

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.
Роберт Фрост

Автомобильный 6/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ГОФРИРОВАННАЯ "КОРОБКА"

НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ

ГАЗ М-72

"ПТИЦЫ" В ПАРТИЙНЫХ КРУГАХ

АМО-Ф-15, ЗНАКОМЫЙ И НЕЗНАКОМЫЙ



РУССКАЯ СЕРИЯ



2902 2903
2904



ГРАЖДАНСКАЯ СЕРИЯ

Новые модели «ГАЗели»

На прошедшей в Москве выставке «Мир детства» компания «Премьер-игрушка» представила новые модели фирмы Welly, выпущенные в «Русской серии». Изготовление моделей согласовано с ГАЗом.

Модели были обещаны в продажу ещё летом этого года, но их поставки были задержаны до момента изготовления всей серии.

Выпущено три базовых варианта – пассажирский микроавтобус, грузопассажирский и цельнометаллический фургоны. На упаковке моделей указан масштаб – 1:43. При сравнении моделей оказалось, что модели Welly примерно на 4 мм выше и длиннее моделей «АГАТа».

Больших претензий к моделям нет – они выполнены на уровне всей продукции Welly, которая хорошо известна в нашей стране и позиционируется как игрушки.

Помимо базовых вариантов выпущены девять вариантов раскраски – «служба спасения», «маршрутное такси», «милиция ППС», «пожарная охрана», «скорая помощь», «спецназ», «игрушки», «телевидение» и «инкассация». Модели «скорая помощь» и «инкассация» на самом деле являются фургонами, окрашенными соответствующим образом.

К лету 2005 г. планируется выпустить модель ГАЗ-3110 «Волга», но пока не известно в каком масштабе.



2905



«СПЕЦНАЗ»

2920



«СЛУЖБА СПАСЕНИЯ»

2911



«МИЛИЦИЯ ППС»

2921



«ТЕЛЕВИДЕНИЕ»

2912



«СКОРАЯ ПОМОЩЬ»

3000



«ИГРУШКИ»

2917



«ПОЖАРНАЯ»

3011



«ТАКСИ»

2919



«ИНКАССАЦИЯ»

2902 (3 окна)



2903 (1 окно)



2904 (без окон)



Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.
Роберт Фрост

Автомобильный 6/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор

Александр Шкаев

e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru

Зам. гл. редактора

Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govori1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)

Люциус Суславичюс (Вильнюс)

e-mail: liucijus@regitra.lt

Коллективный консультант:

Политехнический музей

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Набор и вёрстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман

Издатель

ООО «Благовест-В»

Генеральный директор

Михаил Гамаюнов

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, кв. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. (095) 188-19-83

<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содер-
жание рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнени-
ем авторов статей.

Данное издание не может быть воспроизведе-
но полностью или частично без письменного раз-
решения издателя. При цитировании ссылка
обязательна.

© Автомобильный моделизм, 6(36)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

Phone: (095) 188-19-83

All rights reserved. This publication may not be
reproduced in part or in whole without prior written
permission of the publishers.

© Model Cars. Russia, 2004

СОДЕРЖАНИЕ

Русская серия, 2-я стр. обл.

Гофрированная «коробка», 2

Л. Суславичюс

Новое имя – GM Art, 5

А. Глазунов

Непохожие близнецы, 5

А. Колеватов

М-72, 11

Е. Прочко

Автомобили 1968 года, 14

А. Бармасов

«Птицы» в партийных кругах, 15

А. Говоруха

АМО-Ф-15, знакомый и незнакомый, 17

М. Соколов

Серийные модели ГАЗ-21 «Волга» в 43

масштабе, 22

В. и О. Городные

Прообразы первых пожарных машин, 25

А. Говоруха

Справочная информация, 28

Наша почта, 30

Отечественные новинки, 31

Зарубежные новинки, 32

Дорогие друзья и коллеги!

*Продолжается подписка на пер-
вое полугодие 2005 года. На журнал
можно подписаться только через ре-
дакцию.*

*Стоимость подписки осталась
прежней – 300 руб. за полугодие с
рассылкой по России.*

*Деньги на подписку необходимо пе-
ревести по адресу: 129347, Москва,
ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шка-
еву Александру Вадимовичу.*

*Убедительная просьба – по воз-
можности оформить подписку до
конца декабря 2004 г. Это необходи-
мо нам для формирования плана из-
дания журнала и определения необ-
ходимого тиража.*

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2005 года осуществляется только через редакцию журнала перечислением почтового перевода в **300 руб.** (за полугодие по России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на I полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

Реквизиты для почтового перевода:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу

**ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО
ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ**

Для справки: стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – **70** руб., за 2002 г. – **90** руб., за 2003–2004 гг. – **100** руб. с пересылкой по России). Распроданы следующие номера журналов: № 3 за 2000 г., №№ 2, 3, 4 и 5 за 2002 г., №№ 1 и 2 за 2004 г. После согласования заказа и перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и своего почтового адреса, или сообщить эту информацию в поле «Для письма» почтового перевода.

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: магазин-салон – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ)

Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора. Масштабные модели – еженедельно в четверг с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).

магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31

Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, д. 130

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96), г. Ровно, тел. 24-19-23, Городный Василий,

г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

КАЗАХСТАН: 492091, г. Усть-Каменогорск, а/я 157, Шипиленко В.А. (тел. 24-84-82, e-mail: shipilenko4@rambler.ru)

ГОФРИРОВАННАЯ «КОРОБКА»

Люцияс СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



После того, как несколько лет назад появился новый переднеприводный Ford Transit, в Европе не осталось ни одного сколь-нибудь известного производителя лёгких коммерческих автомобилей, применяющего иную компоновку трансмиссии. Очевидные преимущества переднеприводной компоновки, отработанная конструкция шарниров постоянной угловой скорости убедила даже самых убеждённых скептиков.

Но кто первым решился на отход от классической заднеприводной компоновки в конструкции грузового автомобиля? Честь первопроходца принадлежит французскому конструктору Морису Сентура (Maurice Sainturat), создавшему в 1934 г. легендарный «Траксьон Аван» – легковой Citroën 7CU с несущим кузовом и приводом на передние колёса. Свой опыт создания Citroën 7CU и последующих моделей Citroën 11BL, Citroën 15 Six он в полной мере использовал и для первого серийного коммерческого фургона Citroën TUB, дебютировавшего в 1939 г.

М. Сентура не перенёс механически схему «Траксьон Аван» в своё новое произведение. У легкового Citroën под длинным узким капотом агрегаты располагались так: коробка передач, главная передача, двигатель. Но то, что отвечало моде легковых автомобилей того времени, не годилось для грузового фургона, где под грузовой отсек было отдано как можно больше полезной площади. Поэтому конструктор изменил расположение агрегатов на 180° – впереди стоял четырёхцилиндровый двигатель (1911 см³, 41 л.с./3100 об.мин), за ним главная передача, а уж за ней – 4-ступенчатая КПП. Всё это позволило сократить базу и длину автомобиля, улучшить манёвренность и разместить кабину над передним ведущим мостом.

До капитуляции Франции летом 1940 г. фирма «Citroën» успела выпустить около 1000 шт. революционного по конструкции автомобиля, из которых 650 было модели ТАМН (или военный санитарный фургон). Война помешала более широкому распространению Citroën TUB, а также его доводке и избавлению от «детских болезней», поэтому в 1945 г. его производство не было возобновлено. Вместо него конструкторы фирмы создали совершенно новый автомобиль – Citroën H на базе всё того же «Траксьон Аван», причём силовой агрегат и трансмиссия с передними ведущими колёсами крепилась на отдельном подрамнике, прикрученном болтами к несущему основанию Citroën H. Открути их и выкачивай всё из-под автомобиля для ремонта



Окончание на 3 стр. обложки

Новое имя – GM Art

Александр ГЛАЗУНОВ,
г. Москва

В серое майское утро ярко врывается красная Ferrari 360 Modena... С возрастающей скоростью пролетает она мимо старенького милицейского Mitsubishi Pajero окрашенного в серебристый металл. Рядом с джитом прохаживается гаишник, цветом формы сливающийся с действительностью. Увидав чудо итальянской техники он вытягивается во фронт и поспешно отдает то небольшое, что у него есть – честь: «начальство надо знать в лицо». Ferrari скользит вдаль... Только фосфоресцирует государственный номерной знак «с флажком». Суперкар уверенно обгоняет волочащиеся по промокнутому шоссе «пятёрки», «шестёрки» и «семёрки» (новенькие BMW германской, а не калининградской сборки)...

– Эти никогда и ни в чём себе не отказывают – вздыхает гаишник.

– Эти никогда и ни за что не платят – думает водитель VA3-2110, уныло глядя на убегающую вслед за Ferrari дорогу. Подмосковье. Рублёвка. Весна 2004 г...



Верно. За всё это зрелище по большей части платим мы, дорогие налогоплательщики. Когда – напрямую, когда – опосредованно. Остаётся только утешаться сомнительной возможностью поглядеть на дорогостоящие новинки авторынка Европы. Не на зарубежных выставках, а в жизни – по месту, если так выразиться, их эксплуатации: Рублёвка, Жуковка, Барвиха, Кутузовский проспект, на худой конец, просто центр Москвы, – неплохие точки для наблюдения. Впрочем, любоваться надо аккуратно и, всё же, лучше издали...

Собственно, объединение «GM Art» данные автомобили интересуют с практической точки зрения. Одно из приоритетных направлений для основателей «GM Art» – воплощение в 43-м масштабе того, что катается по дорогам Москвы с государственными номерами, мигалками и в сопровождении кортежей.

По «научному» это называется конверсией. Относительно неплохие «модели-доноры», благодаря таким чутким производителям, как Minichamps, Ixo, AutoArt и др. на нашем рынке имеются. Правда, иногда приходится дополнять, а то и исправлять кузова, практически всегда перекрашивать их с помощью настоящих автомобильных красок, подготовленных для работы с маленькими копиями. В частности, для цвета «металлик» в 43-м масштабе «зерно» дополнительно измельчается. Если требуется, на автомобильчик навешиваются соответствующие надписи, гербы и иные знаки отличия, положенные по статусу. После машинка покрывается лаком. В заключение модели снабжаются подставками, выполненными из ценных пород дерева.

«Выйдешь на улицу – глянешь на село...» (К примеру, на тот же пос. Жуковка). И понимаешь: работы – непечатый край. Любопытно выглядят здешние милицейские автомобили для сопровождения кортежей: Mercedes-Benz ML, Mercedes-Benz E-klasse (кузова 1995–2003 гг.), Mercedes-Benz Gelendwagen, Mitsubishi Pajero LWB и Exceed, Volvo 850, Volvo S60 и Volvo S80. Оговорюсь, это – неполный список. Радуют взор многие иномарки руководителей МЧС, естественно в своём окрасе. Не так давно западное Подмосковье украсилось престижными представительскими машинами от Центробанка: Audi A6, BMW X5, Toyota Land Cruiser Prado черного цвета с боковой зеленой полосой просто очаровательны. Они – особая гордость нашей страны, а их модели – особая гордость «GM Art»! Чего только стоят мигалки и проблесковые маячки-«банки» на крышах машинок! Они достоверно повторяют реальные, так как изготавливаются из прозрачной смолы, а после окрашиваются по специальной технологии.

Созданию той или иной модели, конечно же, предшествует сбор нужной информации по прототипу (естественно, когда этому не препятствуют разного рода обстоятельства в лице





высокопоставленных владельцев машин и их доблестной охраны). Но всё-таки, отмечу, во многих случаях без внимания не остаются и салоны автомобильчиков. Кресла, педали, шторки, ремни безопасности, приборные панели либо подвергаются глубокой проработке, либо – уже подверглись ей.

Из поля зрения «GM Art» не ускользают и простые российские суперкары нашей элиты без спецсигналов, но с престижными номерами. Это всего лишь скромные труженики дорог, «бороздящие просторы» Западного административного округа г. Москвы: Lamborghini Diablo, Lamborghini Gallardo, Lamborghini Murcielago, Ferrari 348TB, Ferrari 355, Ferrari 360, Ferrari 456GT, Porsche 911 Carrera, Porsche Boxster, Bentley Continental GT, Bentley Arnage, Maybach 57 и Maybach 62, Porsche Cayenne S и Porsche Cayenne Turbo (на Рублёвке встречаются чаще УАЗов), Brabus на все вкусы и расцветки (т.е. сами понимаете, чёрные Mercedes-Benz Gelendwagen, Mercedes-Benz E-klasse, Mercedes-Benz SL-klasse). Кстати, для моделей последних «GM Art» изготовило специальные диски колёс с одиозной буквой «В» посередине.

Любимый транспорт депутата – BMW 7-й серии (в зависимости от политических убеждений старая 1990-х гг. или новая 2002 г.) – мечта «GM Art», которая вот-вот сбудется! В 43-м масштабе, конечно... В ожидании её осуществления один из участников, идейный вдохновитель и организатор объединения, приложил накопленный ещё в 35-м масштабе опыт к моделям ГАЗ-М1 («Уральский Сокол»), Opel Blitz и HMMWV (в простонародье Hummer H1) фирмы Victoria. В результате «Эмка» оказалась финским трофеем, а Opel и Hummer стали чуть-чуть похожи на себя.

Ещё вышеупомянутый умелец, впрочем, как и его коллега – тоже не менее идейный вдохновитель и создатель «GM Art», устремил жадные взоры в сторону президентских кортежей разных времен, но одного народа. Mercedes-Benz Sprinter, VW Caravelle, Mercedes-Benz Gelendwagen и, наконец, «Мерин» S-класса – все эти модели давно присутствуют в «гараже» объединения и ждут своего часа, чтобы однажды превратиться в симпатичную группу тёмных автомобилей с мигалками (из-за которых случаются ежедневные пробки на Рублёвском шоссе), но в 43-м масштабе. Уверен, что столкновение с этим маленьким кортежем порадует абсолютно любого автолюбителя гораздо больше, чем встреча на дороге с настоящим.



НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ.

Часть 1: Колёсные плавающие шасси БАЗ-5937, БАЗ-5938, БАЗ-5939

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Среди всего многообразия в огромной семье автомобильной техники есть особый класс машин, малоизвестных широкому кругу автомобилистов. Такие автомобили не часто встретишь на улицах городов и дорогах, так как их сугубо военное назначение предопределяет несение нелёгкой армейской службы вдалеке от посторонних глаз. Даже среди многоцелевых автомобилей повышенной проходимости, рассчитанных в первую очередь на эксплуатацию в Вооруженных Силах, которые сейчас принято называть «техникой двойного назначения», колёсные корпусные плавающие шасси занимают особое место. Эти машины, благодаря своему узкоспециальному назначению, не получили широкого распространения, а создавались и использовались для размещения систем вооружения и обеспечения их функционирования в составе боевого комплекса. По понятным причинам в минувшие годы не было принято афишировать технические особенности конструкции этих уникальных по своим характерис-

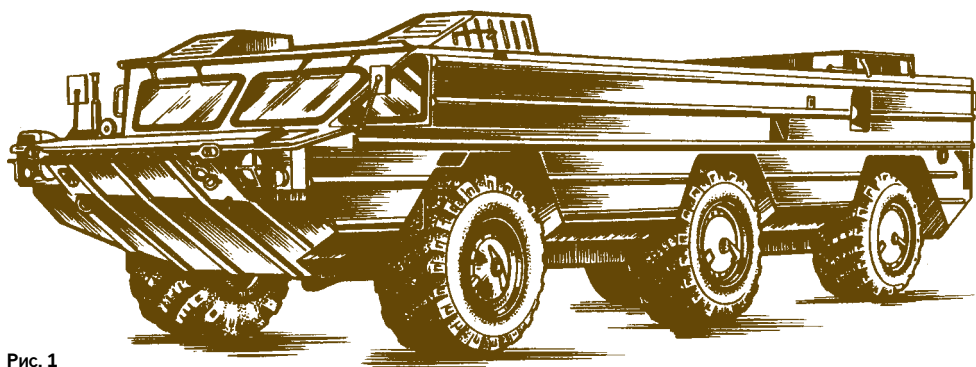


Рис. 1

ны речь.

Своим появлением трёхосные колёсные плавающие корпусные шасси обязаны разработке нового самоходного автономного войскового зенитного ракетного комплекса «Оса» (изделие 9К33), работы по которому были заданы Постановлением Совета Министров СССР от 27 октября 1960 г. Поскольку сам комплекс не относится к изделиям автомобильной промышленности мы остановимся лишь на истории создания и особенностях конструкции базового колёсного шасси **БАЗ-5937** и его модификаций (рис. 1).

В техническом задании на разработку автономного зенитного комплекса впервые перед конструкторами ставилась задача размещения на одном самоходном плаваю-

щем шасси всех боевых средств (пусковой установки с ракетами, радиолокационной станции, средств связи, навигации, топопривязки, источников электропитания и встроенного контроля). Предполагаемая масса оборудования составляла 4,5–6 т. Выдвигались также жёсткие требования для транспортировки самолётом типа АН-12 и железнодорожным транспортом в пределах габарита 02-Т. Предварительно в качестве самоходной базы комплекса рассматривались опытные образцы бронетранспортёра ЗИЛ-153, начавшего выпускаться серийно на ГАЗе бронетранспортёра БТР-60П и многоцелевого гусеничного транспортёра-тягача Харьковского тракторного завода МТ-ЛБ. Однако из-за низкой грузоподъёмности базовых шасси предложенные варианты были отвергнуты. Выбор пал на перспективное шасси модели «1040» Кутаисского автомобильного завода (КАЗ), выполненное на базе опытного бронетранспортёра (изделие «1015»). Его грузоподъёмность составляла 3,5 т, а с учётом конструкции мож-

Рис. 2



тикам изделий отечественного оборонного комплекса. Многие из них не имели зарубежных аналогов и значительно опережали мировой уровень развития специальной автомобильной техники. Говоря о том, что российский автопром навсегда отстал от прогрессивного Запада, мы как-то забываем, что ещё совсем недавно наши военные машины находились впереди планеты всей, да и сегодня заложенный в них технический потенциал позволяет поддерживать необходимый паритет при ограниченном финансировании перспективных разработок. Несмотря на утилитарное назначение, проходившие в парадных колоннах по Красной площади грозные боевые машины выделялись своей неповторимой красотой, строгими рублеными очертаниями, гармоничным дизайном. Сверкая надраенными зелёными бортами они лихо впечатывали рубчатый след широкого протектора колёс в древнюю брусчатку, заставляя тем самым уважительно смотреть на них зарубежных гостей и наполняя сердца соотечественников заслуженной гордостью. Давно отгремели те парады и сегодня только пешие колонны чеканят шаг перед Мавзолеем, да и на смену некогда непревзойденным системам вооружения приходят более современные. Но в документальных кадрах с очередных учений или репортажах «из горячих точек» мы всё ещё видим прославившиеся на весь мир и до сих пор находящиеся в строю боевые машины на шасси плавающих автомобилей Брянского автозавода. О них и пойдёт сегод-

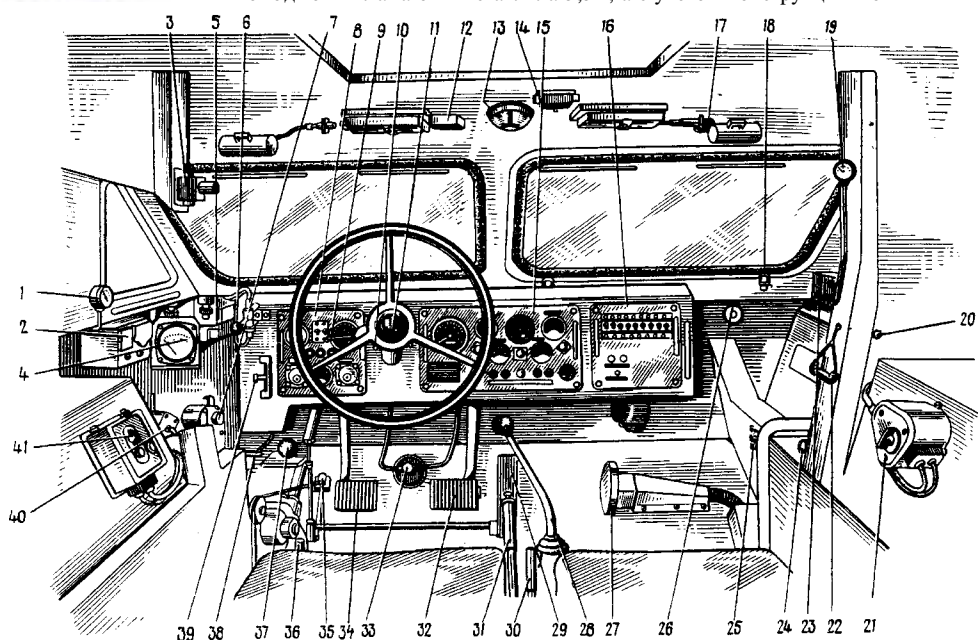


РИС. 3. РАСПОЛОЖЕНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫХ ПРИБОРОВ:

1 — манометр системы воздушного пуска двигателя; 2, 5 — прибор системы ППО; 3, 21, 41 — приборы переборного устройства; 4 — прибор контрольный ФВУ; 6 — рукоятка перепускного крана системы воздушного пуска двигателя; 7 — выключатель батарей; 8 — шток левый; 9 — переключатель указателей поворотов; 10 — выключатель привода заслонок водометов; 11 — кнопка звукового сигнала; 12 — регулятор обгрева стекла смотровых приборов; 13 — плафон; 14 — выключатель плафона; 15 — шток правый; 16 — шток дополнительного; 17 — кран управления стеклоочистителем; 18 — запор рамки ветрового окна; 19 — манометр гидросистемы; 20 — фиксатор привода управления крышкой клапанной коробки; 22 — рукоятка привода управления крышкой клапанной коробки; 23 — пульт управления ОВУ; 24 — розетка внешнего запуска; 25 — кран топливный ОВУ; 26 — клапан-ограничитель давления; 27 — кран управления раздаточной коробкой; 28 — рычаг переключения передач; 29 — педаль управления топливным насосом; 30 — рукоятка ручного насоса гидросистемы; 31 — рычаг стояночного тормоза; 32 — педаль тормоза; 33 — педаль насоса омывателя ветровых стекол; 34 — педаль сцепления; 35 — переключатель света ножной; 36 — кнопка звукового пневматического сигнала; 37 — рычаг ручного управления топливным насосом; 38 — кран включения вала отбора мощности; 39 — рычаг крана управления давлением в системе накачки шин; 40 — кран управления водометами

но было рассчитывать на некоторое увеличение полезной нагрузки до требуемых значений. Однако в виду очень слабой конструкторской и производственной базы КАЗа, а также отсутствия достаточного производственно-технологического опыта у курировавших проект специалистов Военной Академии бронетанковых войск им. маршала Р.Я. Малиновского, создание полноценного шасси для ЗРК «Оса» неоправданно затянулось. Не всё шло гладко и в деле разработки боевых средств комплекса. В результате срыва сроков сдачи готового изделия была назначена Правительственная комиссия – последовали жёсткие оргвыводы и смена разработчиков. Отказавшись от услуг СКБ Кутаисского автозавода предприняли попытку использовать колёсное шасси (изделия «560») Мытищинского машиностроительного завода, но в этом случае полная масса комплекса выходила далеко за пределы, определённые техническим заданием. К тому же перспективы серийного производства колёсного шасси «560» были весьма туманны, а время поджимало и создание полноценной транспортной базы комплекса «Оса» вылилось в первоочередную задачу. Решением комиссии по военно-промышленным вопросам Президиума Совета министров СССР, разработку колёсного плавающего шасси для нового ЗРК поручили молодому конструкторскому коллективу СКБ Брянского автомобильного завода (предприятие «почтовый ящик Р-6753») под руководством главного конструктора Рафаила Александровича Розова, выпускника МВТУ им. Баумана, прошедшего конструкторскую школу ГАЗа. Такое решение не было случайным, ибо в Брянске к тому времени было освоено производство четырёхосного шасси ЗИЛ-135ЛН и начался выпуск длиннобазного шасси собственной разработки БАЗ-135МБ. Неплохие результаты показали опытные маши-

ны, разработанные на БАЗе – четырёхосный автомобиль **БАЗ-930** и боевая машина пехоты «объект 1200», была уверенность, что конструкторы БАЗа справятся и с этой сложной задачей. Тем не менее, задание оказалось действительно не простым. Предстояло в кратчайшие сроки создать и поставить на производство боевую плавающую машину с предельными показателями подвижности, манёвренности, грузоподъёмности, с жёсткими ограничениями по габаритам и полной массе, отвечающую не одному десятку специальных требований, выдвинутых создателями боевых средств ЗРК. Работы начались в 1966 году. Ведущими конструкторами колёсного шасси были назначены И.Л. Юрин, В.Т. Авершин, И.В. Гринченко и В.В. Лазарев. За основу конструкции приняли схему корпусного плавающего шасси-«лодки» (кстати, термин «лодка» прижился и до сих пор применяется на БАЗе в отношении шасси для ЗРК «Оса») с дизельным двигателем, бортовой схемой трансмиссии, трёхосной ходовой частью с равномерным расположением осей по базе, широкопрофильными шинами переменного давления, передними и задними управляемыми колёсами. Первоначально машине присвоили индекс по старой системе нумерации **БАЗ-937**, но затем в соответствии с новым ГОСТом изменили на **БАЗ-5937** (рис. 2). Безусловно, определённое влияние на конструкцию изделия оказало серийное шасси БАЗ-135ЛМ (ЗИЛ-135ЛМ). С него были заимствованы некоторые технические решения, а также отдельные узлы и агрегаты, что в определённой мере сокращало сроки освоения производства, уменьшало номенклатуру запасных частей и несколько снижало цену конечного изделия, хотя специальная машина такого класса по определению не может быть дешевой, но этого в то время никто и не требовал, да и на финансирование новой военной техники государство не скупилось. Основу БАЗ-5937 составлял герметичный несущий корпус, сваренный из листового стали, со встроенной внутри рамой. Жёсткость корпуса обеспечивалась элементами крыши, стойками, усилителями, рамой и герметичной перегородкой, разделяющей корпус на две части. Спереди находилось отделение управления, сзади – моторный отсек. Передняя часть отделения управления служила для размещения механика-водителя и командира

Рис. 4



Рис. 5

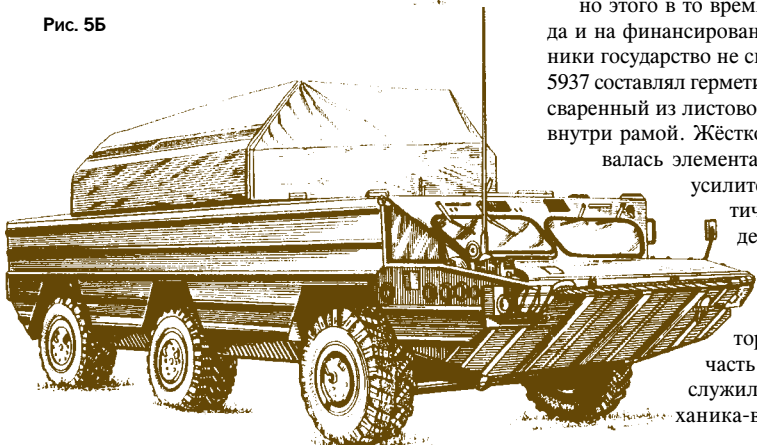
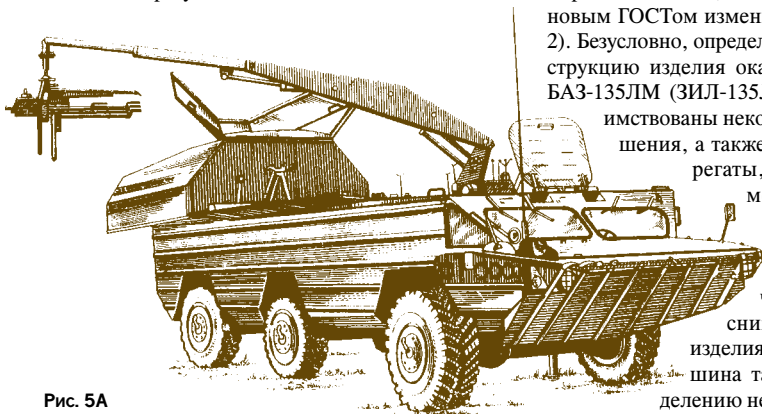


машины, органов управления и контрольных приборов (рис. 3). В средней части корпуса под погоном для антенно-пускового устройства размещались средства связи, блоки аппаратуры и рабочие места операторов наведения, поиска и дальности. Силовое отделение

отделялось герметичной перегородкой, в которой имелась дверь для доступа к двигателю с обслуживающими системами и агрегату питания ЗРК. Кстати, в аварийных ситуациях выход экипажа из машины, помимо основного посадочного люка, осуществлялся через открывающееся ветровое окно или дверь в перегородке с последующим выходом через люк в крыше силового отделения. В качестве силовой установки был выбран новый универсальный танковый дизель 5Д20Б-300 производства Барнаульского завода транспортного машиностроения с максимальной мощностью 300 л.с. при 2600 об/мин коленчатого вала. Двигатель являлся модификацией дизеля УТД-20, который устанавливался на БМП. К особенностям данного мотора следует отнести: V-образное расположение шести цилиндров с углом развала 120°; разные шатуны для правого и левого ряда с центральным сочленением; систему смазки с сухим картером; эжекторную систему охлаждения с отсосом пыли из воздухоочистителя и механизмом защиты от попадания воды в двигатель. Для подогрева всасываемого воздуха в зимнее время в систему охлаждения был включён теплообменник, состоящий из двух радиаторов. Необычным были четыре клапана на каждый цилиндр, по два распредвала в каждой головке блока цилиндров с шестерённым приводом, дублированная система пуска – электростартером или сжатым воздухом из баллонов высокого давления. Конструкторы БАЗа не случайно остановили свой выбор на двигателе 5Д20Б-300. Быстроходный четырёхтактный дизель был экономичен, компактен и достаточно лёгок. Его масса составляла 665 кг. Конечно, по своему ресурсу танковый двигатель значительно уступал ав-

Рис. 5А

Рис. 5Б



томобильному, но для боевой машины это не имело решающего значения. В то же время крайне жёсткие массово-весовые и габаритные требования заказчика заставляли экономить на многих элементах конструкции. Пришлось даже сократить до минимума запас топлива, установив на машину один топливный бак ёмкостью 320 л, а чтобы достичь приемлемого запаса хода, пошли на маленькую хитрость, но об этом чуть ниже. Для облегчения пуска двигателя в зимнее время установили достаточно простой и высокоэффективный пусковой подогреватель, работающий на дизельном топливе. Крутящий момент от двигателя через двухдисковое сцепление с дистанционным гидравлическим приводом с

ном заводе. Кстати, конструкция шины И-247Б оказалась настолько удачной, что её впоследствии применили на сельскохозяйственном самосвале Урал-5557. Естественно, что БАЗ-5937, как и все отечественные боевые колёсные машины, оснастили системой регулирования давления воздуха в шинах. Для преодоления водных преград на плаву шасси

Рис. 6

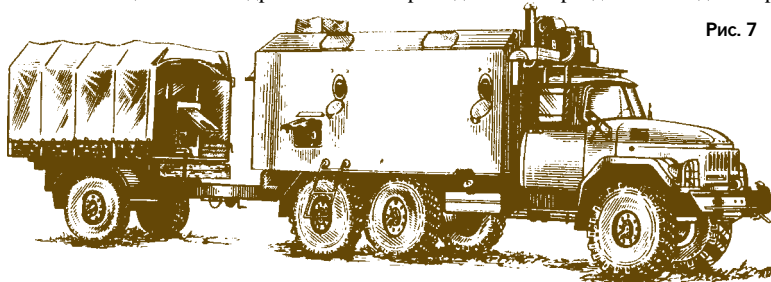


Рис. 7

имело два водомётных двигателя, которые сообщали полностью грузённой машине скорость на воде до 8 км/ч. Для удаления попавшей в корпус воды служили два центробежных насоса с электроприводом общей производительностью 240 л/мин.

Наблюдение при движении на плаву осуществлялось через два прибора, установленных в специальные ниши перед механиком-водителем и командиром машины. Тормозная система с пневмогидравлическим приводом останавливала движущееся со скоростью 40 км/ч шасси с полной нагрузкой на расстоянии 19,9 м. Рулевое управление, снабжённое гидроусилителем, воздействовало на колеса первой и третьей осей, а наименьший радиус поворота на суше составлял 12 м. Управление машиной на плаву осуществлялось за счёт поворота колёс и прикрытия заслонок водомёта соответствующего борта. Радиус циркуляции на воде – 7 м. Электрооборудование шасси напряжением 24В выполнили в экранированном исполнении. Источниками электроэнергии являлись генератор Г-290 переменного тока мощностью 3кВт и две танковые батареи 12-СТ-70М. Необходимо отметить большое количество дополнительного оборудования, смонтированного на базовом колёсном шасси БАЗ-5937: гидросистема для управления машиной при движении на плаву и управления люками, коробка отбора мощности для привода гидронасосов, компрессор высокого давления и генератор (для обеспечения электропитанием аппаратуры боевой машины на стоянке), являющийся дополнительным источником питания. Основным источником питания оборудования комплекса служит установленный в силовом отделении автономный генератор, приводимый в действие газотурбинным двигателем ГТД-Э56. Кроме того, при работе на стоянке, имелись входы для электропитания от внешнего источника. Для вентиляции аппаратуры служила замкнутая система вентиляции блоков с возду-

хо-воздушными теплосъёмниками и вентиляторами-сепараторами. В зимний период обогрев осуществлялся отопителем, размещённым в носовой части машины. Система связи включала в себя две радиостанции Р-123М, которые служили для внешней связи, и танковое переговорное устройство Р-124 для внутренней связи между членами экипажа. При работе на стоянке использовался полевой телефон ТА-57. Вожение машины ночью в условиях светомаскировки обеспечивалось приборами ночного видения, которыми пользовались механик-водитель и командир. Очистка воздуха при прохождении боевой машиной зоны, зараженной радиоактивными и химическими отравляющими веществами, осуществлялась фильтро-вентиляционной установкой, а обнаружение – измерителем мощности дозы. На шасси монтировалась система автоматического пожаротушения для ликвидации пожара в моторном отделе-

пневмоусилителем (аналогичный по конструкции привод сцепления получают в последствии грузовики КамАЗ) передавался на механическую пятиступенчатую коробку передач с синхронизаторами на 2-й, 3-й, 4-й, и 5-й передачах и двумя отборами мощности на привод водомётных двигателей. Далее в силовую передачу была включена двухступенчатая раздаточная коробка с межбортовым блокируемым дифференциалом (такая схема трансмиссии на многие годы стала визитной карточкой машин Брянского автозавода). От коробки крутящий момент передавался на колёса левого и правого бортов через бортовые передачи и колёсные редукторы. Таким образом у машины отсутствовали ведущие мосты в прямом понимании этого слова, зато трансмиссия включала в себя 16(!) карданных валов. Подвеска колёс независимая, торсионная с телескопическими амортизаторами для каждого колеса. Подходящих по размеру и допустимой нагрузке шин в ассортименте отечественных шинных заводов не оказалось, поэтому специалисты центрального отраслевого НИИ шинной промышленности в короткие сроки разработали конструкцию широкопрофильной шины с регулируемым давлением модели И-247Б размером 1200x500-508 и максимальной нагрузкой 3300 кгс. Серийный выпуск шин ос

Рис. 8

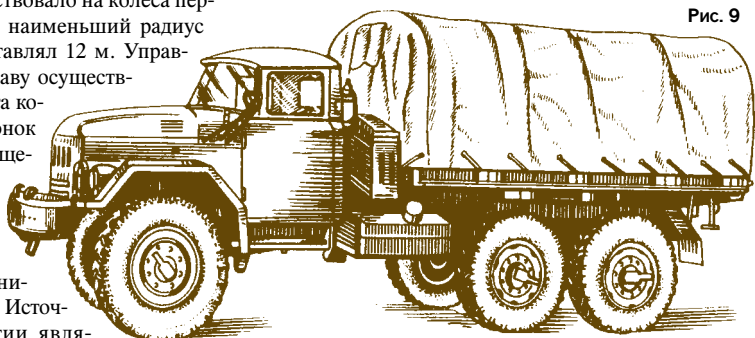


Рис. 9

нии и отсеке агрегата питания. Управление системой осуществлялось в ручном (с места водителя) или автоматическом режиме. Все работы по разработке колёсного плавающего шасси БАЗ-5937 в СКБ (впоследствии ОГК) Брянского автозавода осуществлялись в тесном взаимодействии с генеральным разработчиком зенитно-ракетного комплекса «Оса» НИИ-20 (впоследствии НИЭМИ МРП). Главным конструктором «Осы» был директор НИЭМИ В.П. Ефремов, а его заместителем И.М. Дризе. Непосредственное участие в создании БАЗ-5937 принимали так же

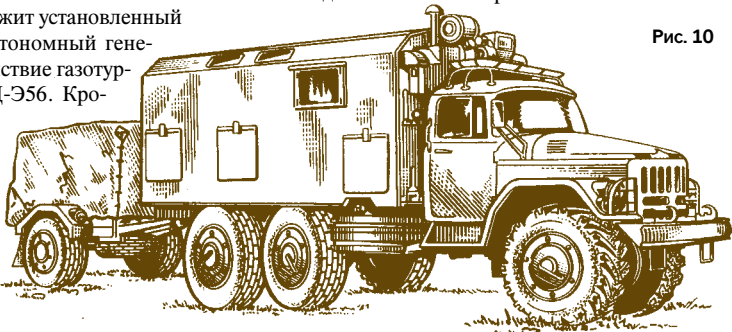


Рис. 10



сотрудники 38-го Военного представительства МО СССР под руководством Н.Т. Кашеева и офицеры Главного автомобильного управления МО. Они не были сторонними наблюдателями, а активно включались во всю технологическую цепочку – конструкторское проектирование, технологическая подготовка, изготовление деталей, сборка и испытания. Поэтому военные автомобильисты могут с полным правом считать себя соавторами такой уникальной машины. Полномасштабные испытания колёсного шасси проводились на полигоне 21 Научно-исследовательского и испытательного автотракторного института в г. Бронницы Московской области. Начальник института – генерал-майор И.В. Балабай, в дальнейшем генерал-полковник, начальник Главного автобронетанкового управления МО СССР, заместитель начальника института по научной работе – генерал-майор М.Я. Пронштейн, заместитель начальника института по испытательной работе – полковник И.Я. Игнатенко. В марте-июне 1970 г. на Эмбенском полигоне (начальник полигона В.Д. Кириченко) прошли заводские испытания зенитно-ракетного комплекса «Оса», а с июля 1970 г. по февраль 1971 г. проводились государственные приёмочные испытания комплекса под руководством председателя госкомиссии М.М. Савельева. Говоря о подвижности ЗРК следует упомянуть, что боевая машина (изделие 9А33Б) со средствами разведки, наведения и пуска, с четырьмя управляемыми зенитными ракетами 9М33 полной массой 18680 кг (масса снаряженного шасси 10650 кг) могла развивать максимальную скорость по шоссе 70 км/ч (на отдельных участках до 80 км/ч), по грунтовым и просёлочным дорогам – до 30 км/ч, по местности – 10–15 км/ч, на плаву – 8 км/ч. Машина преодолевала подъём до 30°, проходила косогоры с креном до 20°, преодолевала ров шириной 2 м, имела запас плавучести на воде – 25% и могла двигаться на плаву с креном в 15°. Контрольный расход топлива составлял 42 л на 100 км пути. Запас хода по контрольному расходу топлива (без учёта работы агрегатов питания) – до 700 км. Габаритные размеры базового шасси БА3-5937: длина – 9165 мм, ширина – 2782 мм, высота по кольцу погона 1948 мм. База шасси 5400 мм (2800+2600), колея – 2275 мм, дорожный просвет 430 мм. Время готовности 9А33Б к боевой работе с учётом запуска ГТА не превышает 4 мин. Боевая машина могла транспортироваться железнодорожным транспортом в габарите 02-ВМ, самолётом типа ИЛ-76 с укладкой антенно-пускового устройства АПУ.

Результаты испытаний были успешными и

комплекс «Оса» был принят на вооружение Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 4 октября 1971 г. В том же году серийное производство колёсного шасси БА3-5937 было организовано на Брянском автозаводе. Готовые шасси поступали на Ижевский электромеханический завод (в настоящее время ФГУП «ИЭМЗ «Купол»), где на их базе монтировалось боевое оборудование зенитно-ракетного комплекса. Выпуск зенитных ракет 9М33 осуществлялся на Кировском машиностроительном заводе им. XX Партсъезда (ныне ВМП «Авитек»). Ракеты поставлялись в войска в боеготовом виде и не требовали дополнительных проверочных работ при вводе в эксплуатацию, кроме регламентных проверок один раз в год. За создание зенитно-ракетного комплекса «Оса» и его составляющих многие разработчики комплекса были удостоены Государственной премии, получили правительственные награды. Комплекс был действительно уникальным и по многим параметрам значительно превосходил все войсковые зенитные комплексы аналогичного класса.

Помимо боевой машины (БМ) 9А33Б (рис. 4) в состав ЗРК «Оса» 9К33 входили и другие, смонтированные на автомобильных шасси. Так, для зарядки (разрядки) ракеты боевой машины, временного хранения ракет и их транспортировки служила транспортно-заряжающая машина (ТЗМ) изделие 9Т217Б (рис. 5а, 5б) на колёсном плавающем шасси БА3-5939 (рис. 5). ТЗМ состояла из оборудования, которое включало в себя поворотный консольный кран с гидроприводом модели 4033Б, грузоподъёмностью 610 кг (при максимальном вылете стрелы 5 м), гидрооборудование, пакет, подрамник, двух траверсы, две площадки и тент. Для обеспечения устойчивости ТЗМ при погрузочно-разгрузочных работах имелись два домкрата, приводимые в действие гидросистемой. Управление краном и домкратами осуществлялось шестью рукоятками с пульта, расположенного в передней части шасси. Для контроля горизонтальности имелись контрольные уровни, а при работе в ночное время предусматривалось освещение в основном и све-

томаскировочном режимах. Перегрузка ракет на ТЗМ производилась с помощью однозахватной и трёхзахватной траверсы, которые соединялись со стрелой крана шарнирной подвеской, предохраняющей ракеты от раскачивания при ветровых нагрузках. ТЗМ 9Т217Б могла перевозить от одной до 12 ракет, закреплённых в пакетах (по 6 ракет с каждой стороны машины). Для маскировки и защиты уложенных на ТЗМ ракет от атмосферных осадков, пыли, грязи и попадания воды при преодолении водных преград, грузовой отсек оборудовался тентом. Помимо транспортировки ракет ТЗМ выполняла ещё одну задачу – служила топливозаправщиком для боевой машины 9А99Б. Для этого шасси БА3-5939 оборудовалось двумя топливными баками общей ёмкостью 640 л и насосом с электроприводом, благодаря чему можно было производить дозаправку боевой машины во вре-



Рис. 12

мя привалов. По конструкции колёсное шасси БА3-5939 незначительно отличалось от БА3-5937. Оно не имело привода генератора отбора мощности, а вал отбора мощности использовался для привода гидронасоса крана. Масса снаряженной ТЗМ с расчётом (экипаж – 2 чел.) – 14500 кг, полная масса – 16564 кг. Габаритные размеры: длина 9225 мм, ширина 2782 мм, высота 3100 мм. На корпусе БА3-5939 отсутствовали отражающие щиты и агрегат питания. В корпусе за нишами передних колёс устанавливалась поперечная перегородка, разделяющая переднюю часть на отделение управления и грузовой отсек. В отделении уп-

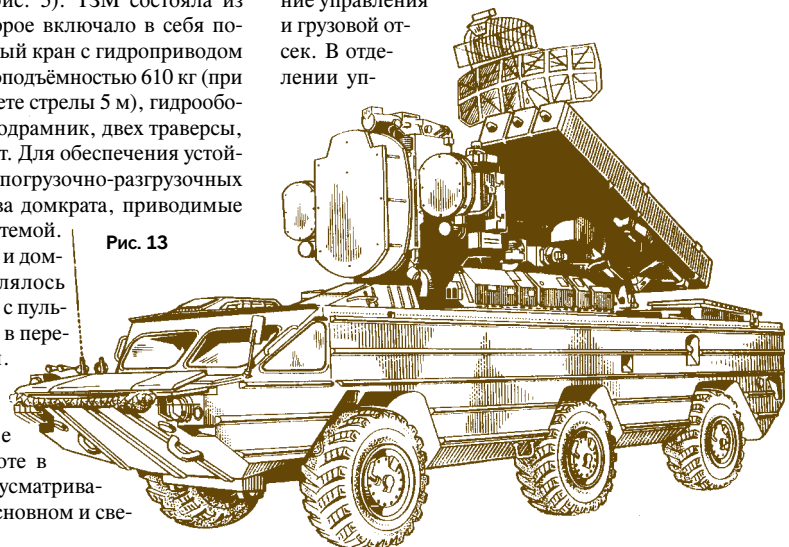


Рис. 13

равления за сиденьями водителя и командира располагалось лёгкое сиденье оператора. Масса шасси БАЗ-5939 без оборудования ТЗМ – 10600 кг.

Первоначально в состав комплекса 9К33 входила также машина технического обслуживания МТО, изделие 9В210Б (впоследствии 9В210БМ2) на шасси БАЗ-5938 (рис. 6), которая предназначалась для проведения регламентных работ и операций технического обслуживания боевых машин ЗРК «Оса». В средней части корпуса машины МТО располагалось рабочее отделение с необходимым набором ремонтного оборудования, инструментом, приборами проверки и контроля, комплектом запасных частей возимого ЗИП.

Для удобства работы устанавливалась увеличенная по высоте крыша с люками. Габаритные размеры машины технического обслуживания 9В210Б: длина – 9740 мм, ширина – 2782 мм, высота – 2835 мм. Масса в снаряжённом состоянии с комплектом ЗИП – 17100 кг. Экипаж машины – 4 чел. Время развёртывания (свёртывания) – 15 мин. Правда, в конце 70-х гг. прошлого века выпуск весьма дорогой и сложной в производстве машины технического обслуживания посчитали нецелесообразным, в результате прекратился и выпуск шасси БАЗ-5938. Вместо него в 1980 г. модернизированный комплекс «Оса-АКМ» оснастили машиной технического обслуживания МТО 9В210МЗ (рис. 7), смонтированной на шасси автомобиля ЗИЛ-131 с кузовом-фургоном К4.131 и одноосного прицепа с бензоэлектрическим агрегатом АБ-8Т/230/400М1. Новая МТО выполняла те же функции, что и МТО 9В210БМ2, но была на порядок дешевле и технологичнее в производстве, гораздо удобнее и проще в эксплуатации. Кстати, помимо боевой и транспортно-заряжающей машин выполненных на трёхосных корпусных плавающих шасси в состав зенитно-ракетного комплекса входили специальные машины обеспечения на базе автомобиля повышенной проходимости ЗИЛ-131 (впоследствии ЗИЛ-131Н). Юстировочная машина 9В914 (рис. 8) с телескопической вышкой и аппаратурой с помощью системы ОЮ07-ОБ обеспечивала юстировку антенных систем боевой машины ЗРК. Машина ЗИП2 (изделие 9Ф372 МЗ) (рис. 9) представляла собой обычный автомобиль ЗИЛ-131 с кузовом и тентом, внутри которого были закреплены шесть контейнеров с запасными частями, специнструмен-

том и материалами. Для автоматической комплексной проверки параметров бортовой аппаратуры и тренировок ракет в войсках применялась автоматизированная контрольно-испытательная подвижная станция (АКИПС) 9В242-1 (рис. 10) смонтированная на шасси автомобиля ЗИЛ-131 (кузовом-фургоном К4.131) и прицепа ИАПЗ-738, на котором устанавливался электропневмоагрегат (ЭПА) 9В617А. Следует упомянуть и комплект наземного оборудования (КНО) обеспечения обслуживания зенитных ракет в войсковых частях, для перебазирования которого так же использовался штатный автомобиль ЗИЛ-131.



Рис. 14

Рис. 15



Комплекс «Оса» находился на вооружении мотострелковых дивизий в составе зенитного ракетного полка. Каждый полк состоял обычно из пяти зенитных ракетных батарей и командного пункта полка с батареей управления. Зенитная ракетная батарея состояла из четырёх боевых машин 9А33Б и батарейного командирского пункта управления ПУ-12 (ПУ-12М) (рис. 11), выполненного на базе бронетранспортёра БТР-60ПБ без башенной установки. В составе батареи управления полка также находились пункт управления ПУ-12 и радиолокационная станция обнаружения П-15. С учётом совершенствования средств ЗРК с целью расширения зоны поражения и повышения бое-

вой эффективности проводились целенаправленные работы по модернизации «Осы». В 1975 г. был принят на вооружение усовершенствованный вариант комплекса под обозначением «Оса-АК» 9К33М2. Основным отличием модернизированного ЗРК явилась установка на боевой машине 9А33БМ2 (фото 12) шести зенитных ракет 9М33М2 размещённых в транспортно-пусковых контейнерах. Был увеличен срок гарантийного контроля с одного до пяти лет и повышена радиационная стойкость зенитной управляемой ракеты. Изменениям подвергся и аппаратный комплекс боевой машины. В 1979 г. проведена очередная модернизация ЗРК, а через год комплекс поступил на вооружение и получил наименование «Оса-АКМ» 9К33М3. В его состав входила боевая машина 9А33БМ3 (рис. 13, 14, 15, 16). Итогом проведенных работ явилось значительное повышение боевых возможностей усовершенствованной «Осы-АКМ» для ведения эффективной борьбы с вертолётами огневой поддержки, а также улучшена помехозащищённость комплекса.

Модернизировались и колёсные шасси БАЗ-5937 и БАЗ-5939. Была изменена носовая часть корпуса машин, у шасси первых выпусков передняя часть была тупоносой, а доработанный корпус получил нижний лобовой лист с большим углом наклона. Танковые аккумуляторные батареи заменили на автомобильные 6-СТ-190ТР. Улучшили герме-

Рис. 16

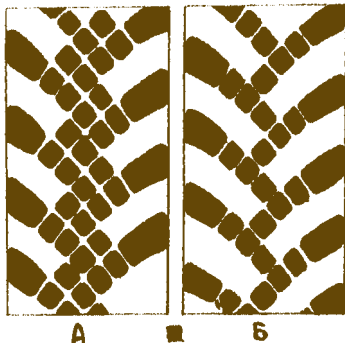




тизацию шасси и значительно сократили количество пробук в днище машины. Увеличили мощность генератора и установили усовершенствованный агрегат питания, состоящий из газотурбинного двигателя, генератора и аппаратуры управления. Были смонтированы датчики автоматического включения системы откачки при попадании воды в корпус во время преодоления водных преград. С 1978 г. начали устанавливать новую светотехнику – передние двухсекционные и задние трёхсекционные фонари в герметичном исполнении, модернизировали систему отопления. С 1984 г. машины стали комплектовать новыми шинами модели ИД-П284 размером 1200x500-508 (рис. 17) с регулируемым давлением и вездеходным протектором с рисунком «косая расчленённая ёлка» с насыщенной средней частью. В результате увеличилось пятно контакта шины с поверхностью дороги и увеличился срок их службы, также как и гарантийный пробег. Такими же шинами стали оснащать самосвалы Урал-5557, а в настоящее время ими комплектуется основная масса грузовиков Уральского автозавода (АЗ «Урал»). В пневмосистему шасси включили водоотделитель и регулятор давления типа «Сикамат». Благодаря этому улучшилась очистка воздуха от масляно-водяных паров и появилась возможность автоматического удаления конденсата из пневмосистемы. Для обеспечения возможности буксировки шасси с неработающим двигателем в системе гидроусилителя руля ввели дублирующий гидронасос, который установили около левой задней бортовой передачи. При отказе силовой установки шасси шкив насоса соединяют с бортовой передачей посредством клинового ремня. На шасси БА3-5939 применили новую радиостанцию Р-173. Имелись и другие мно-

Рисунки протектора шин :

Рис. 17



А - шины 1200x500-508 ИД-П284
Б - шины 1200x500-508 И-247Б

гочисленные усовершенствования, направленные на повышение эксплуатационных показателей машин (рис. 18, 19).

В целом зенитно-ракетный комплекс «Оса» и все его модификации зарекомендовали себя исключительно надёжным и высокоэффективным средством противовоздушной обороны и пользовались заслуженным авторитетом не только в Советской Армии, но и у военных более чем 20 государств. В разные годы его экспортировали в страны-участницы Варшавского договора, в государства Азии, Африки, на Ближний Восток, в Индию, Ливан, Ирак. Кстати, по некоторым сведениям, опубликованным в иностранной печати, перед началом операции «Буря в пустыне» в 1991 г. специальное подразделение разведки многонациональных сил проникло на территорию Кувейта и захватило боевую машину ЗРК «Оса» со всей технической документацией. Правда, в начале 1990-х гг., в связи с принятием на вооружение более совершенной зенитно-ракетной системы нового поколения «ТОР-М1», комплекс «Оса» был снят с производства, но до сих пор состоит на вооружении многих армий мира. Российские предприятия оборонного комплекса осуществляют их сервисное обслуживание, проводят капитальный ремонт, который продлевает срок эксплуатации боевых машин на 7–8 лет. Одновременно с ремонтом проводится модернизация ранних модификаций «Ось», что позволяет им противостоять большинству современных средств воздушного нападения. В настоящее время Ижевский электромеханический завод «Купол» предлагает доработку боевых машин ЗРК «Оса», после проведения которой комплекс можно использовать для организации учебных стрельб с использованием мишенного комплекса «Саман-М», поддерживая боеготовность личного состава в условиях, приближённых к обстановке реального воздушного боя. Брянский автозавод также предлагает проведение капитального ремонта колёсных шасси и их доработку по требованиям заказчика. Однако перспектива использования машин БА3-5937 и БА3-5939 не столь радужная. Конструктивная схема с грузовым отсеком в средней части и задним расположением двигателя не очень популярна у

гражданского потребителя, так как использование таких машин весьма ограничено и не обеспечивает элементарных требований грузозместимости, выполнения погрузочно-разгрузочных операций. Ситуацию усугубляют низкий ресурс силовой установки, сложность конструкции, трудоёмкое обслуживание, высокие эксплуатационные затраты, непомерный расход топлива, отсутствие запасных частей и налаженной сервисной сети. Машины, специально разработанные для военных целей более 30 лет назад, несмотря на все свои неоспоримые достоинства, не могут с таким же успехом эксплуатироваться на «гражданке», так как этого от них никогда и никто не требовал. Пройдёт какое-то время и некогда грозные вездеходы-амфибии будут просто порезаны на металлолом. Может быть несколько экземпляров сохранятся в музеях, как напоминание о незаурядной творческой мысли отечественных автомобильных конструкторов, героизме автомобилестроителей, сумевших воплотить в металле такие уникальные изделия, да заслугах военных автомобилистов, в полной мере раскрывших все возможности этих супервездеходов

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

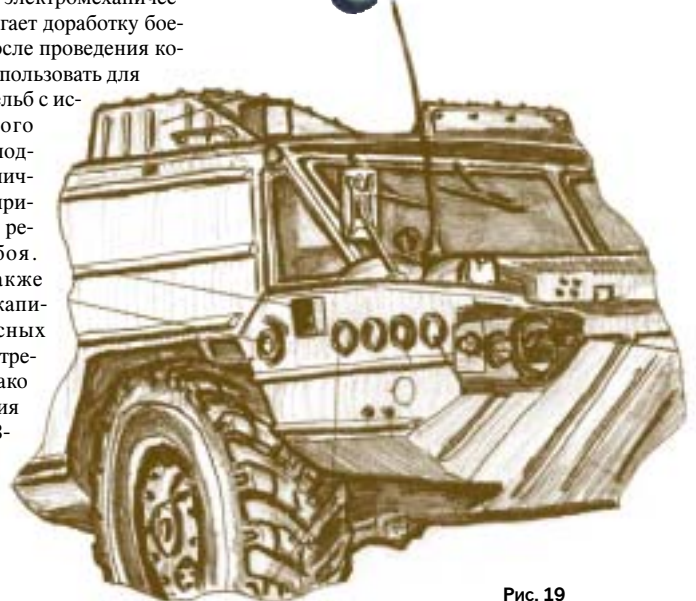


Рис. 19



Евгений ПРОЧКО,
г. Москва

«эмку» ГАЗ-61-73. Тогда же Хрущев предложил беспокоиться и о надёжном транспорте для руководящего состава механизаторов, агрономов, зоотехников – создать для них «механизированную линейку» типа той, на которой, как помнил Никита Сергеевич, до революции ездили управляющие именьями, приказчики, те же агрономы, но только теперь с мотором и крышей над головой. Эта идея потом вылилась в создание грузопассажирского малолитражного полноприводного ГАЗ-М-73, а через него – уже в массовый легковой Москвич-410 (4x4). И это была не единственная инициатива Хрущева в области автомобилестроения, но, пожалуй, самая разумная и плодотворная. Вообще он был неравнодушен к внедорожным транспортным средствам. И отдавая должное его энергии и изобретательности, не всегда грамотной, но искренней, трудно, однако забыть о той бурной поддержке, оказанной Хрущевым осенью 1939 г. идиотской идее двух своих безграмотных шоферов по превращению за считанные часы обычных грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5 в совершенно неработоспособные полугусеничные «вездеходы», будущие ГАЗ-65 и ЗИС-33, что естественно закончилось громким провалом и большими убытками для страны.

Итак, весной 1954 г. Горьковскому автозаводу, поступил «сверху» очередной и очень срочный заказ на новый автомобиль повышенной проходимости. Отбиться от него, как это принято у конструкторов, не удалось. Впрочем, они это делали достаточно вяло, скорее по инерции, ибо новая работа не показалась автозаводцам такой уж безнадёжной, то есть производимой «с нуля» – всего-то и делов, как посадить доработанный «победовский» кузов ГАЗ-30 на шасси («тележку» – по терминологии заводчан) ГАЗ-69, ну и кое-что добавить и доделать, причём с минимальными изменениями в производстве (это особо оговаривалось). В ней даже было что-то интересное, а это, как известно, движущая сила конструкторской деятельности. Но то, что всё не так просто, убедились достаточно быстро.

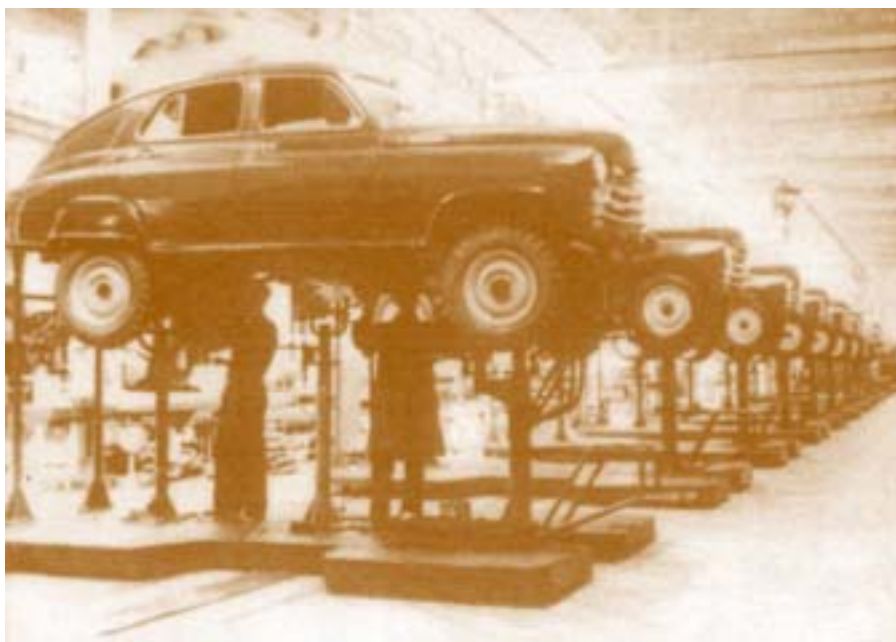
Ведущим по новому объекту, получившему индекс М-72, снова стал безотказный, работающий и очень способный Г.М. Вассерман – кто ещё лучше его, бессменного ведущего по легковым автомобилям ГАЗ-67, ГАЗ-М-20, ГАЗ-69, ГАЗ-46 (до мая 1952 г.) представлял все тонкости и трудности по «пересадке органов», то есть хорошо ему известных, ставших «родными» агрегатов и узлов. Предварительную компоновку машины, как всегда быстро и хорошо, сделал Ф.А. Лепендин, втянули в работу и других конструкторов из агрегатных бюро – дело было всё же необычным и поэтому привлекательным. Фактически М-72 занималась команда, в своё время, в основном, создавшая ГАЗ-69: «трансмиссионщики» В.С. Соловьев, С.Г. Зислин, Б.А. Дехтяр; «ходовщики» И.Г. Пархиловский, А.А. Самсонов,

ГАЗ-М-72 был по существу первым в мире достаточно массовым (выпущено 4677 ед.) легковым полноприводным (4x4) автомобилем повышенной проходимости с закрытым несущим кузовом, оснащённым элементами внутреннего комфорта, в какой-то степени прообразом современных «джипов». В принципе такие машины были известны и раньше, но они либо базировались на солидных рамных шасси легковых автомобилей среднего класса (например, Ford Marmon Herrington LD-2 обр. 1937 г., ГАЗ-61-40 обр. 1939 г., ГАЗ-61-73 обр. 1941 г., Mercedes-Benz W152 тип G5 обр. 1937 г., Adler V40T обр. 1941 г., немецкие «лёгкие единые» PKW Kfz.3 Stoeber R 180W Spezial, Ganomag 20B, BMW 325 и др.), либо на шасси малолитражек с несущим основанием (не кузовом!) – Volkswagen 82E, Volkswagen 87 и др.

Похоже, что в те годы для легковых вездеходов была важна в первую очередь надёжность движения по любым дорогам и достаточная подвижность по бездорожью, а пассажиры вполне довольствовались свойственным им скромным комфортом или даже его отсутствием.

Ветераны КЭО ГАЗ утверждают, что идею

«скрестить» шасси в целом удачного, только что освоенного легкового полноприводного автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-69 с кузовом достаточно комфортабельной, тёплой и удобной «Победы» М-20 подал в начале 1954 г. Никита Сергеевич Хрущев, в то время энергично «раскручивающий» подъём сельского хозяйства (вспомните легендарную цепную эпопею февраля 1954 г.), «мотавшийся» по совхозам и агроцентрам и искренне сожалевший, что их директора, а также председатели колхозов, вынуждены в любую погоду – в дождь, холод, снег и слякоть, передвигаться по бездорожью чёрти на чём, и надо им создать в поездках человеческие условия. «Хватит им мёрзнуть на жёстких сиденьях ГАЗ-69» – заявлял Хрущев, считая, что комфорт в поездках также будет способствовать подъёму сельского хозяйства. Думается, что не так уж он был и не прав. Вообще конструкторы ГАЗа довольно тепло вспоминали Никиту Сергеевича – ценил и умел слушать специалистов, уважал их труд. Наверняка он знал и о существовании закрытых комфортабельных легковых автомобилей 4x4 и, скорее всего, встречал на фронте известную полноприводную



И.В. Новоселов; «двигателисты» Н.Г. Мозолин, А.И. Черномашенцев; «кузовщики» во главе с А.И. Гором при активном участии Ю.Н. Сорочкина, Б.Н. Панкратова, И.А. Сандалова; «компоновщики» Г.М. Вассерман и Ф.Л. Лепендин.

Рабочее проектирование М-72 велось с лета 1954 г. и по традиции завода шло достаточно быстро. Работали порой и без выходных. Начали с самого трудного и неопределённого по ожидаемым результатам – с радикальной и беспрецедентной переделки (с целью значительного усиления) несущего кузова ГАЗ-30 «седан», пол которого к тому же должен быть неизбежно ослаблен проёмом под раздаточную коробку. Поначалу задача казалась головоломной – высокие динамические нагрузки, возникающие при движении по профильным препятствиям и тяжёлому бездорожью автомобиля 4x4 с неразрезной балкой переднего моста и его более жёсткой рессорной подвеской, в отличие от мягкой независимой М-20, требовали значительного повышения прочности передней части кузова и увеличения его жёсткости на изгиб и кручение в целом, а кузов ГАЗ-30, созданный совсем для других условий работы, такими резервами казался не обладал. Кроме того, на нём надо было разместить новые, более тяжёлые агрегаты: раздаточную коробку, передний мост с рессорами, ещё два карданных вала, стабилизатор поперечной устойчивости, более массивные шины – всего дополнительно не менее 130 кг. При этом требовалось соблюдать высокую весовую культуру кузовостроения – имелся жёсткий предел превышения металлоёмкости и трудоёмкости изготовления автомобиля в целом по сравнению с М-20. При этом, кузов (на легковых автомобилях обычно самый недолговечный узел), работая большую часть времени в тяжёлых дорожных условиях, должен был обладать достаточным сроком службы, соизмеримым с шасси. Выход с очень непростым размещением рессор в передней части кузова технически изящно нашёл Г.М. Вассерман, предложивший расположить их снизу балок подмоторного подрамника с введением задних концов рессор внутрь П-образных лонжеронов, из которых предварительно исключались нижние полки. Их отсутствие вполне компенсировалось крепящимися снизу кронштейнами и пальцами задних концов рессор и дополнительными усилителями верхних полок лонжеронов. Тем не менее, для установки силового агрегата и рессор типа ГАЗ-69 потребовались новые передние подрамники, переходящие в лонжероны кузова, с более жёсткими, чем на М-20, подкосами, упирающимися в поперечный усилитель передка – щиток «торпедо». Последовательно, методом проб и тщательного анализа полученных результатов, дополнительно ввели усилители в верхних углах ветрового стекла (слабое место многих автомобилей), усилители крыши в зоне центральных стоек и продольных лонжеронов пола, в том числе и в зоне буфера задней рессоры (стали реальностью частые удары при «пробое» подвески). Самое неприятное, что в основании кузова, в наиболее напряжённом и поэтому очень чувствительном месте, где как раз сходились диагональные усилители пола, идущие со стороны задних ко-

лёс – «штаны», пришлось делать вырез для установки довольно тяжёлой (54 кг) и громоздкой раздаточной коробки (на специальной средней поперечине). Чтобы не ослаблять несущий пол, ввели окантовку образовавшегося проёма рёбрами жёсткости. Ведущий по новому кузову «72» заместитель главного конструктора А.И. Гор довольно точно определял, где и какими средствами надо производить его усиление, не превышая весового лимита.

Для выяснения действительных деформаций и напряжений, возникающих в элементах кузова при его самых тяжёлых нагрузках (например, диагональном взвешивании, прыжкам с уступов при полной нагрузке и др.), впервые на ГАЗе и вообще в отечественном автопроме было проведено тензометрирование кузова с помощью нескольких десятков проволочных датчиков, установленных в самых критических точках. Их заранее оттарировали и провели как стендовые, так и динамические (во время движения) замеры. Эту работу возглавил и успешно провёл руководитель новой лаборатории электрических измерений испытатель А.Я. Тарасов, впоследствии ставший кандидатом технических наук. Тогда стала ясной вся картина напряжений в кузове. Сразу были выявлены и оперативно усилены слабые места и что удивительно – в некоторых элементах даже оказались избыточные запасы прочности. Они стали резервом на будущее. В итоге жёсткость кузова М-72 оказалась не только не ниже, чем на М-20, но и увеличилась при изгибе на 30%, а при кручении – на 50%. Масса кузова возросла всего на 23 кг (на 3,8%), что бывает крайне редко. С другой сто-

роны это же показало, что в целом кузов М-20 в своё время сделали очень добротно – то был основополагающий принцип (и любимое выражение) бывшего главного конструктора ГАЗ А.А. Липгарта. Причём, вопреки легендам, его завидная прочность определялась не увеличенной толщиной кузовных деталей (не больше 2,0 мм, обычно 0,7..0,9 мм), а продуманной и рациональной конструктивно-силовой схемой. Это, конечно, не означало, что будущий легковой внедорожник можно эксплуатировать на бездорожье «и в хвост и в гриву», прыгая на нём через кочки и канавы, что с большим трудом позволял себе даже рамный ГАЗ-69. Ввиду подъёма кузова на 150 мм, колёсные проёмы в передних крыльях опустили и окантовали их по периметру рёбрами жёсткости. Ставшие слишком глубокими проёмы в задних крыльях, чтобы не нарушать их взаимозаменяемость с М-20, почти полностью закры-





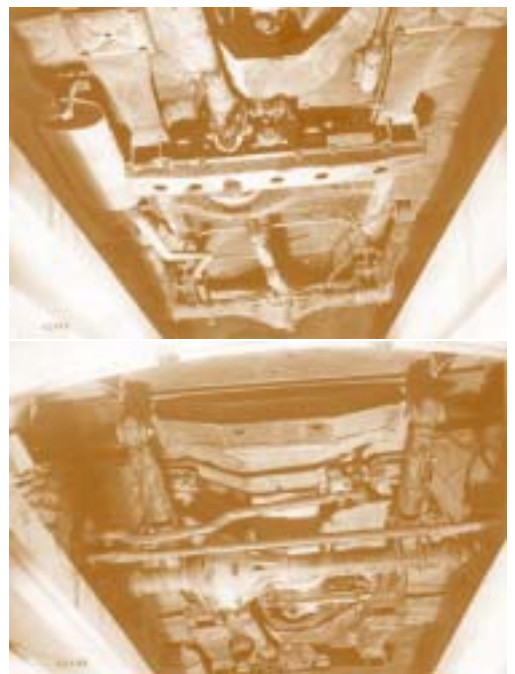
ли приваренными декоративными щитками, также с рёбрами жёсткости у основания. Для повышения коррозионной стойкости было введено фосфатирование кузова.

Новая облицовка радиатора с модельным знаком над ней, разработанная специально для М-72, с осени 1955 г. стала применяться и на модернизированной «Победе» М-20В (кузов – ГАЗ-30В). Установив на передних концах лонжеронов буксирные проушины, сзади буксирный прибор не смонтировали принципиально – чтобы не использовали новую машину как тягач и не «рвали» её кузов, не приспособленный к таким нагрузкам. Правда, требования к постановке сзади буксирного прибора всё же записали в замечаниях по заводским испытаниям М-72. Но вряд ли это было разумно. Сидения выполнили из текстолита (кожа-

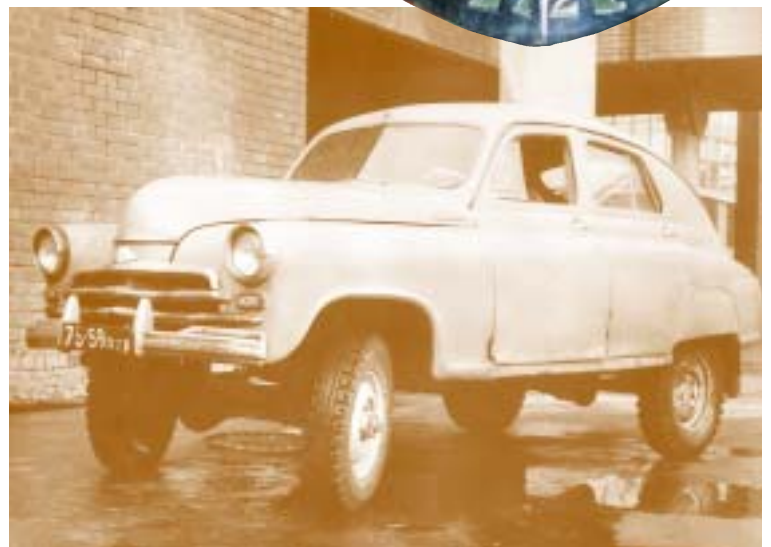
* В кузове так же сохранили часы АЧП-2, прикуриватель, пепельницу, так что если комфорт и снизился по сравнению с М-20, то незначительно. – Прим. автора.

менителя) – более практичного в полевых условиях материала, к тому же допускающего мойку. Впервые на отечественном автомобиле были установлены омыватели ветрового стекла – вещь незаменимая при длительной езде по грязным дорогам. В качестве стандартного оборудования на все М-72 (потом – и на все М-20В) предполагалась установка 6-лампового 2-диапазонного радиоприемника А8, для чего на крыше, над ветровым стеклом, монтировалась поворотной-штыревая антенна, придававшая машине солидный вид. Система отопления М-20 в эксплуатации нареканий не имела и поэтому была применена на М-72 без особых изменений*. К сожалению, упустили вопрос с разработкой для М-72 специального домкрата с учётом новой специфики его использования. Применяемый от ЗИМа не обеспечивал подъёма кузова до отрыва колёс от земли.

Хотя и считалось, что М-72 создаётся на шасси ГАЗ-69, в агрегаты последнего также пришлось внести много изменений. Силовой агрегат – полностью от ГАЗ-69, но с менее жёсткими требованиями по развиваемым мощности и крутящему моменту. Поэтому в ТУ ему вместо заявленных 53...55 л.с. записали гарантированные 52 л.с. и 12,5 кгс·м (для ГАЗ-69 гарантировались 55 л.с. и 12,7 кгс·м, на стендах они доходили до 58,5 л.с. и 13 кгс·м). Такой же была и усиленная система охлаждения – с 6-лопастным вентилятором и масло-радиатором. Установили сигнальную лампу предельной температуры воды в системе охлаждения (потом – и на М-20В). Пусковой подогреватель не ставился – предполагалось хранение автомобиля около дома, а не в лесу. В этом случае горячая вода всегда под рукой. Бензобак – один, как и на М-20 (55 л) – для вездехода маловато. Зато был достаточно вместительный багажник, где можно было возить 2–3 канистры. Специальная экранировка электрооборудования не применялась за ненадобностью. Как и на ГАЗ-69, мощности двигателя (точнее момента) на М-72 хронически не хватало. Для машин такого типа и класса требовалось бы не менее 65 л.с. и 15,5 кгс·м момента. И такие 65-сильные двигатели – ГАЗ-21Г, созданные на основе М-20, с увеличенными рабочим объёмом (до 2,433 л) и крутящим моментом (до 16 кгс·м), стали выпускаться с марта 1957 г., но они шли только на первые «Волги» и для других машин их пока не хватало. Коробка передач – как на М-20 (только без привода спидометра), с рычагом переключения на рулевой колонке. Сделали это напрасно – пониженная жёсткость такого привода и наличие быстро растущих зазоров в многочисленных шарнирах затрудняли точное переключение передач, особенно нужное при переходе со II на I – частое на вездеходах. Пассажиру рядом с водителем ничем бы не помешала обычная кулиса с напольным рычагом (от ГАЗ-69),



обеспечивающая более чёткие переключения. Раздаточная коробка – такая же, как и на ГАЗ-69, но с соблюдением более высоких требований по шуму, контакту и боковому зазору шестерён. Для М-72 она была всё же излишне тяжёлой и громоздкой, так как создавалась с учётом установки дополнительных отборочных мощности для ГАЗ-46, в данном случае ненужных. Для уплотнения подшипников карданных шарниров на М-72 использовали только что разработанные и уже внедрённые на ГАЗ-46 самоподжимные радиальные резиновые манжеты, гораздо более надёжные, чем ранее применявшиеся пробковые торцевые. Потом они перешли и на ГАЗ-69. Передний мост М-72 отличался от ГАЗ-69 в основном только меньшей колёй и конструкцией правой крышки картера главной передачи (стальная кованая, сварена с кожухом полуоси встык) – иначе трудно было бы установить правую рессору на кожухе. Работа над М-72 инициировала и усиление подшипников ступиц передних колёс, бывших на ГАЗ-69 слабым местом. Несколько отличались и размеры рулевых рычагов и тяг.



Автомобили 1968 года – NSU Ro80, FIAT 125, SIMCA 1100

Александр БАРМАСОВ,
Санкт-Петербург

NSU Ro80

Первое место на конкурсе «Автомобиль 1968 года» в 1967 г. со 197 очками занял немецкий NSU Ro80.

В 1963 г. на Frankfurt Motor Show (IAA) небольшая немецкая компания NSU, известная до этого в основном своими мотоциклами, показала первый в мире автомобиль с роторно-поршневым двигателем (РПД), разработанным в ФРГ Феликсом Ванкелем (Felix Wankel) – открытый двухместный Prinz Spider.

В 1967 г. появился седан NSU Ro80 с оригинальным клиновидным обтекаемым кузовом спортивного стиля, двухсекционным роторно-поршневым двигателем Wankel и современным переднеприводным шасси. Но все эти незаурядные показатели бледнели перед непревзойдённой полуавтоматической трансмиссией. NSU Ro80 заслужила самой высокой оценки знатоков автомобилей и запомнилась как утончённая машина со сверхмягким двигателем. Но именно в её новаторском двигателе и заключалась главная проблема – он оказался крайне недолговечным.

В 1999 г. решением международного жюри NSU Ro80 вошёл в число 100 лучших автомобилей XX в.

Масштабные модели NSU Ro80

NSU Ro80, 1972, Berline, black, Minichamps 430015406



NSU Ro80, 1972, dark green, Minichamps 430015404



NSU Ro80, 1972, red, Minichamps 430015402



NSU Ro80, 1972, silver metallic, Minichamps 430015405



NSU RO80, blue metallic, Mebetoys 1:43 vsc
NSU RO80, blue metallic, Mebetoys 1:43 vsc-m



NSU Ro80, blue, Gama 9670
NSU Ro80, blue metallic, Mebetoys-Mattel A37
NSU Ro80, cream, Sablon 1007
NSU RO80, green metallic, Marklin 1811
NSU Ro80, green metallic, Mebetoys-Mattel A37



NSU RO80, green metallic, Gama
NSU RO80, rot, Merklin Serie RAK
NSU RO80, rot metallic, Dinky Toys
NSU Ro80, Запорожский титаномагний комбинат А-37, римейк Mebetoys



NSU Ro80, Кругозор А-37, римейк Mebetoys



NSU Ro80, Minichamps, оранжевый

FIAT 125

Второе место на конкурсе «Автомобиль 1968 года» в 1967 г. со 133 очками занял итальянский FIAT 125.

Производство седана FIAT 125 с 4-цилиндровым двигателем объёмом 1608 см³ с двумя верхними распределительными валами началось в 1967 г. Вскоре по лицензии в Польше на варшавском заводе FSO (Fabryka Samochoduw Osobowuch) начали производить FIAT 125p («польский») – видоизменённый вариант FIAT 125 с двигателями объёмом

1300 или 1481 см³. FIAT 125p отличался очень хорошими показателями, успешно выступал в международных ралли, на нём в июне 1973 г. было установлено несколько мировых рекордов скорости при безостановочном движении на дистанциях 25 и 50 тыс. км, а также 25 тыс. миль (138 км/ч).

Масштабные модели FIAT 125

Fiat 125, blue metallic, Politoys-Polistil 578-2
Fiat 125, limousine, rot, Mercury vsc
Fiat 125, Rally, red Yellow, Mercury 25
Fiat 125, rot, Politoys
Fiat 125, Turquoise, BUBY
FIAT 125 (1967), Донецкая фабрика игрушек, пластмасса, 1974–



SIMCA 1100

Третье место на конкурсе «Автомобиль 1968 года» в 1967 г. с 94 очками заняла французская переднеприводная SIMCA 1100 с поперечно расположенным силовым агрегатом и двигателем в 1118 см³. Помимо стандартной версии также выпускались SIMCA 1100LX, SIMCA 1100ES, SIMCA 1100TI и SIMCA 1100GLX.

Масштабные модели SIMCA 1100

Simca 1100, break, KITS, JPS JP0199
Simca 1100, light blue, MINIALUXE
Simca 1100, special, 4-door, 1976, Miniroute 025, resin handbuilt from France
Simca 1100GLS, 1973, berline, grise, Norev 570602
Simca 1100GLS, 1973, berline, blue, Norev 570601
Simca 1100GLS, 1973, POLICE PIE, Norev 570605
Simca 1100GLS, 1973, beige, Norev 570603



«ПТИЦЫ» В ПАРТИЙНЫХ КРУГАХ

Александр ГОВОРУХА,
Люциос СУСЛАВИЧЮС

Что было в середине января 1959 года? Да вроде бы ничего – премьер-министр Франции отправился за океан на знаковые переговоры с Эйзенхауэром, американский Сенат одобрил поправку Маккарти. А ещё в СССР открылся XXI съезд компартии. К партийному съезду, как считал трудовой народ советских республик, надо делать подарки. Завод ГАЗ сделал особый подарок – новый представительский автомобиль. Да, именно сорок пять лет назад, в январе 1959 г. первые «Чайки» ГАЗ-13 (21 штука плюс резервная машина), все из опытно-промышленной партии, обслуживали делегатов XXI съезда КПСС. Водителями были заводские испытатели с «чистыми» анкетами.

По высочайшему плану, «Чайка» должна была заменить окончательно устаревшие к тому времени ЗИМы. Никто ещё не догадывался, что со временем она станет самым народным российским «членовозом».

Проектирование началось за два года до съезда. Конструкторы не стали особо мудрить и в качестве прототипа взяли Packard 1955 года, на котором, кстати, и завершилась история американской фирмы. В СССР для изучения привезли две модели – Patrician 400 с закрытым кузовом и Caribbean – с открытым. К концу 1958 г. конструктор Николай Шманцев построил первый экземпляр новой «Чайки», который, кстати, удостоился награды на Всемирной выставке в Брюсселе, куда был отправлен сразу после создания. Так что в заснеженный Кремль машина въехала уже награждённой Гран-При на Всемирной выставке 1958 года в Брюсселе.

Так как новый автомобиль был более мощным и комфортабельным, конструкторы на этот раз вместо несущего кузова применили мощную раму. Двигатель – совершенно новый, V-образный 8-цилиндровый с рабочим объёмом 5520 см³ и мощностью 195 л.с. Конструктивно он был аналогичен мотору тогда ещё перспективного грузовика ГАЗ-53, но имел большие литраж и мощность. Модель ГАЗ-13, получившая имя «Чайка», соответствовала представлениям о настоящем американском автомобиле конца 1950-х гг.: гидромеханическая коробка передач с кнопочным переключением, гидросилитель рулевого механизма, электрические стеклоподъёмники и привод антенны, высокая плавность хода. Внешний облик седана длиной 5600 мм и шириной ровно 2 м выполнили в модном тогда «аэрокосмическом» стиле, но со множеством оригинальных художественных решений. Работал над ним горьковский дизайнер Лев Еремеев.

В противоположность ЗИМу, задняя дверь «Чайки» открывалась по ходу движения, а не против. Два дополнительных откидных сиденья в салоне легко убирались в спинку передних кресел.

Интересно, что кроме базового седана ГАЗ-13 «Чайка» небольшими партиями собирались и другие модификации «членовоза». Чуть позже появились: ГАЗ-13А с кузовом лимузин (у него была сдвижная перегородка между водителем и пассажирским отделением) и ГАЗ-13Б с кузовом кабриолет (автомобиль имел брезентовый съёмный верх). Сейчас, к сожалению, точно не установить, как именно они выглядели. Многие из сохранившихся на сегодняшний день кабриолетов на самом деле являются переделками серийных седанов, выполненными военными авторемонтными заводами для нужд округов. Единой конструкции они не придерживались. Кроме того, ввиду крайней сложности повторения кинематики подъёмного механизма тента, ремзаводы не делали его подъём автоматическим. Тент на таких автомобилях поднимался и опускался вручную. Впрочем, снимали его, как правило, на один день парада, поскольку переделывались отслужившие своё автомобили именно для этого.

ГАЗ-13 «Чайка» выпускалась до 1981 г., хотя во всех справочниках годом окончания производства значится 1977. Всего было выпущено 3179 автомобилей, в том числе 7–8 кабриолетов

ГАЗ-13Б (1961–1962 гг.), 20 санитарных универсалов ГАЗ-13С (их изготавливали на Рижском автобусном заводе для нужд 9 главного управления Минздрава), кроме этого, было собрано некоторое количество лимузинов ГАЗ-13А, катафалк (опытный образец) и даже два универсала-холодильника для перевозки забальзамированного тела вождя Вьетнамской революции Хо Ши Мина подальше от американских бомбёжек. Все машины окрашивались в чёрный цвет, за исключением одной белой «Чайки», подаренной Валентине Терешковой. У начальника Главного управления пожарной охраны г. Москвы машина была красного цве-



та, попадают «Чайки» даже зелёного цвета, но это перекрашенные экземпляры.

Само собой разумеется, что первые «Чайки» для индивидуального пользования не предназначались. Но были исключения. Кроме Валентины Терешковой машины были подарены писателю Михаилу Шолохову и первому космонавту Юрию Гагарину. Зато «Чайки» очень неплохо продавались за границу – в Финляндию, страны бывшего «соцлагеря» и Западную Европу. Но настоящая вторая жизнь началась у «членовозов» после капремонта: они оседали в «Интуристе», ЗАГСах, где они есть и поныне – какая же свадьба без «Чайки»?

24 ноября 1975 г. автомобилю ГАЗ-13 был присвоен государственный «Знак качества», который, впрочем, оказался для «Чайки» наградой посмертной – в главном КБ уже были закончены работы над новым автомобилем.

Процесс создания новой «Чайки» занял ещё больше времени. В 1963 г. предприняли попытку модернизировать модель. Был изготовлен опытный образец со двоянными передними фарами, полосной решёткой радиатора и другими бамперами, но дальше образца дело не пошло. В 1970 г. разрабатывался полностью новый автомобиль. Изменились форма и размеры рамы, V-образная «восьмерка» получила два карбюратора, а гидромеханическая коробка – селекторное управление. Передняя подвеска впервые в истории завода стала бесшкворневой, а передние тормоза – дисковыми с двумя суппортами на каждом. Кузов получился очень современным по дизайну и выглядел значительно динамичнее, к тому же он был оригинальным и непохожим ни на какие другие автомобили этого класса.

Первый лимузин «Чайка» ГАЗ-14 был собран на Горьковском автозаводе 14 октября 1977 г. Красивый семиместный автомобиль отличался передовым для советской автопромышленности техническим уровнем и комфортабельностью. Мягкая подвеска со специально разработанными амортизаторами в сочетании с растянутой базой и большими шинами гарантировала, что высокопоставленные товарищи не пострадают от отечественной дорожной действительности даже на скорости 175 км/час. Держать «партийные кости» в тепле помогали три отопителя, встроенные в систему охлаждения двигателя. По спецзаказу на автомобиле устанавливалась перегородка между водителем и пассажирами, так что ни одна государственная тайна не могла выйти за пределы узкого круга посвящённых.

По заказу Министерства обороны на базе ГАЗ-14 разработали модификацию «Чайки» с открытым кузовом для приёма военных парадов – ГАЗ-1405 (1982–1988). Было также изготовлено несколько автомобилей с кузовом универсал в санитарном исполнении (на Рижском автозаводе) и даже специальная модификация для кинематографистов ГАЗ-1404 (на ней монтировалось различное киносъёмочное оборудование), выпускавшаяся в 1981 г. Существуют следующие модификации «Чайки» – ГАЗ-14 (1977–1989), ГАЗ-1401 (1983–1988), ГАЗ-1402 (1983–1988) и ГАЗ-1403 (1981).

Жизнь ГАЗ-14 оказалась относительно недолгой для автомобилей такого класса – спустя 11 лет после начала производства, в разгар перестройки в 1988 г., правительство СССР приняло решение прекратить производство автомобилей этого класса на ГАЗе. А в 1989 г. был собран единственный «прощальный» экземп-

ляр, после чего производство было полностью прекращено, а технологическая оснастка безвозвратно уничтожена.



МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



BA3-2110
Тангал



BA3-2110
АГАТ



BA3-2110
ЭЛВИС
АГАТ



BA3-2110
AVANGARD
АГАТ



ЗИС-110
лимузин (1946-1958)
Русский вариант



ЗИС-110
лимузин (1946-1958)

© Фото Сергея Коллек



ЗИС-110
лимузин (1946-1958)
Херсон-модель



ЗИС-110
лимузин (1946-1958)
Moscow Models



ЗИС-110А
санитарный (1952–1957)
Русский вариант



ЗИС-110А
санитарный (1952–1957)
СЮРРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ
Килмерия



ЗИС-110В
фургон (1949–1957)
Хороон-Модельго



ЗИС-110В
фургон (1949–1957)
Русский вариант



ВАЗ-2110
РАИ
Тангад



ВАЗ-2110
ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ
Тангад



ВАЗ-2110
ДПС
Тангад



ВАЗ-2110
МИЛИЦИЯ, ДПС
АЛАП



Микроавтобус ГАЗ-3221
«ГАЗель»
Херсон-Модельс



Микроавтобус ГАЗ-3221 «ГАЗель»
АГАТ (2003)



Микроавтобус ГАЗ-3221 «ГАЗель»
Welly (2004)



Микроавтобус ГАЗ-3221 «ГАЗель»
75 ЛІЕТ УКЭР ГАЗ
АГАТ (2004)

ГАЗ-53А
Херсон-Модельс



ГАЗ-53А
Pegas-Models



ГАЗ-53А
Компаньон-Модель (2004)



Цистерна на шасси ГАЗ-53А
Херсон-Модельс



Печерна АП-25 на шасси ГАЗ-53А
ОПНЕОПАСНО
Regas-Models



Печерна на шасси ГАЗ-53А
ЖИВЫЙ РЫБА
Компанийон-Модель (2004)



Печерна на шасси ГАЗ-53А
МОЛОКО
Компанийон-Модель (2004)



Печерна на шасси ГАЗ-53А
ПИВО
Компанийон-Модель (2004)



Микроавтобусе ГАЗ-3221
«ГАЗель»
СИДАНКО (2004)
АГАП



Микроавтобусе ГАЗ-
3221 «ГАЗель»
С ДНЕМ ПОБЕДЫ!
АГАП (2004)



Микроавтобусе ГАЗ-3221
«ГАЗель»
ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ
АГАП (2004)



Микроавтобусе ГАЗ-3221 «ГАЗель»
СЛУЖБА СУДОВЫХ ПРИСТАВОВ
АГАП (2004)

АМО-Ф15, ЗНАКОМЫЙ И НЕЗНАКОМЫЙ

Михаил СОКОЛОВ,

г. Барнаул

Фото из архива автора

Бесспорно, эта модель отечественного автопрома, которой при социализме был присвоен титул «первого советского автомобиля», не нуждается в особом представлении: истории её создания посвящены десятки статей, повествующих о том, как 7 ноября 1924 г. десять первых АМО красного цвета впервые проехали по Красной площади... С той поры минуло уже 80 лет, — чем не повод для того, чтобы вспомнить ещё раз «советского итальянца», тем более, что некоторые эпизоды его эксплуатации, особенно где-нибудь в богом забытой глубинке, и сейчас остаются почти неизвестными.

Вряд ли конструктор итальянской фирмы FIAT Карло Кавалли (Carlo Cavalli) мог предполагать в далёком 1911 г., что его детище по

АМО-Ф-15 1927 года выпуска



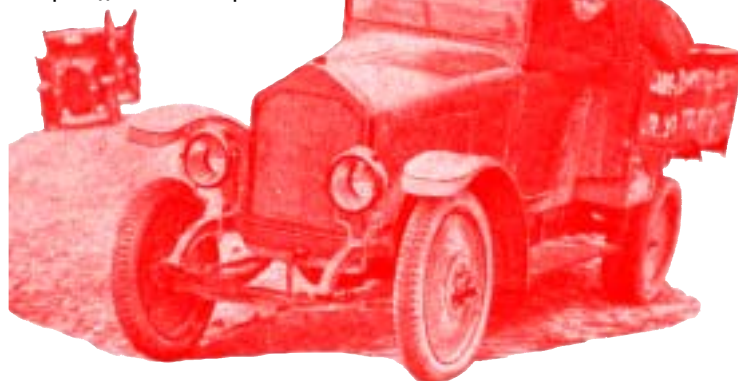
прошествии некоторого времени получит известность и признание в далёкой России. 1,5-тонный грузовик Fiat 15bis был весьма современен для своего времени. Он имел 4-цилиндровый двигатель мощностью 16–20 л.с., 4-ступенчатую коробку передач и пневматические шины (правда, на деревянных ещё колёсах). Два года спустя появился улучшенный и более мощный вариант Fiat 15ter с 30–35-сильным мотором, карданным приводом (взамен цепного) и металлическими колёсными дисками. Эта модель быстро завоевала популярность, став в годы первой мировой войны основным лёгким грузовиком итальянской армии, и даже у себя на родине выпускалась в разных модификациях в течение 12 лет. В Россию же первый экземпляр Fiat 15, ещё промежуточной между «Бис» и «Тер» модели «15Та» попал в 1912 г.

для пробега армейских грузовиков. Ну и, чего греха таить, произвёл сильное впечатление. Поэтому неудивительно, что именно модель Fiat 15ter образца 1916 г. была выбрана для производства на строящемся в Тюфелевой роще на окраине Москвы по инициативе крупного промышленника и банкира П.П. Рябушинского заводе автомобильного московского общества (АМО).

К осени 1917 г. завод был практически готов и на полученном из Италии оборудовании началась сборка «Фиатов». До 1919 г., пока АМО, уже национализированный к тому времени, не перешёл на ремонт (а частично и сборку) американских 3-тонных «Уайтов», других автомобилей, тракторов, мотоциклов, а также изготовление широкого ассортимента деталей и узлов, необходимых для ремонта, успели собрать 1319 машин. К концу 1922 г. АМО изготавливал уже до 75% деталей автомобилей «Уайт», названных впоследствии «Уайт-АМО». К производству Fiat 15 было решено приступить в начале 1924 г. На свет извлекли 163 итальянских чертежа, дополненных ещё 513, изготовленными уже на АМО в последующие годы, разобрали «до винтика» 2 эталонных экземпляра «Фиата», хранившихся в особом помещении и работа началась...

Думаю, нет смысла описывать ещё раз хронике изготовления и сборки первых десяти грузовиков, она изложена в деталях уже десятки раз. Подчеркну лишь, что для тогдашних условий задача ставилась труднейшая, а для её решения многого не хватало. Например, кузница завода не имела штамповочных молотов, поэтому опытному кузнецу Воскресенскому пришлось ковать десять первых осей свободной ковкой. Так же и многие другие важные узлы и детали первых машин изготавливались кустарно, вручную. Из запланированных 20-ти экземпляров к 7 ноября завод смог собрать только

АМО-Ф-15 из первой десятки в автопробеге



половину, но и это явилось достижением. Все советские газеты отметили появление первых отечественных автомобилей на праздничной ноябрьской демонстрации.

Интересно, что традиционно именуемые красными, эти АМО просуществовали в яркой раскраске очень недолго, и уже в апреле 1925 г. все были перекрашены в тёмно-зелёный цвет. Менее известен и тот факт, что в том же ноябре, 25-го числа в полдень, три машины из первой десятки (№№ 1, 8 и 10) отправились с Красной площади в первый для отечественных машин испытательный пробег по маршруту: Москва – Тверь – Вышний Волочек – Новгород – Ленинград – Луга – Витебск – Смоленск – Рославль – Москва. Общая протяжённость его даже без езды по городам составила 1986 км. Средняя скорость машин на перегонах от одной остановки (в городах) до другой составляла 29–33 км/ч. На участке Тверь – Торжок из-за потери стопорного болта карданного сочленения АМО № 8 совершил вынужденную остановку на 17 мин. Недалеко от границы Московской губернии, у села Решетниково, были произведены испытания автомобилей с полной

АМО-Ф-15 1927 года выпуска



Автобус на шасси АМО-Ф-15. г. Бийск



Грузопассажирский автобус АМО-Ф-15



Автобус на шасси АМО-Ф-15. г. Москва



АМО-Ф-15 на Чуйском тракте

нагрузкой на максимальную скорость с хода при разгоне в 1 км. Машина № 1 достигла 57 км/ч, № 8 – 53 км/ч, а № 10 – 55 км/ч. Вечером 27 ноября колонну уже встречали в Новгороде, а спустя сутки машины прибыли на Ижорский завод под Ленинградом. 30 ноября была организована демонстрационная поездка первых АМО по улицам города на Неве. С вычетом времени, потраченного на ночёвки, митинги и остановки для отдыха, весь путь от Москвы до Ленинграда с заездами в Колпино и на Ижорский завод, был проделан за 24 ч 41 мин. Кроме той мелкой поломки в начале маршрута никаких дефектов в работе машин больше не наблюдалось. За этим тщательно следила солид-

ная техническая комиссия в составе представителей военного ведомства, НАМИ, Ижорского завода, самого завода АМО и московского автоклуба. 2 декабря все три АМО отправились в обратный путь на Москву через Смоленск. Для сравнения характеристик машина № 8 в Ленинграде была разгружена и проделала обратный путь порожней. Колонна финишировала в Москве 9 декабря. Весь маршрут три АМО преодолели за 62 ч 29 мин со средней скоростью 32 км/ч.

Однако, серийный выпуск «Ф15» (сейчас бы названный мелкосерийным) удалось наладить лишь в марте 1925 г. В течение этого года собрано 113 машин, а в следующем 1926 г. уже 342. С ростом количества машин снижалась и себестоимость: с 18000 руб. у первых десяти (включая резину) до 12786 руб. в 1925 г. и до 8500 руб. в 1927–1928 гг., оставаясь, однако, всё же выше цены импортных автомобилей, включающей доставку в СССР.

Летом 1925 г. два АМО-Ф15 участвовали во втором «международном» (был назван так из-за участия в нём иностранных конструкций) испытательном пробеге Ленинград – Москва – Курск – Тифлис – Москва. Победу в нём одержал один из АМО, что вызвало сенсацию в мировой печати. 25 сентября на первой советской автовыставке кроме двух бортовых АМО – участников пробега, были представлены 14-местный пассажирский автобус на шасси АМО-Ф15 и фургон для перевозки денег, изготовленный вторым БТАЗ.

Как правило, говоря о модификациях АМО-Ф15, называют автобус московского же производства, штабной открытой легковой вариант, выпущенный всего в нескольких экземплярах, иногда упоминаются пожарные «линейки» на базе АМО-Ф15 и броневый автомобиль БА-27. Разумеется, это далеко не полный список всех модификаций и кузовов, смонтированных в свое время на базе «Ф15». К сожалению, о некоторых из них не уцелело никакой информации, и сейчас мы можем лишь дога-

дываться о том, какую спецтехнику могли бы соорудить на шасси «первых АМО». О некоторых сохранились лишь скудные упоминания, ну а от тех, которым повезло больше, сохранились и изображения, и даже более-менее целые экземпляры.

Так вот, кроме московских автобусов на базе АМО-Ф15, похожие конструкции автобусов были изготовлены и в других городах. В частности, в октябре 1926 г. в г. Бийске было открыто автобусное движение на автобусах АМО-Ф15 с кузовами местной сборки. Четыре таких автобуса курсировали без остановок от вокзала до городского базара и обратно. В осенне-весеннюю распутицу эти автобусы ходили нерегулярно. Все они проработали в городе до середины 1930-х гг. – дальнейшая их судьба неизвестна. Годом позже (1927) и в Новосибирске на городских маршрутах можно было встретить АМО-Ф15. Думается, Сибирь – не единственный регион, где использовались подобные автобусы, однако никаких сведений о других «местных конструкциях» пока не найдено. Кроме чисто пассажирских автобусов существовало и некоторое количество специализированных автобусов или фургонов автобусного типа. В частности, в 1928 г. «Крестьянская газета» совместно с «Автодором» организовала агитационную поездку по ряду губерний средней полосы на специально оборудованном автобусе АМО-Ф15 с радио и киноустановками и наглядной агитацией на бортах. Была выпущена и партия почтовых фургонов на базе АМО-Ф15, внешне почти идентичных автобусам.

Легковых штабных автомобилей с брезентовым верхом на базе АМО-Ф15 было изготовлено в 1927 г. всего 9 экземпляров, но ещё до этого (в 1925–1926 гг.) подобные машины в количестве нескольких единиц были построены в гараже ЦИК СССР на шасси АМО-Ф15 первой серии. Всё в том же 1925 г. на базе АМО-Ф15 был создан и первый образец кареты «скорой помощи». В 1927–1928 гг. такой медицинский вариант собирали небольшими партиями,



Автобус АМО-Ф-15 на улице Новосибирска



Санитарный АМО-Ф-15. 1927. Москва



Легковой АМО-Ф-15 из гаража ЦИКа. 1925. Москва



АМО-Ф-15 (грузовики и автобус) и Ford AA в бийском гараже. 1932



Пожарный АМО-Ф-15 миусского завода



Пожарные линейки на шасси АМО-Ф-15. Барнаул. 1933

и только в Мосздравотделе их насчитывалось 20 единиц. К основному недостатку этих машин следует отнести свойственную вообще всем АМО-Ф15 жёсткость рессор, а отсюда – сильную тряску при езде, которая становилась недопустимой при перевозке больных.

Вообще же, если говорить о недостатках, то их у «Ф15» хватало, при всех его усовершенствованиях и модернизации по сравнению с итальянским прототипом. Согласно отзывам шоферов, работавших на первых АМО, мотор был хорош – и даже с перегрузкой машина работала «чисто»; шины крепки, прочны; вообще – АМО-Ф15 был грубоват, но практичен, и всё же имелись немалые «дефекты». Многие, кроме известной уже тряски, отмечали неудобную посадку – сиденье было расположено слишком близко к рулю и чересчур высоко, из-за этого быстро уставала спина водителя. Нарекания вызывали также: качество сборки дифференциала, склонность заднего моста к заносу на скользкой дороге, отсутствие зазора между задними парами колёс, что приводило к их повышенному износу, сильную тягу холодного воздуха (зимой) к ногам водителя, неудобное расположение ручного тормоза (снаружи) и т.д. Однако, все сходились в одном: между первыми экземплярами АМО и экземплярами последних лет выпуска разница была огромная.

Действительно, уже машины выпуска 1925–1926 гг. по сравнению с первой десяткой имели более совершенный капот и радиатор, новые шины и фонари; автомобили 1927–1928 гг. стали оснащаться жёсткой крышей, а рычаги тормоза и переключения передач были перенесены в кабину; представители же последних лет выпуска (1928–1931 гг.) получили к тому же электрические стартер и освещение.

Вполне естественно, что на АМО обратили внимание и пожарные, и военные. Производство пожарных АМО развернули заводы: Миусский в Москве и «Промет» в Ленинграде. Изделие второго испытывалось в 1928 г. в пробеге Тифлис – Грозный, с применением насоса на каждой остановке, и с весьма успешными

результатами. Конструкция обеих машин, имевших так называемые коловратные насосы, значительно отличалась друг от друга. «Прометовские» АМО имели сидения с внутренней посадкой, что, вообще говоря, было более удобным и безопасным для самих пожарных. Московские же огнеборцы были вынуждены располагаться снаружи, прямо на ящиках вдоль бортов (отсюда и название – «линейка»). Зато на московских машинах, как более оснащённых, в отличие от ленинградских, имелись динамо, аккумулятор, стартер, прожектор и электрический сигнал. Оба варианта производили до 1929 г., пока не перешли на более современные шасси – АМО-2 и Ford AA. Всего было изготовлено 309 пожарных АМО-Ф15: 164 в Москве и 145 в Ленинграде.

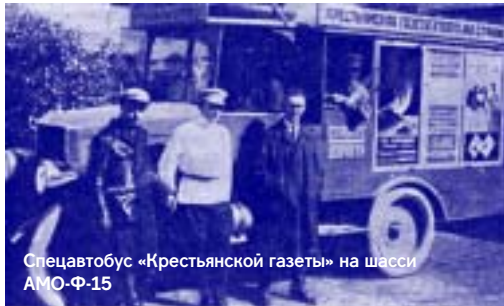
Работы по броневому автомобилю БА-27 (образца 1927 г.) начались ещё в 1926 г. Через год шасси и всю документацию передали на Ижорский завод, где изготавливались бронекорпуса. После успешных испытаний в декабре 1928 г. БА-27 был принят на вооружение. Боевая масса первого броневомобиля почти на тонну (4,4 т) превышала полную массу серийного «Ф15», поэтому рама и рессоры по сравнению с обычным АМО-Ф15 были усилены, применялись шины повышенной грузоподъёмности и установлен дополнительный бензобаk. Броневиk был вооружен 37-мм пушкой и 7,62-мм пулеметом ДТ. Но и эту модификацию АМО-Ф15 делали недолго: уже в 1929 г. БА-27 стали выпускать на шасси Ford AA и трёхосного Ford-Тимкен. «Амовский» БА-27 увековечился только в кино, сыграв в фильме «Чапаев» (1934 г.) роль «белогвардейского» броневика.

За семь лет АМО изготовил 6285 машин модели «Ф15». Значительное их количество (как сразу, так и потом) было направлено на периферию, в различные края и области большой страны. Об их работе, к сожалению, почти ничего не известно. Сохранились сведения лишь о пробеге АМО-Ф15 летом 1933 г. по районам Свердловской области, где машины хорошо справились с доброй тысячей километров бездорожья сельской глубинки. Мне же повезло – «откопать» неизвестные ранее факты эксплуатации этих машин в самых экстремальных условиях, и эпизод этот мог бы с успехом стать основой для остросюжетного фильма. В конце 1920-х гг. некоторая часть «первых АМО» попала в далекий Алтай, на перевозки по толь-

Пожарный АМО-Ф-15 завода «Промет»



ко что расширенному к тому времени для автомобилей Чуйскому тракту в приграничные районы и Монголию. Осенью 1929 г. девять новеньких АМО-Ф15 третьей серии были пригнаны из Новосибирска в контору Сибавтопромторга, размещавшуюся в городе Бийске. Вместе с машинами прикомандировали и четверых шоферов, окончивших новосибирские курсы. По остальным распределили местных водителей. Поначалу АМО наряду с иностранными грузовиками «Лянча» и «СПА» начали совершать по осенне-зимнему бездорожью рейсы в Барнаул, Солтон, Солнешное, Улалу. В конце января 1930 г. из Новосибирска пришло указание на организованный рейс по Чуйскому



Спецавтобус «Крестьянской газеты» на шасси АМО-Ф-15



Ford A, АМО-Ф-15 и АМО-3. Бийск. 1934



Штабной автомобиль на шасси АМО-Ф-15

тракту с грузами Совмонголторга. 7 февраля все девять машин и четырнадцать человек (шофера, вулканизаторщик, слесарь, жестянщик и начальник автоколонны Н.Ф. Шведов) вышли в большой грузовой рейс, который продлился больше месяца. Первые семь трудных дней пути ушли на то, чтобы добраться и одолеть Семинский перевал, спустившись к селению Зайсан. Но это было лишь началом непредвиденных препятствий, неожиданно возникших на пути. При въезде в Зайсан колонна была обстреляна бандой, одной из нескольких, обитавших в этих глухих местах ещё с гражданской войны.

Благодаря вовремя подоспевшим местным чекистам стычка закончилась почти благополучно, однако, целые недели спустя, почти сутками, временно разгруженные машины с красноармейцами в кузовах гонялись по горным дорогам за остатками банды. Полному её разгрому помог аэроплан, выследивший бандитов сверху и бомбовыми ударами их уничтоживший. Благодаря этому колонна смогла продолжить путь (но, путь, конечно, – громко сказано, – узкая, извилистая, ухабистая дорога, где с одной стороны отвесная стена, а с другой – пропасть). Только сами шофера могли бы поведать, сколько лиха хватили они в пути, и каким чудом сохранили свои АМО. Все девять вернулись в Бийск, но почти все – без кабин. Во время горных погонь и перестрелок высокие, узкоколейные «Ф15» на крутых поворотах часто переворачивались. Их ставили на колёса, и – куда ж деваться? – ехали дальше.

В 1930-е гг. АМО-Ф15 на Чуйском тракте уже почти не встречались. Там, как на передовой в войну, работали только самые новые автомобили, нередко иностранного производства, а уже послужившие передавались в другие организации. Так что в предвоенные годы в Новосибирске, Бийске, Барнауле (как, наверное, и в других городах) ещё трудились полутоннажные грузовички, пожарные линейки и автобусы. После войны не стало и их. И всё же АМО-Ф15 не ушли бесследно. Более или менее в первозданном виде сохранились по крайней мере три их экземпляра: два пожарных («питерский» – при городском УГПС, с «неродными» колёсами, и «московский» – экспонат Политехнического музея), а также бортовой образец, сохранённый на родном заводе АМО-ЗИЛ.

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



Кзыл-Ту



Голунцов (конверсия)



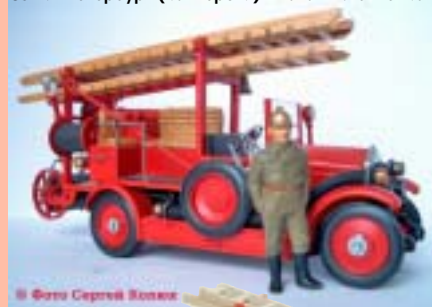
Колыванов (конверсия)



Санкт-Петербург (конверсия). Фото И. Левченко



Лаптев (конверсия)



© Фото Сергей Мокон



ЗИЛ (Рославль)



ЗИЛ (Рославль)



ЛОМО-АВМ (Конверсия)



Элекон



Бабурин (конверсия)



Молотков (Конверсия)



Говоруха

Фото моделей: Ю. Мильман, А. Шкаев, А. Говоруха, И. Левченко, С. Колюх, В. Волчанецкий, С. Говоров, О. Лаптев

Голунцов (Конверсия)



Лаборатория минимodelей



Элекон (поздняя)

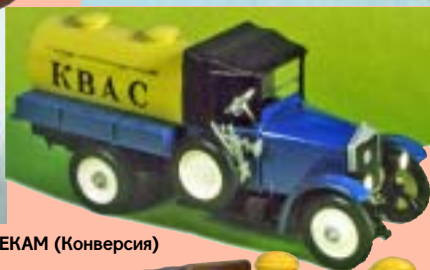
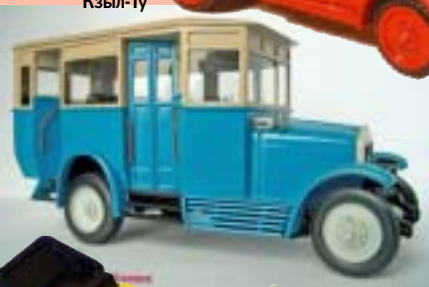


ЛОМО-АВМ (Конверсия)



Элекон

Кзыл-Ту



ЕКАМ (Конверсия)



ДОКА



Кзыл-Ту



Волчанецкий



Лаборатория минимodelей



МП-43 (Конверсия)



ДОКА



Филиппов (Конверсия)



ДОКА



МП-43 (Конверсия)



Филиппов (Конверсия)



Лаборатория минимodelей



Элекон (ранняя)



ЕКАМ (Конверсия)

СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ ГАЗ-21 «ВОЛГА» В 43 МАСШТАБЕ

Василий и Ольга ГОРОДНЫЕ
г. Ровно (Украина)
v.olga@inbox.ru

Начиная с 70-х годов прошлого века в СССР начинается активный выпуск масштабных моделей автомобильной и специализированной техники. За это время, было выпущено много разных моделей, но, к сожалению, очень многие известные реальные автомобили были «незаслуженно забыты» модельной промышленностью, а что говорить про опытные и малоизвестные! К сожалению, в этом списке присутствует и легендарная «Волга» ГАЗ-21.

Справедливости ради следует заметить, что среди коллекционеров долгое время «ходила» легенда, о якобы выпущенной нашими заводами опытной партии моделей 21-й «Волги». Увы, серийных, пусть даже и выпущенных опытной партией «Волг» в 43 масштабе никогда не существовало.

Но, как известно, рынок не терпит пустоты. Этот «пробел» активно начали заполнять как отдельные умельцы, так и небольшие модельные мастерские, изготавливая всевозможные более или менее удачные варианты полюбившегося многим автомобиля из различных материалов и с использованием разных технологий: литьё из смолы, сплава «розэ» или гальванопластика.

Несмотря на возможность приобретения различных моделей 21-х «Волг» от различных производителей многие коллекционеры, по-прежнему, желали поставить в свои «гаражи» именно серийные модели.

Первая серийная модель 21-й «Волги»

И вот, в 2002 г. малоизвестная испанская фирма Altaa анонсировала в своих планах выпуск серии «Такси мира» (Taxi of the World), где среди прочих моделей, значилась... 21-я «Волга».

Тут необходимо некоторое отступление. Altaa, как оказалось, сама моделей не производила, а заказывала их у IXO, поскольку основной профиль деятельности фирмы совсем другой. Реализовывались же модели весьма интересным способом: через сеть газетных киосков вместе с буклетом, где, кроме описания прототипа, была представлена информация и о самом городе. Примечательно, что модели были в продаже всего две недели, после чего отступал в действие принцип «кто не успел, тот опоздал». По наблюдениям, больше всего моделей этой серии было продано во Франции.

Не удивительно, что вскоре модели становились редкостями, чем пользовались те, кто проворнее. Например, на Интернет-аукционе Ebay цена на некоторые из них доходила до 100 долл США.

И вот, в начале 2003 г. в газетных киосках ряда европейских столиц появилась GAZ M-21 Volga•Moscow•1955, как значилось на подставке, ну а на деле – ГАЗ-21И или ГАЗ-21А, если это такси.

Модель вызвала двойственные чувства: с одной стороны – ПЕРВАЯ СЕРИЙНАЯ модель 21-й «Волги», с другой... масса ошибок в плане исторической и технической достоверности.

Остановимся подробнее на самой модели. Как уже было отмечено выше, модель продавалась вместе с буклетом. Упаковка – прозрач-



ный «колпак» из плотного целлулоида и полистирольная подставка чёрного цвета к которой, собственно, и крепилась модель.

Модель, лимонного цвет с «шашечками» на дверях, крышках капота и багажника сразу завораживает. Но вот, вооружившись отверткой, снимаем её с подставки.

После первых ярких впечатлений, становятся очевидными и негативные моменты, которых немало.

Как известно, за всё время выпуска ГАЗ М21, она «претерпела» три основных этапа фэйслифтинга: «со звездой», «акуля пасть», «китовый ус». Так вот, второй тип облицовки, который на этой модели – «акуля пасть» с 16 вертикальными прорезями появился в 1958 г., поэтому указанный год (1955), не соответствует действительности. В этом году, в мае, только начались государственные испытание трёх образцов «Волги» – двух с автоматической трансмиссией и одного с механической и облицовка у них была иная: с 10 вертикальными овалоподобными отверстиями.

И хотя машинка выпущена в варианте «такси», мы не можем её считать 100% моделью ГАЗ-21А второго выпуска: лимонный цвет и длинный плафон на крыше – из более поздних 1980–1990-х годов и использовался только на «Волге» ГАЗ-24.

Поражает абсолютное плоское днище со скромными надписями «М21» и «1/43». При этом из глушителя выходит две выхлопных трубы. Мотор – явно опытный V6? Или... V8?

В салоне, где педальный узел... две педали, одна из которых широкая. Коробка – «автомат»? Пойдите, но из 700 выпущенных «Волг» первого типа «со звез-

дой» не было ни одной направленной для работы в качестве такси! Кроме того, для такси применялась конструкция с раздельными передними сиденьями. А про автоматическую коробку и говорить нечего.

Автомобиль имеет государственный номер 67-42 моц, который очень достоверно смотрится, но... сзади точно такой же по размеру!

Как известно, задний номер в то время был более квадратным, а передние и задние номера одинаковой формы в СССР начали применять только с 1981 г., при этом фон стал белым, а сами надписи – чёрными.

Особенно огорчает, что под него сделана соответствующая выштамповка на крышке багажника, какой нет и никогда не было на реальном автомобиле.

К «минусам» следует отнести и отсутствие



дверных ручек: просто имитация, нанесенная «серебрянкой» на отливы на дверях, назначение которой убедить нас, что это дверные ручки.

Задние фонари выполнены хромированными, а рассеиватели – нарисованы, но при этом они по фактуре практически соответствуют такому на реальных машинах того же периода.

Приятно и то, что диски колёс имеют 4 реальных вентиляционных отверстия, но при этом сами колпаки не соответствуют действительности.

Тем не менее, несмотря на явные «ляпы», модель выглядит очень органичной, и, что немаловажно, правильной: китайцам, среди всех производителей «Волг» удалось наиболее точно передать форму кузова.

Больше «Волг» - хороших и разных

Появление первой «Волги» от Altaу в качестве такси заставляло многих упорно думать, что вскоре может появиться и стандартная версия 21-й. И, действительно, фирма IXO в 2003 г. порадовала коллекционером выпуском долгожданной «обыкновенной» версии двадцать первой в серии «Classic», присвоив ей каталожный номер sc032. Но, если говорить более привычным для нас языком, то это модель автомобиля ГАЗ-М21К, так как именно этот индекс соответствовал экспортной модификации в то время.

По сравнению с предшественницей, новая модель зрительно выиграла – красивый голубой цвет с тёмно-синим салоном и антенной на крыше. И всё это в прозрачном боксе, на подставке которого приведена уже правильная обобщённая информация: Volga GAZ M21 1959. Всё это способствовало тому, что модель стала смотреться ещё «богаче» и «дороже».

Взяв за основу алтаевскую модель, фирма IXO существенно доработала двадцать первую. Во-первых, новые колёса с более реальными колпаками и покраской ободов колёсных дисков в светлые пастельные тона. Рулевое колесо, со-

гласно модным веяниям того времени, белого цвета. Новое по конструкции наружное зеркало, которое к тому же было закреплено не на рамке дверей, а на самих дверях. Ручки дверей, точнее их имитация, стали теперь более красивыми, хоть и остались такими же упрощёнными. Передние подфарники стали желтыми, а вот задние фонари – абсолютно новые, достоверные «стекляшки», что очень благоприятно отразилось на самой модели. Но не обошлось без «ляпа» – несмотря на всю их красоту, такие, без хромированной окантовки фонари устанавливались на ТРЕТЬЮ версию 21-й – «акуля пасть». Сама же «акуля пасть» получила внутренние выштамповки чёрного цвета, что воспринимается, как сквозные отверстия и подчеркивает солидность модели. Антенна штатного радиоприёмника торчит из крыши машины вертикально. И, кроме зрительного не восприятия, так же не соответствует действительности. К, безусловно, положительным моментам следует отнести и то, что у модели появилась «правильная» одинарная выхлопная труба.

Как известно, 21-е широко экспортировались, а потому наличие на модели финских номерных знаков ВРU 674 воспринимается как само собой разумеющееся. В отличие от «московского номера», этот более правильный, поскольку и передний и задний номера одинакового размера. Хотя, справедливости ради, необходимо заметить, что номера такого типа в Финляндии стали применять после снятия 21-й «Волги» с производства, но вполне возможен вариант того, что машина могла быть перерегистрирована.

Вскоре после начала выпуска 21-й «Волги» фирма IXO выпустила небольшой партией такую же модель, но уже серого цвета.

Номерной знак и другие отличия у неё были такими же, как и у голубой. К слову, оба номера: каталожный и «государственный» на модели остались без изменений. В то же время появилась информация, что последняя модель – «переходная» для «бельгийского такси», которое, не появилось.

Тем временем среди отечественных коллекционеров распространяется информация о готовящемся к выпуску «русском заказе» на «Волгу», размещённом на IXO. По предварительным данным ожидалось появление чёрной и двухцветной мо-

делей «Волг».

2004 г. Чёрная «Волга» появилась. Но... по заказу голландской модельной фирмы Replicars в серии «Холодная война» (The Cold War Series) фирма IXO выпускает ограниченной серией (999 экз.) «кагебэшную» «Волгу»: VOLGA M21 KGB, как значится на подставке. В реальной жизни такая модификация выпускалась с 1962 г. и обозначалась как ГАЗ-23 или ГАЗ-23А, но информации о ней не было ни в одном из авторитетных справочников того времени, т.к. основным заказчиком этой модификации выступал КГБ.

Отличительные особенности: в салоне фигурки двоих оперативников; чёрные обода ко-





лётных дисков (чего у нас не практиковалось: автомобиль не должен был отличаться от своих «мирных собратьев»); чёрное неправильной формы зеркало; чёрные руль и госномер 62-47 моч, который и здесь(!), увы, неправильной формы сзади. Такое впечатление, что это модель из «их фильмов про нашу жизнь», поскольку в то время такие неточности на реальных машинах, тем более в КГБ, не могли быть «в принципе». Модель имеет те же основные улучшения, что и голубая базовая модель с каталожным номером clc032. Самой модели присвоен свой каталожный номер REP CWS01. Несмотря на высокую цену эти модели очень быстро находят покупателей.

И вот, наконец, летом 2004 г. появилась долгожданная чёрная «Волга» из «русского заказа» – ГАЗ-21И.

Отличительные особенности: красный салон; матовые обода колёсных дисков серебристого

цвета; круглое наружное зеркало заднего вида, которое установлено в том же месте, что и на «экспортной». Госномер 63-12 моч, который по традиции, неправильной формы сзади. Собственный каталожный номер этой модели VMM 001. На подставке значится «VOLGA GAZ-21 Made for «VMM Co. LTD» – St.Peterburg». Заявленный тираж – 600 экземпляров.

А спустя месяц после появления этой «Волги», появилась ещё одна, тоже черная, и тоже ГАЗ-21И, которая имела следующие отличительные особенности: серый салон, серебристые обода колёсных дисков, круглое наружное зеркало заднего вида, и... госномер 63-12 моч. Собственный каталожный номер этой модели COF 001. На подставке надпись «VOLGA GAZ-21 EDITION LIMITEE A 500 EXEMPLAIRES».

Когда писался этот материал стало известно о появлении в скором времени двухцветной «Волги».

Что же можно посоветовать коллекционерам? Выбор, безусловно, за Вами. Каждая модель – это особый шарм. Но... самой точной, несмотр-



ря на антенну, которая слегка портит впечатление, остаётся голубая «Волга» ГАЗ-21К с «не-русским» номером ВРУ 674.

P.S. Некоторые коллекционеры «доводят» двадцать первые путем монтирования металлического днища от саратовской модели ГАЗ-24/24-02. Приложив слегка руки, можно получить более достоверную модель, но она уже не будет серийной...

Подписка "Локотранс" 2005г. (1 полугодие)
 6 номеров (№1-6) - 440 руб. (с почтовой доставкой по России)
 Оплата почтовым переводом по адресу:
 РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38,
 Ивонниной Ирине Александровне

... №100 !!!!

1993...2005



МБК представляет.

Конверсию модели "Электрон" Урал-4320 Р-412 "Тропосфера"

Представитель на Украине: 69006 г.Запорожье, Северное Шоссе 5/1, Никифоров Владимир. Тел. (0612) 12-08-96
 Представитель в России: 193231 г.Санкт Петербург, а/я 32, Демура А.К.
 Представитель в США: Антонов Александр, alex@siber.org
 www.russianscalemodels.com

1:87 МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ НО

ОТЧЕЖДЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА (ЛЕГКОВЫЕ, АВТОБУСЫ, ГРУЗОВИКИ, АВТОПОЕЗДА, КОММУНАЛЬНАЯ И ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА, А ТАК ЖЕ ТАМЫ, СТВ, КОМПЛЕКСЫ ЗЕМ. И ЛЕСО, ЧИЖКОНЕЧНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ)

В МАГАЗИНАХ:

МОСКВА: МИР АВТОМОБИЛЕЙ Торгово-деловой центр "Осташков", зал 8, пав. 3 КУТЪ КОВЕН ВМЛ, пашаков № 6 "Юный натуралист" - МАГАЗИН НА ТУЛЬСКОЙ Воронское ш., д. 9 Детское ярмарка на Тульской, 2 эт. пав. 28-67 ЛЕНА-КОСТАНИИ Соколинская пл., д. 7А ТЕХНИКА НОВОДЕЛ СК "Олимпикс", Олимпийский пр., д. 16, корпус 9А, 3 этаж	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: ЗОРИНЫИ КОЛЛЕКЦИОНЕР Загородный пр-т., д. 42 МОДЕЛЬ ЭКСТРЕСС Транспортный пр-т., д. 8
КИЕВ: MODEL STATION клуб-магазин магазин "Ассоль" пр-т Бомана, д. 3	ЧАСТНАЯ РАСКЕТКА ПО РОССИИ: КОСИБИИИ Олег Волосыевы 127282, г. Москва, ул. Халтуринское, д. 12, корпус 1, эт. 59

1:87 МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ НО

ПРОБРАЗЫ ПЕРВЫХ ПОЖАРНЫХ МАШИН

Александр ГОВОРУХА
г. Николаев (Украина)



Пожарный обоз конца XIX века

История создания пожарной техники относится к глубокой древности. Ещё до нашей эры древнегреческий механик-изобретатель Ктесибей сконструировал машину, которая, по описанию римского архитектора Витрувия, была способна «выбрасывать воду вверх». Основным конструктивным элементом этой машины был поршневой двухцилиндровый насос. Однако изобретение Ктесибей было забыто и только в XVI в. в Аугсберге (Германия) золотых дел мастер Антон Платнер построил ручной пожарный насос, с помощью которого можно было подавать воду в виде струи на расстояние 6–8 м от машины. В 1672 г. в Амстердаме голландец Ян ван дер Гейде создал выкидной рукав для насоса, что позволило тушить пожар.

В России «водоливные пожарные трубы» начали применять с XVII в. Эти трубы представляли собой ручной поршневой насос в виде трубы с наконечником. Длина труб достигала более аршина (около 70 см). Изготавливали их из листовой меди или из дерева.

После изобретения паровой машины в Лондоне в 1829 г. была построена первая пожарная установка, насосы которой приводились в действие паром. Такая установка перевозилась на конных повозках.

В нашей стране паровые пожарные насосы



Паровой насос «Шанд-Мейсон», сохранившийся в Санкт-Петербурге

появились в 1862 г. В 1868 г. русский изобретатель А.И. Шпаковский опубликовал брошюру «Значение для России паровой силы, как средства к тушению пожаров». Следует заметить, что Шпаковский являлся сторонником широкого внедрения в практику пожарной охраны паровых пожарных машин. Им, в частности,

была построена паровая пожарная машина, в качестве топлива которой использовался скипидар. Этот насос был испытан в Петербурге и показал хорошие результаты. Через 4 мин после начала топки насос стал подавать 600 л/мин воды, причём дальность действия водяной струи составляла более 30 м. Быстрый ввод в действие насоса значительно повышал его тактико-технические качества. Изобретателем было налажено производство этих насосов. Ими снабжались пожарные команды Петербурга, Москвы, Ярославля, Твери и др. городов. Чуть позже Шпаковский перевёл свои паровые машины на более дешёвый вид топлива. Постепенно паровые пожарные насосы нашли широкое применение в России.

Во второй половине XIX в. паровые пожарные насосы, или как их тогда называли «паровые пожарные машины», исчислялись в России единицами. В конце 90-х годов XIX в. первые паровые пожарные насосы появились лишь в наиболее крупных городах (Петербурге, Москве и др.), в небольших городах – значительно позже. В Саратове, например, первая пожарная машина появилась лишь в 1914 г. Первые пожарные насосы выпускались 3-х видов: малые – производительностью от 500 до 1000 л воды в минуту, средние – 1500 л и большие – 2000 л. Для морских портов Петербурга, Риги, Архангельска и Одессы были изготовлены паровые насосы производительностью от 4000 до 9000 л/мин. Как видим, производительность паровых насосов была достаточно велика. Но эти, возимые на конных ходах, паровые и бензомоторные насосы стоили очень дорого. Поэтому для большинства городов паровая труба (насос) являлась недосягаемой роскошью. В большинстве городов на вооружении пожарных частей были более дешёвые малопроизводительные ручные насосы, требующие большого числа людей для приведения их в действие.

В то же время для тушения паровые пожарные машины применялись редко. В Перми, например, паровую машину вывозили для тушения только в тех случаях, когда за ней присылали людей с места пожара и приводили лошадей. Это объяснялось тем, что, во-первых, паровые пожарные насосы надо было вывозить на специальных тяжёлых конных повозках мало подходящих к бездорожью, которое было особенно распространено в то время. Во вторых, на разогрев парового насоса требовалось много времени, и его готовность к действию наступала не ранее чем через 15–20 мин, то есть тогда, когда в котле создавалось необходимое давление пара. Если до места пожара было большое расстояние, котёл начинали растапливать ещё в пути следования. Таким образом, паровые пожарные машины можно было применять только при затяжных пожарах. Нередко паровые пожарные насосы использовали лишь для заливки остатков сгоревших зданий и, в лучшем случае, для защиты соседних зданий от возгорания.

Основным средством тушения пожаров являлись заливные трубы. Они не имели при-

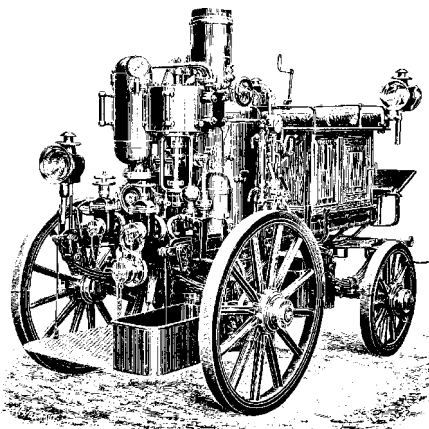
Пожарный обоз конца XIX века



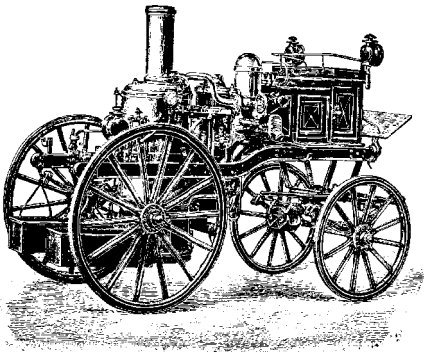
Пожарный обоз конца XIX века



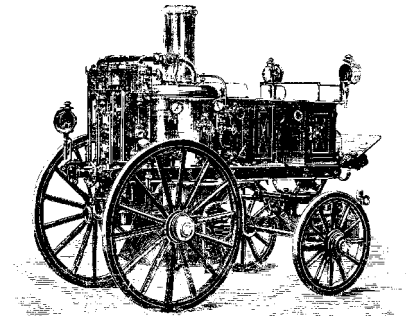
способлений для всасывания воды из естественных источников, а снабжались специальными наливными ящиками (коробами), куда вода заливалась ведрами или из бочек. Нагнетательный механизм (насос), помещённый в жёстко закреплённый наливной ящик, подавал воду к месту пожара по рукавам. Подача воды на пожар с помощью заливных пожарных труб требовала больших затрат ручного труда для её перекачки по рукавам и непрерывного подвоза конно-бочечными ходами. Так в конце XIX в. для обслуживания одной заливной пожарной трубы назначалось около 50 чел. Из них 12 чел. в две смены качали коромысла нагнетательного механизма, 8 – обслуживали выкидные рукава и ствол, а 30 чел., выстроившись в один или два ряда, подносили к трубе воду ведрами и ушатами. Дальность действия водяной струи составляла 12–14 аршин (8–10 м) при максимальной производительности трубы около 20



Паровой насос на пожарной службе в России



Паровой насос на службе Паровой насос на



Паровой насос на пожарной службе в России



Паровой насос на пожарной службе в России

ведер/мин (3 л/с). Заливные трубы были большими, средними и малыми, в зависимости от количества воды, подаваемой ими на пожар. При пожаре в здании малую трубу, которую могли перенести 2-3 чел., устанавливали вблизи очага горения и в наливной ящик качали воду средней или большой трубами. Большие и средние заливные трубы во всех случаях были жёстко закреплены на конной повозке, которую размещали вблизи здания. К началу XIX в. в России имелись фабрики, изготавливающие пожарные трубы, в том числе большие, дающие струю воды высотой около 10 сажень (бо-

лее 20 м). Разработкой оригинальных конструкций пожарных насосов занимались русские изобретатели и умельцы Л. Собакин, М. Казамапов, И. Бондаренко, П. Зарубин, Ф. Блинов. В 1812 г. в Москве и Санкт-Петербурге были учреждены специальные мастерские – пожарные депо для «делания огнегасительного инструмента и рассылки его по всем губерниям». Сначала пожарными на вооружении использовались трубы образца 1837 г., а в последствии трубы системы «Пакстенъ», которые в свою очередь были заменены в 1862 и 1867 гг. французскими. Последние, например, использовались пожарными командами Петербурга до 1895 г. и имели большой недостаток – скрытые кожаные клапаны, малейшее засорение которых вызывало необходимость в полной разборке трубы.

В 1863 г. в Москве был открыт завод противопожарного оборудования Густава Листа. Завод выпускал ручные пожарные насосы, пожарные бочки на конных повозках, мелкий инвентарь и прочее оборудование. Дело оказалось прибыльным, и завод постепенно расширялся. Накануне первой мировой войны на нём работало около 2 тыс. рабочих. Предприятие имело свои филиалы в Баку и Петербурге.

Вторым крупным предприятием по производству пожарной техники был завод «Лангензипена и К^о» с отделениями в Москве, Киеве, Харькове и Риге. Завод был основан в 1878 г. и изготавливал ручные и паровые пожарные насосы, гидропульты, лестницы, огнетушители и т.п.

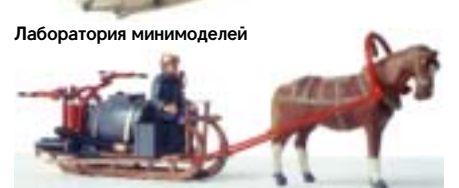
В 1882 г. в Москве на всероссийской художественно-промышленной выставке был показан паровой пожарный насос, собранный на заводе Густава Листа из деталей иностранного производства. В 1896 г. это предприятие выпустило две паровые пожарные машины полностью отечественного производства. Они были испытаны в Нижнем Новгороде во время съезда Российского пожарного общества. Однако массовый выпуск этих насосов был начат лишь в 1903 г. Так медленно развивалось в России производство пожарной техники. В 1913 г. в Москве из 11 паровых пожарных машин только 4 были отечественного производства. В небольших городах России пожарная охрана располагала только ручными пожарными насосами (заливными пожарными трубами). Ещё медленнее происходило внедрение автомобилей в пожарную охрану.

Медленное внедрение паровых пожарных машин в России проходило ещё и потому, что их надо было ввозить из-за границы и они стоили очень дорого. Так, за машину производительностью 1200 л/мин платили около 7 тыс. руб., а за машину большей производительности – свыше 15 тыс. руб.

В России сохранились как минимум две паровые заливные трубы. Одна, сделанная в 1862 г. английской фирмой «Шанд-Мейсон», хранится в Санкт-Петербурге, её демонстрируют на Выставке противопожарной техники. А другая, изготовленная в 1912 г. московским заводом «Густав Лист», «прописана» в Челябинске. Это чудо техники, покрытое прозрачной защитной плёнкой, красуется перед входом в здание Пожарно-технической выставки.



МОДЕЛИ



Заливная труба Густава Листа в Челябинске

**КОМПАКТ-ДИСК**

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2004 гг.

2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.

3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).
Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800х600; CD-ROM.

Стоимость диска с пересылкой по России 300 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.

ДЖЕРАЛЬД ВИНГРОУ УХОДИТ

Как сообщает известный журнал для моделлистов Fine Scale Modeler в своем апрельском номере, известный изготовитель штучных моделей высшего, «музейного» качества Джеральд Вингроу (Gerald Wingrove) в связи со своим семидесятилетием решил наконец-то отдохнуть и уходит из модельного бизнеса. Долгие годы Д. Вингроу изготавливал для состоятельных коллекционеров и музеев уникальные модели автомобилей в масштабе 1:15, а также авиационных и автомобильных двигателей. Кстати, среди его работ – масштабная модель двигателя Руссо-Балт.

В основном же мастер изготавливал модели классических автомобилей междувоенного периода, хотя не отказывался делать и модели знаменитых автомобилей шестидесятых-семидесятых годов. Часть моделей он делал для себя. И вот сейчас это уникальное собрание тоже распродаётся. В декабре прошлого года на аукционе Бонхем были проданы выполненные в масштабе 1:15 модели шасси и двигателей, также рабочие чертежи, фотографии и книги Вингроу. Всего было продано на сумму в 98 тыс. фунтов стерлингов (около 180 тыс. долл США). Наибольшая сумма была выручена за модель шасси автомобиля Duesenberg S обр. 1933 г. При первоначальной цене в 4000 фунтов её продали за 17 250.

В. Вингроу, хоть и продал многое из того, что было им создано, не намерен отказываться от моделизма. Но теперь он будет творить эти маленькие чудеса для собственного удовольствия, без спешки и давления.

Желающие полюбоваться изделиями непревзойдённого моделиста могут заглянуть на сайт www.geraldwingrove.com. Там есть всё – и двигатель Руссо-Балт и шасси Duesenberg S.

«ГОРБАТЫЕ» В АВТОСПОРТЕ

Люциюс СУСЛАВИЧЮС,
Вильнюс (Литва)

Хоть сегодня у многих словосочетание «спортивный «Запорожец» вызовет лишь улыбку, но в шестидесятые годы прошлого века «горбатые» считались пригодными для спортивных состязаний, причём даже в нескольких видах автоспорта. Именно на ЗАЗ-965А начинали свою карьеру раллисты мирового класса литовцы Стасис Брундза и Каститис Гирдаускас.

В начале шестидесятых молодые парни пришли в спортивный клуб Каунасского радиозавода «Банга». Доказав серьёзность своих намерений они в 1966 г. получили каждый по новому ЗАЗ-965А, немножко форсировали их движки и начали ездить на соревнования. С. Брундза вспоминал, как в ралли «Вильнюс» 1966 г. они оба ехали в одном «Запорожце». На поворотах Каститис вылезал почти весь из окна, чтобы автомобиль не опрокинулся. В 1967 г. С. Брундза самовольно поехал на зимние ипподромные гонки в Ригу. Там он на ЗАЗ-965А на равных боролся с «Волгами» и «Москвичами», уступая им на прямых и опять обгоняя на поворотах! «Волги» он «сделал» все, а «Москвичам» проиграл – заводские «Москвичи» имели двигатели с 4-я карбюраторами. Были потом и аварии и сходы по техническим причинам, но в те годы «горбатый» при всех его недостатках всё же участвовал во множестве соревнований. «Тоночные» варианты создавали сами спортсмены, в основном форсировав двигатель и изменяя характеристики подвески. Ремни безопасности, защитные дуги тогда ещё не были обязательны, а внешне спортивные ЗАЗ-965А отличались парой дополнительных фар и стартовыми номерами на дверках.



В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметов коллекционирования.

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его ксерокопии).

Объём объявления не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения типа АМО-Ф-15, ЗИС-5, д. 3, кв. 33 считаются целым словом.

Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммерческую рекламу.

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП – почтовый перевод; САК – самоадрессный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Куплю модели 1:43 легковых ЗИС/ЗИЛ в идеальном состоянии, а также АМО и ЗИС. Диль Е.А. 644079, Омск, ул. Харьковская, 154. e-mail:

dill_elena@list.ru

• Приглашаю к знакомству автомоделлистов и коллекционеров российских авто, проживающих в Германии. Dimitri Leinweber. Zum Wehmers Weg 1, 49685 Emstek, Germany

• Куплю снимки автобусов СССР или обменяю на снимки автобусов Украины и России. А. Говоруха. Украина, 54018, г. Николаев, ул. 28 Армии, д. 12, кв. 11

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



RAM067 Mitsubishi Pajero «Argos», J.P.Fontenay - G.Picard, Paris-Dakar 2002, Modern Rally Cars



RAM068 Mitsubishi Pajero «Mitsubishi Oil», Masuoka, Winner Paris-Dakar 2002, Modern Rally Cars



RAM069 Peugeot 206WRC, R.Burns - R.Reid Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM070 Peugeot 206WRC «Total» (blue), H.Rovanpera - Pietilainen, Monte Carlo Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM071 Mitsubishi Lancer WRC, F.Delecour - D.Grateloup Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM072 Subaru Impreza WRC, T.Makinen - K.Lindstrom, Winner Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM073 Ford Focus WRC «Ford Germany», Kremer - Wicha, Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM074 Citroen Xsara WRC, S.Loeb - D.Elena, Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM075 Hyundai Accent WRC, F.Loix - S.Smets, Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM076 Skoda Octavia WRC, K.Eriksson - M.K.Thorner, Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM077 Ford Focus WRC C.McRae - N.Grist Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM078 Peugeot 206WRC M.Gronholm Winner Swedish Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM079 Mitsubishi Lancer WRC A.McRae - D.Senior Tour De Corse 2002, Modern Rally Cars



RAM080 Subaru Impreza WRC P.Solberg - P.Mills Rallye Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM081 Ford Focus WRC C.Sainz - L.Moya Winner Argentina Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM082 Peugeot 206WRC «Belgium» B. Thiry Rallye Monte Carlo 2002, Modern Rally Cars



RAM083 Peugeot 206WRC G.Panizzi Winner Tour De Corse 2002, Modern Rally Cars



RAM084 Peugeot 206WRC G.Panizzi Winner Catalunya 2002, Modern Rally Cars



RAM085 Peugeot 206WRC M.Gronholm - T.Rautianen Winner Cyprus Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM086 Ford Focus WRC «Martini Racing» C.McRae - N.Grist winner Acropolis Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM087 Ford Focus WRC «Martini Racing» C.McRae - N.Grist winner Safari Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM088 Peugeot 206WRC M.Gronholm - T.Rautianen Winner Finland Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM089 Ford Focus WRC «Ford RS», M.Martin, Acropolis Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM090 Citroen Xsara WRC, S.Loeb - D.Elena Winner Deutschland Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM091 Peugeot 206WRC, G.Panizzi, Winner Sanremo Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM092 Peugeot 206WRC, M.Gronholm - T.Rautianen, Winner New Zealand Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM093 Peugeot 206WRC «Michelin», Valentino Rossi, Great Britain Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM095 Peugeot 206WRC M.Gronholm - T.Rautianen, Winner Australia Rally 2002 special set, Modern Rally Cars



RAM096 Subaru Impreza WRC, P.Solberg - P.Mills, Winner Great Britain Rally 2002, Modern Rally Cars



RAM097 Peugeot 206WRC, Renato Travaglia, Italy Rally Champion 2002, Modern Rally Cars



RAM098 Subaru Impreza WRC, B.Rousselot, French Rally Champion, Modern Rally Cars



RAM100 Citroen Xsara WRC, S.Loeb - D.Elena, Winner Rallye Monte Carlo 2003, Modern Rally Cars



RAM101 Peugeot 206WRC «Red», R.Burns - R.Reid, Rallye Monte Carlo 2003, Modern Rally Cars

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



RAM103 Subaru Impreza WRC, T.Makinen - K.Lindstrom, Rallye Monte Carlo 2003, Modern Rally Cars



RAM106 Peugeot 206 WRC, M.Gronholm - T.Rautiainen, Winner Swedish Rally 2003, Modern Rally Cars



RAM107 Citroen Xsara WRC, C.McRae - D.Ringer, 2nd Rallye Monte Carlo 2003, Modern Rally Cars



RAM108 Citroen Xsara WRC, C.Sainz - M.Marti 3rd Rallye Monte Carlo 2003, Modern Rally Cars



RAM110 Peugeot 206 WRC «Clarion», G.Panizzi - H.Panizzi, Turkey Rally 2003, Modern Rally Cars



RAM113 Citroen Xsara WRC, C.Sainz - M.Marti, Winner Turkey Rally 2003, Modern Rally Cars



RAM114 Gronholm Winner New Zealand, Modern Rally Cars



STB001 Suzuki GSXR 600, Yellow, Modern Street Bikes



STB002 Suzuki GSXR 750, Red, Modern Street Bikes



STB003 Suzuki GSXR 1000, Blue, Modern Street Bikes



STB004 Yamaha R7 750, Red, 1999, Modern Street Bikes



STB005 Honda VTR1000 SP1, Red&Silver, 2001, Modern Street Bikes



STB006 Honda RC51 1000, Silver & Black (US version), Modern Street Bikes



STB007 Honda VTR 1000 SP2, White, Modern Street Bikes



STB008 Kawasaki ZX-12R, Dark Silver, Modern Street Bikes



STB009 Aprilia RSV Mille R, Yellow, Modern Street Bikes



STB010 Ducati 999S, Modern Street Bikes



TB011 Yamaha YZF R1, Red & Black, Modern Street Bikes



STB012 Suzuki TL 1000R, Blue, Modern Street Bikes



STB013 MV Agusta 750 F4S, Red & Silver, Modern Street Bikes



STB014 Suzuki GSX-R 1300, Hayabusa Metallic Gold, Modern Street Bikes



STB015 Honda CBR 900RR, Red, Modern Street Bikes



STB016 BMW R1150GS, Adventure Silver, Modern Street Bikes



STB018 Ducati 900 Monster, Red, Modern Street Bikes



STB019 Triumph 955i, Modern Street Bikes



STB020 Buell Firebolt XB9R, Modern Street Bikes



STB021 Bimota SB8R, Modern Street Bikes



STB023 Yamaha XJR 1300, Modern Street Bikes

ПАНТОГРАФ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ ДЛЯ ТЕХ, КТО ИНТЕРЕСУЕТСЯ ПРОШЛЫМ, НАСТОЯЩИМ И БУДУЩИМ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА, ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ: ТРАМВАЙ, ТРОЛЛЕЙБУС, АВТОБУС, МЕТРО, ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, РЕТРО-АВТОМОБИЛИ, МОДЕЛИЗМ, ЮМОР.

«ПАНТОГРАФ» ВЫПУСКАЕТСЯ ГРУППОЙ ЭНТУЗИАСТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. ОБЪЕМ - 40 С. ФОРМАТ - А5, ЧЕРНО-БЕЛЫЙ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА I ПОЛУГОДИЕ 2005 ГОДА. УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ ПО АДРЕСУ: 300012, г. ТУЛА, ул. Н. РУДНЕВА, г. 25/13, кв. 5 ДЕНИСОВУ ДЕНИСУ НИКОЛАЕВИЧУ тел. (0872) 35-63-22 e-mail: panb@klox.tulo.ru

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

e-mail: auto-model@rambler.ru

Магазин-салон отечественных и зарубежных коллекционных моделей автомобилей промышленного и ручного производства

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

Sun Star, Best, ART MODEL, MOREV, MINI, BEST, ART MODEL

Адрес магазина: Москва, ул. 1-я Останковская, д. 55 (метро "ВДНХ") торгово-деловой центр "ОСТАНКИНО" зал "В", 2 эт., пав. 3

Премьер работы: с 11.00 до 19.00 (ежедневно, без выходных)

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ART, АММО

Уважаемая редакция, здравствуйте!

Я являюсь подписчиком вашего журнала два года и очень надеюсь, что останусь им и дальше. О вашем журнале я узнал случайно в таком магазине и отделе г. Краснодара, где ему совсем не место.

Я коллекционирую модели с 1976 г. и всегда мечтал купить каталог «Автомобиль на ладони» о котором я узнал из журнала «За рулём». С тех пор во всех книжных магазинах интересовался этим каталогом и случайно наткнулся взглядом на ваш журнал. Тем самым хочу сказать о том, что считаю продавать ваш журнал целесообразнее было бы именно в отделе продажи моделей, а не так, как в Краснодаре. Если бы информация об «Автомобильном моделизме» была либо в отделах продаж моделей, либо на их упаковках, о чём могли бы с вашей подачи позаботиться изготовители, то многие коллекционеры как и я, давно бы стали вашими подписчиками. И наверное сейчас не нужно было бы говорить о закрытии журнала. Простой пример: фирма «АГАТ» выпустила свой мини-каталог, который продавался именно в отделе продажи моделей и разлетелся буквально на глазах за один день. Уверен эта реклама помогла многим коллекционерам а вместе с тем и фирме «АГАТ».

Ещё хотелось бы обратиться через ваш журнал ко всем изготовителям и распространителям моделей. К тому же Игорю Сергеевичу Жукову, руководителю краснодарской фирмы «Компаньон-модель» о размещении рекламы журнала на упаковочных коробочках моделей. Пойдите на помощь журналу – не дайте ему исчезнуть. Я думаю, что со мной согласятся многие читатели журнала и думаю, что журнал не останется в долгу. И фирмы «АГАТ» и «ЭЛЕКОН» могли бы пойти навстречу.

Конечно приятно глазу, что ваш журнал не пестрит рекламой, но ведь в наше время, к сожалению, любое издание и выживает-то только за её счет. Думаю, что никто из подписчиков и читателей журнала не будет против отдать пару страниц под рекламу, лишь бы журнал существовал дальше.

Ещё хотелось бы сказать об обложке и о названии журнала. Сказать честно, я никогда бы не подумал, что в журнале с таким названием пойдёт речь о коллекционных моделях. Понятнее было бы для коллекционеров если бы журнал назывался, например, «Автомобиль на ладони», а на обложке крупным планом была бы помещена фотография настоящего автомобиля а ниже его одна или две модели, как это было в некоторых ранее вышедших номерах журнала.

В последнем номере (№ 4) журнала вы сетуете, что количество подписчиков во втором полугодии 2004 г. сократилось. Скорее всего это случилось из-за усложнения процедуры подписки. Не просе ли оставить подписку через отделение связи – можно просто увеличить цену журнала. Думаю настоящих коллекционеров разница в 30–50 руб. не заставит отказаться от подписки.

В заключении хотелось бы пожелать журналу всего самого наилучшего, а самое главное – долголетия!

До свиданья!

*Виталий Фёдорович Василенко,
Краснодарский край*

Здравствуйте, Александр Вадимович!

Прошу извинить за столь поздний отклик на Ваши публикации, но № 1 журнала за 2004 г. я увидел лишь на днях. Впрочем, думаю, отклик этот не потерял актуальности, поскольку ошибки и искажения фактов, связанные с информацией по автомобилям «Победа», периодически кочуют из журнала в журнал.

Начну с материала Н. Моргуна из Полтавы. На с. 13. «Победа» не имела «боковин крыльев, состоящих из двух частей» (я процитировал дословно выражение автора). Были короткие крылья. А то, что кажется второй (задней) частью – является несъёмными боковинами кузова между съёмными крыльями и передними дверями, и к крыльям отношения не имеет.

Верхний рисунок на той же странице подписан «ГАЗ М-20 «Победа». 1944». Но машины в 1944 г. ещё никакого названия не имели. Это принципиально.

Из текста на с. 14 следует, что «Победы» в 1949 г. получили «2-х этажную» облицовку радиатора вместо «3-х этажной». Однако в каталоге за частей 1950 г. издания никакого упоминания об этой облицовке нет вообще, хотя есть информация о других изменениях в автомобилях первых лет выпуска.

На той же странице есть рисунок М-20В с кузовом кабриолет 1955 года выпуска. Но в 1955 г. никакие кабриолеты уже не выпускались, их производство было свёрнуто в 1951 г. (по некоторым данным в 1952 г.). В каталоге 1955 года издания никаких сведений о кабриолетах нет.

На с. 15 есть упоминание о «Победах» М-20А и М-20Б. Но ни в какой технической литературе тех лет нет никакого разделения на индексы. Хотя, например, во всех каталогах по ГАЗ-21 есть упоминание о почти всех индексах выпускавшихся моделей «Волги».

Не встречал я нигде и упоминания о М-20Д с форсированным двигателем. Были лишь М-20Г с 6-цилиндровым 90-сильным мотором...

И Н. Моргун и Е. Стрийчак (следующая публикация), так же как и ранее Р. Черемных и Л. Толмачёв (Журнал «Авто», май 1995 г.) тиражируют одну и ту же «информацию», запущенную Л. Шугуровым о том, что М-72 была создана на базе узлов и агрегатов от ГАЗ-69 (подробнее об М-72 читайте в статье Е.Прочко в этом номере журнала. – Прим. ред.).

Кроме того, «первым отечественным комфортабельным внедорожником» был не М-72, а довоенный ГАЗ-61 с кузовом от «Эмки». Первыми отечественными автомобилями с синхронизаторами в КПП были не «Победы», а довоенные ЗИС-101, а первые V-образные лобовые стёкла были не у М-20, а у ГАЗ-11-40 и ГАЗ-61-40.

Что касается публикации второго автора, Е. Стрийчака, то хочу заметить следующее. Во-первых, в его вступлении к статье сказано, что «скелет» кузова от «Опеля» взят практически без изменений. Но это противоречит воспоминаниям одного из конструкторов «Победы» Б.А. Дехтяря, опубликованным в заводской многотиражке ГАЗа. А, во-вторых, при «любви» автора к «Победе» непонятны и необъяснимы голословные заявления о «целом букете болезней различной сложности». Если пишешь про историю и при этом говоришь «а», то нужно потом говорить и «б». Или я не прав?

С уважением Андрей КУЗНЕЦОВ



ПАХТ на шасси ЗИС-150 (АГД)



Харьковчанка 2 (АГД)



ГАЗ-69 (ДИК, Кострома)



ЯСП (Губских)



TLF-25 на шасси Mercedes L4500A (Губских)



Mercedes L4500A (Губских)



МАЗ-5444 (МодельМАЗ)



Ikarus 280 (ДОКА)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-55 (ЛОМО-АВМ)



ПНС-100
на шасси ЗИЛ-131 (ЛОМО-АВМ, конверсия)



Бронеавтомобиль Д-8 (ЛОМО-АВМ)



Бронеавтомобиль БА-30
(ЛОМО-АВМ)



ЗИЛ-114 (АГАТ)



ГАЗ-13Б «Чайка» (АГАТ)



ЗИС-150
(Лаборатория минимodelей)



ЗИС-ММЗ-585
(Лаборатория минимodelей)



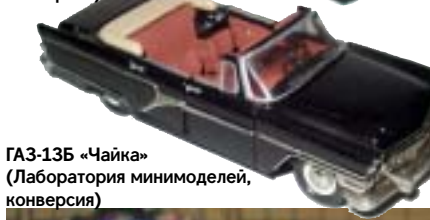
Цистерна на шасси ЗИЛ-164
(Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-164
(Лаборатория минимodelей)



ГАЗ-13 «Чайка»
(Лаборатория минимodelей, конверсия)



ГАЗ-13Б «Чайка»
(Лаборатория минимodelей, конверсия)



ГАЗ-2705 «ГАЗель» с металлической облицовкой радиатора (АГАТ)



ГАЗ-32214 «ГАЗель»
(АГАТ)



ГАЗ-2705 «ГАЗель»
(АГАТ)



ГАЗ-2705 «ГАЗель»
(АГАТ)



ГАЗ-3221 «ГАЗель»
«Дент космонавтики» (АГАТ)



ГАЗ-3221 «ГАЗель»
«СИДАНКО» (АГАТ)



ГАЗ-3221 «ГАЗель»
«С Днём Победы» (АГАТ)



АБР-3 (АГАТ)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



BMW 745i Sedan (Cararama)



Ford Focus WRC 2000 (Cararama)



Mitsubishi Evolution IV WRC (Cararama)



BMW Z4 Roadster (Cararama)



Land Rover Series III 109 (Cararama)



Mitsubishi Pajero WRC (Cararama)



BMW Z8 Roadster (Cararama)



Land Rover Series III 109 (Cararama)



Subaru Impreza WRC (Cararama)



Chevrolet 3100 Pick Up (Cararama)



Land Rover Series III 109 (Cararama)



Volvo V70 (Cararama)



Dodge Intrepid (Cararama)



Mercedes-Benz 350SL (Cararama)



VW Microbus. 2001 (Cararama)



Ford Capri (Cararama)



Mercedes-Benz 350SL (Cararama)



VW Passat (Cararama)



Ford F350 Pick Up (Cararama)



Mercedes-Benz S-Class Sedan (Cararama)



Zastava 750 (Cararama)



Citroën H Pompiers Paris (Eligor 100350)



Citroën H Pompiers Lion + Echelle (Eligor 100355)



Citroën H Prevention Routiere (Eligor 100356)



Citroën H Incendie du Cher (Eligor 100417)



Citroën H Lion Noir (Eligor 100738)



Citroën H Post NL (Eligor 100751)



Citroën H Pompiers de Longueville (Matchbox)

или замены!

Подвеска передних колёс была независимой торсионной, а для загрузки передних ведущих колёс двигатель выдвинули вперед как консоль.

Но в мире этот автомобиль весьма передовой конструкции стал знаменит не из-за неё, а из-за своего своеобразного дизайна. Представьте себе большой прямоугольный металлический ящик из гофрированной жести, к которому спереди «прилеплен» ещё один маленький гофрированный ящик, и всё это установлено на четырёх колёсах небольшого диаметра. Всё! Никаких плавных кривых или искусно изогнутых поверхностей. Везде лишь прямые линии, плоские стёкла, торчащие открыто по бокам капота фары и огромный двойной шеврон – эмблема «Citroën» на плоском радиаторе. Это был исключительно яркий образчик французского промышленного дизайна, полной противоположности модного в первое послевоенное десятилетие американского «стайлинга», который в Европе активно пропагандировали итальянские дизайнеры.

Внешность и детали Citroën соответствуют функциям, для которых они предназначены, нет ни одного не функционального декоративного элемента. То, что при первом взгляде кажется некрасивым, даже уродливым, после более пристального изучения вдруг начинает нравиться. Несущий кузов изготовлен из гофрированных панелей не по прихоти дизайнера, а потому что гофрированные панели можно делать из более тонкого листа, плоские стёкла очень просто заменять и т.д.

Широкая колея позволила сделать кабину трёхместной, боковые сдвигаемые двери были весьма практичными при погрузке в стеснённых условиях, а уж низким полом (всего-то 400 мм от поверхности дороги) в то время не мог похвастать ни один лёгкий фургон такого класса.

Переднеприводная компоновка позволяла легко изменять длину базы и грузового отсека, что открыло поистине неограниченные возможности для специализированных кузовных фирм. На дорогах появились удлинённые и имевшие высокую крышу фургоны, автобусы, даже автолавки длиной до 8 м, на Citroën H ездили медики, полиция, жандармерия, пожарные. Кроме фургонов и малых автобусов выпускались и пикапы с обычной и двухрядной кабиной. Всего же за период с 1947 по 1981 г. «Citroën» выпустил 473 289 автомобилей модели «H». В ходе производства ему установили более мощный двигатель, а передние, открывающиеся против движения двери, перевесили в нормальное положение.

Несомненно, столь популярный и хорошо узнаваемый автомобиль не обошёл своим вниманием производители игрушек и моделей. Их выпущено великое множе-



Citroën H Gendarmerie (Eligor 100352)



Citroën H Police N (Eligor 100752)



Citroën H Police



Citroën H Police (Norev)



Citroën H Police



Citroën H Ministere de la Justice (Eligor 100801)



Citroën H Police Nationale

Citroën H van Oosten Replicars (Eligor 100800)



Citroën H PTT Telephone Gris (Eligor 100354)



Citroën H Rijkspolitie (Eligor 100802)



Citroën H EDF GDF (Eligor 100337)



Citroën H Michelin (Eligor 100358)



Citroën H Ambulance (Eligor 100357)



Citroën H Ribet Desjardins (Eligor 100719)

ство в самых разных масштабах (и без оных тоже!), поэтому ограничимся некоторыми образцами в классическом масштабе 1:43.

Одной из наиболее ценных коллекционерами является модель полицейского автобуса с удлиненным кузовом фирмы Curgus, модель которого выпустила фирма Dinky Toys в далёком 1965 г. Окрашенная в строгом соответствии с тогдашним стандартом в чёрный и белый цвета, модель имела две сдвижные двери справа и слева, оранжевую мигалку и фонарь с надписью «Police» на крыше кабины. Модель была отлита из сплава «замак», имела пластиковый интерьер кабины, резиновые шины и хромированную «мордочку». Но самое главное – в кузове монтировалось электрооборудование и механизм привода задних колёс. Модель могла ехать вперёд, мигать маячком на крыше, светить фонарём и издавать сигнал двух тонов! Остекление кузова имитировало решётки, поэтому всей этой «техники» не было видно.

Коробку для полицейского Citroën H оформил известный в те годы художник Жан Массе. Пока последней в серии моделей «гофрированной» коробки является выпущенная в этом году фирмой Norev модель фургона первой серии в исполнении шинного сервиса фирмы Michelin. Аккуратная и точная модель с открывающейся задней дверью грузового отсека окрашена в яркий жёлтый цвет с синими колёсами и соответствующими надписями.

К значительно более редким моделям можно отнести изготавливаемую по технологии «resin» малосерийную модель пикапа с однорядной кабиной фирмы Les Miniatures du fanbourg. Она окрашена в стандартный для Citroën H серебристый цвет и загружена мешками с картофелем...



Citroën H (Dinky Toys)

Citroën H Evian (Matchbox)



Citroën H Charcuterie (conversion Howard Blouw)

Citroën H Currus Ambulance Croix Rouge (Parade)



Citroën H Publicitaire (Rob Baesjou)



Citroën H (Tomica)



Citroën H Deménagement (KIT 43)



Citroën H Plateau Voiture «Citroën Amsterdam» (KIT 43)



Citroën H Plateau Voiture «Amsterdam» prototype (conversion Rob Baesjou)



Citroën H Plateau Voiture (Retro-Delire)

