**01-138 Передвижная авторемонтная мастерская для обслуживания и ремонта пожарных автомобилей с кузовом-фургоном К130 или КМ130 на шасси ЗиЛ-130-76 4х2, экипаж 3 чел., полный вес до 10 тн, ЗиЛ-508.10 150 лс, 90 км/час, штучно, мастерские техотряда местной ПО, 1980-е г.**



 Несмотря на то, что существование прототипа у данной модели весьма вероятно, ни одного фото прототипа не нашел. Предположу, что причина в том, что эти машины не предназначались для участия в тушении пожара и можно было избежать обязательного окраса по стандарту, что было немаловажно во времена тотального дефицита. А окрас модели и наличие на ней мигалок и антенны легко объяснимы желанием производителя придать ей коммерческую привлекательность.

 А. В. Карпов сообщает, что подобные КУНГи могли использоваться для приема пищи и отдыха пожарных расчетов, а также для других нужд службы тыла.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства, Москва, 2016.*

 Ну и уж если затронули тему службы тыла на пожаре, то в её обязанности входил не только учёт работающей пожарной техники, но и её обслуживание. Эта тема тесно пересекается с применением других автомобилей технической службы, относящихся к вспомогательным, обеспечивавшим боеготовность пожарной техники. Первые передвижные мастерские для пожарных автомобилей, были созданы ещё в довоенные годы. Идея была понятна - учитывая слабую техническую оснащенность пожарных частей оборудованием и инструментом, а также низкий уровень подготовки водительского состава, высылать из областных центров специально оснащенные бригады, которые могли бы помочь на местах с проведением технического обслуживания и ремонта.

 Одними из первых работу подобной техники сумели организовать пожарные УПО Ленинграда. Не став изобретать велосипед, для этих целей приспособили войсковую автомобильную ремонтную эксплуатационную мастерскую (ВАРЭМ) на шасси ЗиЛ-157К.

 В некоторых гарнизонах для проведения технического обслуживания № 2 оборудовались мастерские (ПАРМ). Такие мастерские монтировались, как правило, на автомобиле, имеющем специальный кузов-фургон, в котором размещалось оборудование, приспособления, запасные части, принадлежности и инструмент. Одновременно кузов служил мастерской и помещением для личного состава.

 В книге М.Д. Безбородько «Пожарная техника» 1979 года издания обобщён накопленный опыт эксплуатации подобной техники. Применительно к обслуживанию и ремонту пожарных автомобилей приведены характеристики 5 специальных кузовов (ВАРЭМ-3, ВАРЭМ-ЗД, ГОСНИТИ-1, ГОСНИТИ-2, МТО-АТ). Примеры использования трёх последних в пожарной охране до нашего времени не сохранились.

 Большой опыт организации такой работы был накоплен технической службой пожарного гарнизона города Запорожье. Эту историю рассказал на своих страницах журнал «Пожарное дело» № 3 за 1985 год. В середине 70-х годов в одной из организаций города специалисты отряда технической службы увидели специализированный фургон с оборудованием, который решили приспособить для обслуживания пожарной техники. Не считаясь с личным временем

начальник ремонтно-восстановительной части В. Задоя, бригадир слесарей П. Гайдаржийский и автослесарь Н. Бережецкий, используя запасные части от списанной техники, создали уникальный автомобиль: рама, передний мост и кабина которого были взяты от автомобиля «Колхида», два задних моста - от ЗиЛ-157, а двигатель - от «Урал-375». Было отремонтировано оборудование фургона. В результате получилась передвижная пожарная автомастерская, широко демонстрируемая в качестве передового опыта на показах техники не только в своём городе, но и в окрестных областях - Донецкой, Ворошиловградской и Черкасской. Экипаж из трёх человек объездил на ней всю Запорожскую область. Только в 1984-м году с помощью выездной бригады было произведено техническое обслуживание № 2 более 180 пожарных автомобилей, оказана практическая помощь в наладке пожарной техники в 17 колхозах.

 Еще один интересный пример. В штатах пожарного аварийно-спасательного отряда Могилёвского областного управления МЧС Республики Беларусь до сих пор числится автомобильная ремонтная инженерная мастерская АПРИМ-2(131), изготовленная в 1974 году.

Выпускаемый в своё время Туймазинским заводом геофизического оборудования и аппаратуры, этот очень серьёзно оснащенный автомобиль предназначался для выполнения в полевых условиях монтажно-демонтажных, слесарно-механических, электрогазосварочных, кузнечно-медницких и регулировочных работ при текущем и среднем ремонте автомобилей и оборудования. Правда, размещённый под открытым небом, АПРИМ-2(131) уже не может использоваться по назначению, но его сохранившееся оборудование попрежнему впечатляет.