Габаритные размеры, мм: длина 6700, ширина 2350, высота 3055

Число мест: 3

Двигатель: модель ЗиЛ-157, тип карбюраторный, 4-тактный, число цилиндров 6.

максимальная мощность, л. с. 109

число оборотов коленчатого вала в минуту при максимальной мощности 2800

максимальный крутящий момент, кг-м 34

степень сжатия 6,2

Угол свеса, град.: передний 50, задний 41

Дорожный просвет, мм: под передней осью 310, под задней осью 310

База, мм: 4225

Наименьший радиус поворота, м: по колее переднего наружного колеса 11,2, внешний — по наиболее выступающей части . 12

Длина возимых выкидных прорезиненных рукавов (диаметром 77 мм) м: 2200

Емкость, л: основного топливного бака: 150, дополнительного топливного бака 65

системы охлаждения 22

Отпускная цена, руб. (без стоимости выкидных рукавов) 4350—00

**ПЕРВАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗиЛ-157 1961 г.**

В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода **ЗиЛ-157К**, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.
На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный четырёхтактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3.

Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.
Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977 -го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ), где оно также продолжалось до 1978 года. С указанного времени эту модель сменил модернизированный грузовик ЗиЛ-157КД.