**01-133 ПЭЛ-30 пожарная электромеханическая 4-коленная автолестница по типу колен Magirus образца 1912 г. с высотой подъёма до 30.1 м на удлиненном шасси ЗиС-6 6х4, боевой расчет 2+3 чел., динамомашина ПНТ-100 15 кВт, полный вес 8 тн, ЗиС-5 73 лс, 55 км/час, опытная 1 экз., завод Промет г. Ленинград, предвоенные годы.**

Пишет Никита Донцов (avianikitoss): «ПЭЛ-30 был ПОСЛЕДНЕЙ серийной моделью ЛОМО. Выделившись в самостоятельное от ЛОМО производство, ЛОМО-АВМ пошло по пути широкого конверсирования собственных разработок. Все остальные модели - плоды перерезки рам, кабин, кузовов выпущенных ранее моделей. Еще отметим, что, поскольку на "ЛОМО" своего производства не было, все кабины и рамы для автомоделей отливал для них завод "Двигатель".

От себя уточню, что, ввиду отсутствия реального прототипа, это были в значительной доле уже не модели, а игрушки.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд., перераб. и доп., Москва, 2017, Спасибо, Александр Владимирович.*

В довоенные годы была совершена очередная попытка применения «передовых технологий» для привода лестницы: изобретателям, построившим в своё время «Штурмовой», не давало покоя электричество. Первый опыт постройки таких автолестниц принадлежит фирме «Кислих». Эта, так называемая «трёхмоторная» лестница, имела три электромотора, производящих её подъём, выдвигание и поворот. Учитывая серьёзные недостатки аккумуляторных батарей для привода электромоторов, в данной конструкции питание их обеспечивалось непосредственно от динамомашины с приводом от мотора автомобиля. Эти автолестницы имели ещё одно достоинство для пожарного дела. В условиях отсутствия автомобилей освещения они могли использоваться в качестве передвижной электростанции, питать прожектора для освещения пожара, заряжать аккумуляторы. Недостатком такой лестницы считалось двойное преобразование - сначала механической энергии двигателя в электрическую (динамомашина), а затем (электродвигатель) из электрической в механическую - колена автолестницы.

Несмотря на то, что первая в Российской Империи - автолестница на шасси «Даймлер» образца 1913 года имела именно электрический привод, в СССР такие конструкции распространения не получили, но идею советским инженерам подали. Идея дала толчок к разработкам, которые в конце концов с учётом опыта разработки «Штурмового» привели к созданию ленинградским заводом «Промет» 4-коленной пожарной электромеханической лестницы с высотой подъёма в 30 м, получившей название ПЭЛ-30.

Лестница устанавливалась на популярном в те годы шасси ЗиС-6 с удлинённой рамой. Конструкция её была «электрической» во всех отношениях, электричество использовалось для любых действий. Даже для обеспечения устойчивости лестницы в рабочем состоянии четыре «домкратических» штыря приводились в движение электромотором. Это же касалось всех остальных операций - подъёма, выдвигания, вращения и бокового выравнивания, выполняемых электролебёдками, состоящими, как правило, из электромотора, червячной передачи, цилиндрической зубчатой передачи и барабанов, на которые наматывался канат. Источником энергии для их работы служила динамомашина типа «ПНТ-100» с возбудителем типа «ПН-10», развивавшая значительную мощность в 15 кВт. Все операции дублировались ручным приводом.

Время, потребное для выдвигания лестницы, составляло электромотором - 68 с, вручную - почти в 7 раз больше. Управление тремя основными движениями лестницы (подъём, выдвигание и вращение) осуществлялось рукоятками трёх переключателей, установленных на левой стороне башни.

Несмотря на передовой источник энергии, в остальном конструкция лестницы не представляла собой ничего нового. Колена изготавливались по типу колен компании «Магирус» образца 1912 года: тетивы и ступени - деревянные, раскосное крепление - стальное. Лестница снабжалась пятью переносными и стационарными прожекторами. Боевой расчёт лестницы составлял 5 человек, включая водителя. Общий вес автолестницы был достаточно велик - 8 т. Данных об её дальнейшей судьбе нет, видимо, она так и осталась экспериментальным образцом.