**01-158 Автомехлестница модели ЛР, с 1960 года - АЛМ-30(157) ЛР, пожарная механическая автолестница высотой подъема до 30 м на шасси ЗиЛ-157К 6х6, вылет 13.6 м, нагрузка на вершину 325 кг, боевой расчёт 3 чел., полный вес 9.8 т, ЗиЛ-121 104 лс, 65 км/час, свыше 200 экз., завод ППО г. Торжок, 1959-68 г. в.**



**Изготовитель:** Торжокский завод противопожарного оборудования Московского СНХ.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 4 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Том 1: Лестница в небо, Москва, 2015. Уважение и благодарность автору.*

… производственники с нетерпением ждали поступления для нужд пожарной техники новых шасси ЗиЛ-157, обещанных отечественным автопромом в том же 1957 году. К нему готовились. Отдельной строкой в акте приёмки модели ЛЕ межведомственная комиссия предлагала ОКБ-7 предусмотреть возможность установки модели ЛЕ на шасси ЗиЛ-157. На основании предложений комиссии в план работ особого конструкторского бюро была включена тема «Автомехлестница высотой 30 м на шасси ЗиЛ-157 с использованием комплекта колен и относящихся к ним механизмов автомехлестницы ЛЕ». Итогом работ по данной теме стал подготовленный в марте 1958 года технический проект автомехлестницы модели ЛР (с 1960 года - АЛМ-30 (157) ЛР), включивший в себя выполнение пожеланий и устранение замечаний комиссии, высказанных при испытании модели ЛЕ. В целом можно сказать, что модель ЛР - это та же модель ЛЕ, только переставленная на современное шасси.

 Но существовало и несколько отличий. Ещё на серийных автомехлестницах модели ЛЕ ось вращения башни механизмов была смещена вперёд на 120 мм. Важность такого, внешне незначительного изменения, была обусловлена необходимостью перераспределения нагрузок на оси автомобиля. На модели ЛР это изменение было «узаконено» проектом.

 За задней стенкой кабины были предусмотрены два откидных сидения, каждое из которых было рассчитано на одного человека. Зачем они понадобились, не совсем понятно. Конечно, если считать теоретически, то всё сходится. Один - командир мехлестницы (это понятие постоянно фигурирует в заводских документах). Он ходит в штаб (носимые радиостанции ещё не поступают на вооружение), получает оттуда команды, руководит. Один - ствольщик наверху, двое помогают прокладывать и закреплять рукавные линии и, если что, работают с натяжными веревками, помогают, например, при эвакуации по лестнице пострадавших. Водитель у пульта управления, как часовой - лицо неприкосновенное. Ему отвлекаться нельзя. Итого пять человек, которые едут на пожар на одном автомобиле: трое в кабине на мягких сидениях и двое сзади, на жёстких откидных без крыши или даже козырька над головой. Как в старые, «недобрые» времена. Но практически, с самого начала эксплуатации автомехлестниц от такой «роскоши» пришлось отказаться. Прежде всего, из-за малочисленности боевых расчётов. Должность водителя объединили с должностью командира отделения, решили, что закрепить натяжные верёвки по силам и неподготовленным любым бойцам из прибывшего на пожар караула. Убрать ствольщика, обученного работе на высотах и на коленах мехлестницы, было нельзя, как и его подручного, которому тоже хватало дел на серьёзном пожаре. Итого реальный боевой расчёт автолестницы сокращался до трёх человек, которым находилось место в кабине ЗиС-151 или ЗиЛ-157. Несмотря на это, откидные сидения за водительской кабиной предусматривались проектами советских автолестниц до 80-х годов прошлого века.

 Некоторые изменения коснулись платформы автомехлестницы. Её цельнометаллическая конструкция покрывалась рифленым металлическим листом, имеющим люки для доступа к дополнительной трансмиссии и к башне механизмов. Отдельный люк обеспечивал доступ к заливной горловине бензобака ёмкостью 110 л, крепящегося к лонжерону и передней балке шпинделей.

 С земли на платформу с каждой стороны вела подножка, расположенная на высоте подножки кабины автомобиля, сделанная с последней как единое целое. Садиться в кабину или подниматься на платформу помогали поручни, одновременно являющиеся распорками опорной рамы комплекта колен.

 Автомехлестница имела второй дополнительный аккумулятор, включенный параллельно основному. Он располагался с левой стороны автомобиля, крепился к лонжерону рамы и закрывался быстросъёмной крышкой. Вот в общем-то и всё. Остальные отличия определялись изменением шасси.

 Из изменений в характеристиках, по сравнению с моделью ЛЕ, заслуживают внимания: незначительное уменьшение ширины и высоты автомехлестницы в транспортном положении, уменьшение общего веса автомеханической лестницы почти на 200 кг и, соответственно, уменьшение нагрузки на задний мост. Увеличение нагрузки на вершину полностью выдвинутой лестницы с 325 до 350 кг и незначительное увеличение скоростей движений лестницы.

 Итак, испытания опытного образа модели ЛР проходят в конце апреля 1959 года. И хотя информации по этому событию фактически не сохранилось, думается, особых проблем поставленная задача у Новоторжского завода не вызвала.

 Автомехлестница ЛР вместе с моделью ЛТ, прошедшей испытания чуть раньше, стали последними советскими механическими лестницами. Но, в отличие от «малюток» на шасси ГАЗ-51А, они получили значительное распространение в пожарной охране. Можно уверенно сказать, что фактически все сохранившиеся фотографии автомеханических лестниц на шасси ЗиЛ-157 - это, именно модель ЛР.

 Количественные показатели выпуска модели ЛР сегодня установить невозможно. По информации, характеризующей работу Новоторжского завода за годы в Совнархозе, все выпущенные модели механических 30-метровых лестниц (ЛЕ и ЛР) идут под обозначением АМ-30. Их общее количество, выпущенное за десятилетие с 1958 по 1968 год, составляет 242 единицы. Пик производства приходится на 1964 год, когда было выпущено 32 автомехлестницы АЛМ-30 (157) ЛР. С учётом немногочисленного выпуска модели ЛЕ можно смело сказать, что модели ЛР Новоторжским заводом было выпущено свыше 200 единиц.

**Краткая характеристика:**

кол-во колен лестницы - 4+1 шт.,

высота подъема - 30,2 м (32,2 м с доп. коленом),

макс. вылет с нагрузкой 100 кг - 13,6 м.,

макс. вылет без нагрузки - 15,5 м.,

угол наклона лестницы - 0°+78°,

нагрузка при угле 75° - 325 кг.,

мостовая нагрузка при угле не менее 56° - 800 кг.,

ширина опорного контура - 3050 мм.,

время подъема лестницы, выдвигания на полную длину и поворот на 90° - 70 сек.,

колесная база шасси - 4225 мм.,

габаритные размеры: 9640х2290х3000 мм.,

угол свеса - 50°/12°,

полная масса - 9.765 т.,

макс. скорость - 65 км/ч