**01-454 АР-2(131) модель 133 пожарный рукавный автомобиль на шасси ЗиЛ-131 6х6, боевой расчет 3, рукавов 5.4 км, рабочая 8-10 км/час, лафетный ствол ПЛС-60КС 60 л/сек, полный вес 10.425 тн, 150 лс, трансп. 80 км/час, 1130 экз., Прилукский завод ППО п. Ладан 1970-84 г.**



*Какое благо для России, что в ней есть такие историки как Александр Владимирович Карпов - хранитель и распространитель знаний по истории нашей пожарной техники. С глубокой благодарностью к автору за бесценные труды, фрагмент из главы о рукавных автомобилях в книге «Пожарный спецназ. Том 2. Силы и средства.» М. 2016.*

В разработанном ЦНИИПО новом типаже пожарных автомобилей на 1966-70 годы создание рукавных автомобилей было запланировано на шасси ЗиЛ-131. Что вполне укладывалось в линейку разработок ОКБ ИМ. Все требования к такому автомобилю, определённые типажом,

уже были реализованы в модели 121. Казалось, что осталось только, как и в случае с ПРМ-43В, переставить кузов на новое шасси. Но из-за проблем завода ЗиЛ с выпуском новых шасси появление нового автомобиля было отложено, что продлило сроки производства модели АР-2(157)121. Тут надо сказать об ещё одной известной модификации модели 121. Часть серийных экземпляров, выпущенных в период недопоставок новых шасси, изготавливались с кузовами,

имеющими конструкцию, отличную от той, что, благодаря выпуску различных модификаций ПРМ-43, стала почти стандартом для рукавного автомобиля. На модели 121 исчезла задняя подножка и характерные поручни у задней стенки. Эволюция завершилась - кузов пришёл к тому виду, в котором он будет изготавливаться на протяжении последующих 15 лет. Конечно,

незначительные отличия всё же имелись - ведь производство это живой процесс, где во времени возможны различные изменения, но для истории в целом эти детали не очень важны.

В нашей истории появляется пожарный автомобиль на многие десятилетия сформировавший образ «рукавного хода»: очень широко распространённый в пожарных частях и любимый несколькими поколениями пожарных АР-2(131)133. Опытный образец этой модели появляется в 1969 году, а уже на следующий год в заводском отчёте напротив его марки появляется цифра 40. В одночасье завод переходит к выпуску нового автомобиля, благо технологический процесс с выпуска модели 121 фактически не изменялся.

Для изготовления АР-2(131)133 шасси ЗиЛ-131 не значительно дорабатывалось в части, касающейся удаления из конструкции левого бензобака и внесения изменений в тормозную систему автомобиля, обеспечивающих работу пнемопривода оборудования для подъёма рукавов в кузов.

Кузов рукавного пожарного автомобиля представлял собой цельнометаллическийкаркасный фургон, крепящийся к раме шасси струбцинами через резиновые прокладки. Для хранения пожарного оборудования предусматривались шесть ящиков. Четыре из них находились в передней части кузова и два - в задней. Все ящики закрывались дверями, оборудованными замками с ручками. К передней стенке внутри кузова крепится сиденье для оператора, наблюдающего за прокладкой рукавов при движении машины. В поднятом и зафиксированном

положении сиденье представляло собой площадку для оператора, управляющего лафетным стволом. Кузов оборудовался четырьмя окнами - по два с каждой боковой стороны. Лестница для подъёма на крышу расположена с левой стороны по ходу автомобиля на передней стенке кузова. Над кабиной водителя устанавливался стационарный лафетный ствол. На самых ранних моделях это был ПЛС-С60, немногим позднее он был заменён схожим по характеристикам, комбинированным стволом ПЛС-60КС, способным подавать ВМП низкой кратности. Вода или раствор пенообразователя подавались к нему через переходник напорной трубы, заканчивающейся головкой-заглушкой. В транспортном положении ствол фиксировался с помощью специального кронштейна. Для облегчения обслуживания ствола на крыше кабины водителя устанавливался деревянный трапик, служащий также для удобства подъёма оператора на крышу кузова. На ней имелся люк с откидной крышкой для доступа обслуживающего персонала в кузов и управления лафетным стволом во время работы на пожаре.

Крыша рукавного пожарного автомобиля оборудовалась деревянными трапиками и откидными поручнями. Эти поручни при необходимости могли создавать корзинку, в которой после пожара могла перевозиться та часть использованных рукавов, которая не вмещалась в кузов. Там же, на крыше кузова, в транспортном положении закреплялась люлька подъёмника рукавных скаток.

Сзади кузов закрывался двустворчатыми дверями, более простыми по конструкции, чем у предшественниц - модификаций модели 43. При прокладке рукавов двери фиксировались в открытом положении на боковых стенках кузова. Двери задних ящиков в открытом положении образовывали площадку для укладки рукавов и подъёма внутрь кузова.

Кузов оборудовался быстросъёмными стойками, которыми ограничивались вертикальные симметричные секции для укладки рукавов. Уложенные в кузов рукава вентилировались через четыре специальных вентиляционных отверстия в полу, закрываемых крышками, а также дверной проем и люк крыши. Для удаления воды во время мойки внутренней части кузова

предусматривались специальные сливные отверстия. Освещение кузова в дневное время осуществлялось через окна, а ночью - электрическими плафонами. Для подачи звукового сигнала водителю на остановку машины при прокладке рукавной линии предусматривалась кнопка, расположенная возле сиденья оператора.

Для механизации уборки рукавов после пожара автомобиль располагал специальными механизмами, позволяющими подбирать, скатывать рукава, а также грузить их в кузов Механизм наматывания пожарных напорных рукавов в скатки устанавливался в передней части машины на бампере. Привод механизма осуществлялся от левого по ходу машины конца вала барабана лебедки, через цепную передачу, закрытую сварным кожухом. Простая и надёжная система собиралась на месте работы по уборке рукавов, позволяла наматывать скатки из рукавов различного диаметра, исключая при этом механические повреждения. Намотанные при помощи такого механизма скатки снимались со специальных вилок и укладывались на землю. Автомобиль проезжал вперёд и тогда наступал черёд механизма подъёма скаток в кузов. Он состоял из следующих сборочных единиц: пневмоцилиндра, люльки, толкателя, трубопровода, крана управления, разобщительного крана. Несложная механическая конструкция с пневматическим приводом позволяла механизировать трудоемкий процесс загрузки скаток рукавов в кузов, который перед этим быстро освобождался от направляющих стоек. Пожарное оборудование и съёмные детали механизмов наматывания рукавов в скатки и погрузки

скаток в кузов размещались в ящиках, в кабине водителя и на крыше кузова.

Рукавный автомобиль АР-2(131)133 оборудовался газовой сиреной, служащей для подачи тревожного сигнала при движении рукавного пожарного автомобиля к месту пожара. Включалась она рычагом, расположенным в кабине водителя.

Боевая работа рукавного автомобиля осуществлялась следующим образом. По прибытии к месту пожара командиру отделения следовало провести разведку и наметить трассу, по которой будет вестись прокладка рукавной линии. Прокладка рукавов производилась со скоростью 8-10 км/час, в случае необходимости оператор подавал сигнал водителю, который останавливал машину и, после устранения неисправности, возобновлял движение.

Почти за 15 лет серийного выпуска с 1970 по 1984 годы в пожарные части поступило 1130 автомобилей. С 1978 года модель 133 выпускалась с Государственным Знаком качества. В 1970-71 годах комплектация АР-2(131)133 не оговаривалась, но с 1972 года происходит разделение, модель 133 начинает выпускаться, примерно в одинаковом соотношении, под два типоразмера пожарных рукавов - диаметром 150 мм и 77 мм. Плановый выпуск автомобилей с рукавами

диаметром 77 мм с 1972 по 1981 годы официально не планировался - в графе «план» значится «0». Объяснение тут может быть одно - заводу разрешили согласование с заказчиком типоразмера рукавов. Что в общем-то правильно.

Модель 133 разных лет выпуска отличалась друг от друга внешне. К концу 70-х годов её кузов приобретает угловатую форму с окнами естественного освещения по скошенным граням. Водопенные коммуникации убираются внутрь кузова, доступ к патрубку, питающему лафетный ствол, обеспечивается через отсеки с закрывавшимися дверцами. Чёткую грань, когда Прилукский завод полностью перешёл на выпуск такой техники, определить не представляется возможным - завод продолжал изготавливать «классические» АР-2 модели 133 - с «закруглёнными» углами кузова ещё некоторое время. Самый ранний АР-2(131)133 с «угловатым» кузовом, встреченный на данный момент, был 1978 год выпуска. Количество окон естественного освещения в кузове было также различно - на моделях раннего выпуска их, как правило, пять, на поздних -три. В 1981 году в Москве проводилась международная выставка «Стройдормаш-81», на которой был представлен выставочный красавец-образец модели 133 именно с таким - «угловатым» кузовом

с пятью световыми оконцами по каждому борту. В работе выставки он участвовал «вне конкурса» - в официальном каталоге информация о нём отсутствует.

В начале 80-х годов, с прицелом на использование в пожарной технике ближайшего будущего, создаётся кузов нового образца - с двумя широкими окнами на боковых гранях кузова, специальными кронштейнами для установки проблесковых маячков и характерным ограждением крыши кузова. Последние образцы модели 133 встречаются именно в таком исполнении.

С этой модернизацией почти 15-летняя эпоха её гегемонии заканчивается. Новый рукавник АР-2(131)133А получает «путёвку в жизнь» в 1983 году, когда на свет появился опытный образец, который был представлен на суд межведомственной комиссии 21 декабря того же года. В производственном плане Прилукского завода на 1984 год выпуск АР-2(131)133А запланирован не был. Тем не менее, в этот год было выпущено 40 автомобилей модели 133. А уже на следующий год вся месячная норма рукавных автомобилей - 90 штук выпускалась, как модель 133А.