**01-404 Опытная пожарная 3-еоленная автолестница с люлькой грузоподъемностью 180 кг на шасси ЗиЛ-131 6х6, возможно модели ПМ-506А или ПМ-506Б, высота подъем до 22 м, вылет 9 м, боевой расчет 3 чел., полный вес в пределах 10 т, ЗиЛ-130 150 лс, 80 км/час, 1 экз., ТМЗ г. Торжок, середина 1980-х г.**

****

 С большой радостью и глубоким удовлетворением в июле 2017 г. приобрел эту модель у Julian Parsons из Swindon Wiltshire UK и вернул ее на Родину. Весьма знаковая модель в истории нашего моделестроения периода 1990-х начала 2000-х г., когда не только не было комплектующих и приличных доноров, технологии были допотопные, но и сведений о прототипах были крохи. За сокращение этого пробела низкий поклон нашим автоисторикам.

 В 1990-е г. саратовцы были не одиноки. Нужно вспомнить и замечательные работы П. Кемница, В. Александрова, А. Мазина и С. Актова (МААС), Ш. Сабитова (РАЗУМ), и, наверняка, многих других мастеров, имена которых, к сожалению мне неизвестны (в частности брэнды Захар и Alexi).

 Касаемо прототипа этой модели, думаю, для него ближе подходит автолестница с люлькой на шасси ЗиЛ-131, изображенная на единственной фотографии *(автор А. Новиков)* на одной из выставок в 1989-90 годах. Расстройство глубокое, ведь более информации не найдено! Даже название достоверно не определено.

 Уважаемый И. Жуков на rcforum.ru: «…у автолестницы АЛ-30(131)Л-21 была модификация с подвесной люлькой АЛ-30(131)Л-22. А вот упоминаний про такую люльку у модели АЛ-30(131)ПМ-506 мне не попадалось... Однако посмотрите на фото этой ПМ-506…»

 Глубокое уважение Александру Владимировичу Карпову - не «спрятал голову в песок», а четко обозначил пробел в познании истории наших пожарных машин.

 *Два фрагмента из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР в 4 ч. Ч.3: Пожарный спецназ т. 1: «Лестница в небо», Москва 2015.*

« … Между тем, совершенствование конструкции автолестниц продолжалось и в середине 80-х годов, начинаются разработки новой модификации данной автолестницы. Речь идёт об АЛ-30 (131) ПМ-506В. Вот такой скачкообразный переход в модельном ряду от предыдущей ПМ-506 к новой ПМ-506В. А что же за модификации скрывались под индексами ПМ-506А ПМ-506Б? К сожалению, найти какие-либо упоминания об этих моделях в архиве ОКБ ПТ, равно как и в любых других источниках информации, не удалось. По прошествии почти тридцати лет не могут пролить свет на эти загадки и ветераны ОАО «Пожтехника». Однако существует фотография автолестницы на шасси ЗиЛ-131, сделанная в 1989–1990 годах на одной из выставок, и мимо которой мы не можем пройти на страницах нашей книги. Машина имеет идентичную с ПМ-506 платформу с установленной на ней лестницей, с той лишь разницей, что вместо четырёх колен у неё только три. А это значит что общая длинна автолестницы составляла примерно 22 м. Но самой интересной особенностью является съёмная люлька на последнем колене, наподобие той, что была разработана для модели АЛ-30 (131) Л22.

Машина была окрашена полностью в красный цвет, возможно, что она предназначалась на экспорт, например, в страны соцлагеря с городами без высотной застройки.

 С определённой долей вероятности можно предположить, что это была одна из пропущенных модификаций с индексом ПМ-506А или Б. Надеюсь, когда-нибудь будущие историки Торжокского машиностроительного завода, изучая техническую документацию, раскроют нам эту загадку. А пока у меня нет ответа на этот вопрос.»

И о **АЛ-30(131), модель Л22 (ТУ 22-2431-72).**

 «Удачная модель автолестницы АЛ-30 (131) Л21 имела своё уникальное для отечественной пожарной техники продолжение. Впервые в СССР предпринимается попытка создания пожарной автолестницы с люлькой, этакой первой отечественной попытки совмещения преимуществ дорогущего коленчатого подъёмника и дешевизны взятой за основу надстройки автолестницы. Надо отметить - смелая попытка, с учётом тех лет, о которых пойдёт речь.

 Её история берет своё начало с приказа МСДиКМ № 520 от 26 декабря 1969 года, согласно требований которого в 1970 году начинается разработка технической документации. Процесс идёт достаточно быстро и к маю 1971 года уже изготовлен опытный экземпляр новой автолестницы АЛ-30 (13) Л22. «Ложка дёгтя» тут одна - весь процесс идёт... без ведома руководства. Техническое задание на проектирование и программа испытаний нового образца утверждены техническим управлением МСДиКМ лишь 24 мая 1971 года, ровно за один день до начала испытаний. Почему такое стало возможным? У меня нет однозначного ответа на этот вопрос. Объяснение, пожалуй, одно - такая организация работы. Количественный состав государственной комиссии полностью повторяет состав на испытаниях модели Л 21, председательствует в ней тот же заведующий отделом ОКБ ПМ из города Прилуки Г. Д. Воронин. Испытания проводились с 25 по 28 мая 1971 года.

 По результатам испытаний опытного образца АЛ-30 (131) Л22 комиссия рекомендовала его к серийному производству, как модификацию автолестницы АЛ-30 (131) Л21. Разумеется, с учётом устранения выявленных недостатков, занявших три листа убористого машинописного текста итогового протокола испытаний. Но большинство этих недостатков, как и ранее, касались внешнего вида и качества сборки (плохой покраски, закрепления трубопроводов, прокладки кабеля, эргономики узла управления и удобства работы с комплектами колен). Но были выявлены и достаточно серьёзные вопросы.

 И прежде всего они касались важного технического новшества модели Л22 - люльки для размещения личного состава. Она была тяжелее проектных значений, вызывало претензии качество её сборки. Несмотря на то, что работа комплекта колен в новых условиях при отрицательных углах (для посадки в люльку и выхода из неё) вопросов не вызывала, слабым местом оказалась «обязательная программа». Нарекания вызывали неравномерные движения комплекта колен, резкие толчки при опускании на малых углах подъёма (5-10°), большие скорости движения складывающейся лестницы, отсутствие плавной посадки на замыкатели. Один из замыкателей при испытании вышел из строя, время сдвигания колен из-за нечеткой работы замыкателей составило 4,5 минуты. В итоге комиссией было предложено полностью заменить замыкатели на опытном образце автолестницы. Наличие люльки сокращало вылет первого колена на 7 м. Предлагалось внести изменения в автоматику автолестницы. На первом колене отсутствовало крепление для лафетного ствола. Весомость описываемых недостатков усиливалась впечатлениями личного состава от работы в люльке - тушить пожар в таких условиях было не то что неприятно, а просто опасно. По непонятной причине в ходе испытаний оказались неработоспособны механизмы аварийного ручного привода для основных операций - выдвигания и сдвигания, бокового выравнивания. Автомобиль не прошел положенных испытаний пробегом.

 Не случайно, одним из выводов комиссии прозвучало требование продемонстрировать представителям ГУПО и ВНИИПО устранённые недостатки на первых автомобилях установочной серии. Казалось бы, простая задача - спасти интересную идею, довести машину «до ума», наладив работу отдельных узлов. Но сделано этого так и не будет...

 Выпущенный в 1971 году опытный экземпляр пожарной автолестницы АЛ-30 (131) Л22 так и остался единственным. В специализированном каталоге-справочнике «Пожарная техника», изданным в 1974 году ЦНИИТЭстроймаш, встречается последнее упоминание об этой интересной разработке: «По специальному заказу может быть изготовлена модификация автолестницы АЛ-30 (131) модель Л22, на вершине которой монтируется быстросъёмная люлька грузоподъёмностью 180 кг. Следует отметить, что при закреплении люльки на вершине колен её рабочее поле (наибольший вылет) автоматически уменьшается до 9 м вместо 16 м без люльки. Указанное изменение рабочего поля выполняется с помощью специального датчика, смонтированного на люльке». Видимо, специальные заказы на модель Л 22 так и не поступили. Её дальнейшая судьба ограничится несколькими показами на специализированных выставках.»

и