

Автомобильный 6/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕЙ



САРАНСКИЙ ЗАВОД
АВТОСАМОСВАЛОВ

АЭРОДРОМНЫЕ ГИГАНТЫ

ДЕРЕВО ДЛЯ ЛЕВШИ

МОДЕЛИ ИЗ МЯССА



ДЕРЕВО ДЛЯ ЛЕВШИ



Пожалуй, у каждого человека есть свое хобби. Моделизм – одно из них. Занятие давно известное и, казалось бы, освоенное, как говорится, от и до. И тем не менее среди тех, кто любит тихими вечерами возиться с крошечными авто, самолетиками или корабликами, есть свои уникалы, я бы даже сказал самородки. Один из них Александр Антонинович Фоминцев живет в Толятти.

В руках этого уникального человека обычная деревянная дощечка через несколько часов может превратиться в элегантную модель со всеми приамбасами и загугулинами.

Масштабные деревянные модели Александр делает около 10 лет. Их набралось уже около сотни. Работы Фоминцева не один раз побывали на различных международных выставках. Правда, его изделия большинство специалистов предпочитает относить не к коллекционным моделям, а к произведениям искусства.

А начиналось увлечение... Италией. Александр был там в командировке, увидел в магазине деревянную машинку и захотел сделать такую же. Это был очень простой автомобиль, похожий на спортивный Bugatti Type 35. Надо сказать, что в семье Фоминцева слюш все люди творческие. Отец – художник-любитель. Две сестры – тоже художницы. Их конек – живопись. Не избежал этой “участи” и сын.

Только вот тяга у него все больше к скульптуре. А еще к технике. Вот и получился симбиоз.

Когда Саша работал художником-оформителем на Украине, взял он у отца многоотомник по изобразительному искусству. Изучил все десять томов: его интересовала техника изготовления из таких материалов, как металл, кость, пластмасса, а также резьба, живопись, графика, офорты. Одним словом, попробовал все. Надо было на чем-то остановиться, что-то выб-

рать. И этот выбор состоялся.

Первые два мотоцикла сделал из металла, дерева и пластмассы – и крашеными к тому же. Очень они ему не понравились, и автор сразу их кому-то подарил.

– Дерево всегда было со мной, с детства, как только нож в руки взял, – вспоминает Александр. – В нем душа, оно живое, и мы с ним друг друга понимаем. Железяка – холодная, хоть и пробовал ковать. Розу не выковал, а из дерева цветы вырезал. Или вот – кораблики в бутылках... Но это отдельная история.

Как-то Фоминцев увидел у друга крест, собранный в бутылке от стенки до стенки и сбитый гвоздем. Поразила пробка, в которую поперек – изнутри бутылки – был вставлен штырек-чека. Две недели голову ломал, пока смог повторить. Модельки яхт делал, а однажды даже интерьер настоящей – дубовые рамы, латунь...

Собрал ботик Петра I. Сейчас вот хочет Ford T в бутылку затолкать и такой же пробкой заткнуть.

Фоминцев нигде не учился. Десять классов закончил – и все. В институт не пошел. Как сам пояснил – интересного мало. Зато увлечений много.

– Я не могу находиться в одной оболочке, мне надо ее менять – все время нужно что-то новое. Сидеть на одном месте невозможно – умру. Морально. Отработал три года водителем-испытателем и понял, что начинаю тупеть. В день – по сто автомобилей... Хотя есть свои нюансы: на ходу колеса отлетают, двигатель вываливается...

А вот дерево – другое дело. Среди всех пород есть любимые: ольха, например. Во-первых, цвет приятный, чуть красноватый, во-вторых, структура хорошо видна. Ольха мягкая и очень теплая, приятная для души. Или береза. Кстати, Александр и по гороскопу береза. Для друзей ложки из нее вырезает, чашки, поварешки, но на модельки не пускает. Береза “дышать” должна. А для модели требуется защищенная поверхность. Если взять в руки незащищенную вещь, остаются следы.

Работает Фоминцев дома, аэрографом. Берет матовый нитролак, чтоб не блесло. Дерево чуть темнеет и все. Пробовал финский водный лак, но он не подходит – создается впечатление полиэтиленовой упаковки.

Одно время были сложности с инструментом. Использовал в основном самодельные.

Но когда творения Александра увидели в мире, дальний



родственник и однофамилец, то не долго думая купил “бошевское” оборудование.

– Это была мечта, – рассказывает Фоминцев, – Владимир втайне от меня купил и привез, денег занял. Надо отбавывать. До того весь инструмент самодельный был. Найдешь моторчик какой-нибудь, планшайбу прикрепишь, наждачку приклеишь. Или медицинскую бормашину переладить. Автомобили должны быть геометрически точными, деревяшечки – калиброванными.

Как и многие творческие люди, привык все разбрасывать. В этом беспорядке всегда знаешь, что и где находится, по-другому никак не получается.

Чертежи делает по фотографиям, а машины там кривые, косые (так снято). Вот и приходится что-то самому додумывать. Недавно по проспектам и фотографиям сделал Harley, – он быстро ушел в Германию, даже фото не осталось. В перья телескопической вилки вставил деревянные пружины – из бамбука. В кипятке распаривал, навивал. Пробовал делать бамбуковые рессоры на автомобиль – тоже работали.

По мнению Александра, “ваять” он любит вещи необычные и оригинальные. Однажды он сделал статуэтку из обыкновенной спички.

Зажал в рейсфедер и вырезал лезвием, еще в десятом классе, потихо



нечку, на задней парте, и тут же кому-то подарил.

– Я многое раздариваю. Пытаюсь сделать пасхальное яйцо из настоящего. Содержимое вынул, узор нарисовал – начал прорезать. Первое случайно раздавил, взял второе – опять неудачно. Можно лазером прожечь, а я хочу каждую дырочку почувствовать пальцем. У меня много интересов. Реставрировал кое-что. Значки коллекционирую, монеты собираю любые, зажигалки – они красивые, есть музыкальные, с лампочками, крестики нателные, иконки... Антиквариат люблю, газеты люблю читать 48-го года, у меня их четыре штуки.

И все же деревяшки остаются на первом месте. Александр мечтает изготовить 100 лучших автомобилей века. Но как и всякое другое дело, это требует времени и финансирования. Семью-то кормить надо.

Вот если бы нашлся меценат! Денег-то больших не потребует. Зато он останется доволен – получит коллекцию, которой еще ни у кого не было и нет.

Посмотреть модели деревянных автомобилей, мотоциклов, бронеавтомобилей и самолетов, сделанных Александром Фоминцевым, вы можете на сайте <http://fomoncew.euro.ru>



ОАО «САРАНСКИЙ ЗАВОД АВТОСАМОСВАЛОВ»

Краткая историческая справка

Материалы и фотографии для статьи предоставлены ОАО «САЗ»

В августе 2000 г. Саранскому заводу автосамосвалов исполнилось 40 лет. В строй действующих государственных предприятий завод вступил в 1960 г. Постановлением СНХ Мордовского экономического административного района от 11 августа 1960 г. ав-

мы, пользовавшихся особой популярностью и завоевавших в том же году на московской международной выставке «Совре-

менные сельскохозяйственные машины и оборудование» золотую медаль. Это была самая массовая модель завода. Около полумиллиона самосвалов разошлось по стране.

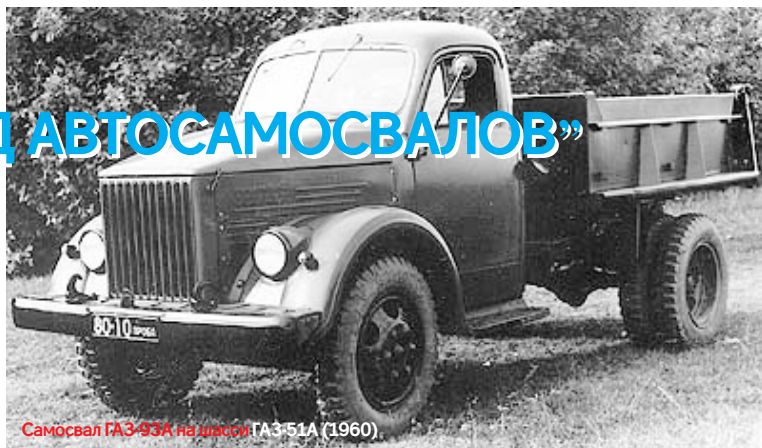
В 1969 г. завод награждается дипломом I степени ВДНХ СССР за создание автосамосвала САЗ-3502 грузоподъемностью 3,2 т на шасси ГАЗ-53А с предварительным подъемом платформы, позволявшим использо-

вать его для загрузки разнообразной сельскохозяйственной техники, имеющей бункеры с погрузочной высотой до 2100 мм. Конструкция самосвала была весьма интересной – для предварительного подъема кузова он был оборудован гидравлической системой и четырехзвенным механизмом.

В 1970 г. количество выпущенной продукции в 2,2 раза превысило проектную мощность завода.

С 1 января 1984 г. завод перешел на выпуск самосвала ГАЗ-САЗ-3507 на шасси ГАЗ-53-14, грузоподъемность которого на 0,5 т превысила грузоподъемность предыдущей модели. Всего их было выпущено свыше 80 тыс. шт.

В 1986 г. конструкторы разработали новую машину – дизельный автопоезд ГАЗ-



Самосвал ГАЗ-93А на шасси ГАЗ-51А (1960)



Модель самосвала ГАЗ-93А в масштабе 1:43 (Скейл, Санкт-Петербург)

Модель самосвала ГАЗ-93А в масштабе 1:43 (Новоселов, Нижний Новгород)



Самосвал ГАЗ-САЗ-3504 на шасси ГАЗ-52-04 (1975)

томобилестроительное производство в то время еще Саранского механического завода было выделено в отдельное предприятие, которое сегодня является практически единственным предприятием в России по производству автосамосвалов средней грузоподъемности. Саранские самосвалы поставлялись во все регионы СССР.

Свою деятельность завод начал с производства таких самосвалов, как строительный ГАЗ-93А и сельскохозяйственный ГАЗ-93Б на шасси ГАЗ-51А. Около 10 лет эти самосвалы поставлялись на экспорт в 28 стран мира.

В 1966 г. началось производство сельскохозяйственных самосвалов ГАЗ-САЗ-53Б с трехсторонним опрокидыванием платфор-



Модель самосвала ГАЗ-САЗ-3504 в масштабе 1:43 (Новоселов, Нижний Новгород)



Самосвал ГАЗ-САЗ-3507 на шасси ГАЗ-53-14



Экспериментальный самосвал ГАЗ-САЗ-3505



Самосвал с надставными бортами ГАЗ-САЗ-3507-02 на шасси ГАЗ-52

Автомобиль ГАЗ-САЗ-3918 с самопогрузчиком на шасси ГАЗ-3307



Экспериментальный грузовой автомобиль ГАЗ-САЗ-3507-03 с самопогрузчиком на шасси ГАЗ-3307



Самосвал ГАЗ-САЗ-3511 на шасси ГАЗ-66-319



мечены дипломами.

В настоящее время завод освоена новая модель автосамосвала с предварительным подъемом платформы ГАЗ-САЗ-25041, завоевавшая в 1999 г. на выставке "Регионы России" золотую медаль. Прицеп к легковым автомобилям САЗ-

Самосвал с надставными бортами ГАЗ-САЗ-4509 на шасси ГАЗ-4301 (1993)



САЗ-6008 с двигателем мощностью 130 л. с. Грузоподъемность автопоезда около 9 т.

В 1990 г. было начато производство сельскохозяйственных самосвалов ГАЗ-САЗ-3507-01 на шасси ГАЗ-33072.

В октябре 1992 г. завод становится акционерным обществом "Саранский завод автосамосвалов", а в 1993 г. в новом качестве начинает производство самосвалов ГАЗ-САЗ-4509 на шасси ГАЗ-4301.

С середины 1990-х произошла перестройка действующего производства – уход от узкой специализации, курс на расширение модельного ряда выпускаемой продукции. Были разработаны, изготовлены и испытаны новые образцы самосвалов: ГАЗ-САЗ-35121 "Газель", ГАЗ-САЗ-35122 "Газель" с 6-местной кабиной, прицеп к легковым автомобилям САЗ-8166 грузоподъемностью 350 кг. На базе УАЗ-33036 разработан и выпускается лесопатрульный автомобиль ЛПА-6 с противопожарным оборудованием.

Автосамосвалы ГАЗ-САЗ-3512 и ГАЗ-САЗ-35122 на международной выставке "Будущее России" в Нижнем Новгороде и на Лейпцигской ярмарке в Германии были от-

8299 в 2000 г. получил от Правительства Республики Мордовия "Почетный Знак качества".

На многих других выставках продукция завода была также отмечена дипломами I, II, III степени.

Сегодня ОАО "Саранский завод автосамосвалов" – это многопрофильное предприятие, перспективные модели специализированных автомобилей на базе шасси Горьковского, Ульяновского, Московского автозаводов, с которыми работает акционерное общество "САЗ", способные конкурировать с зарубежными аналогами.

При разработке новой продукции завод особое внимание уделяет качеству самосвалных агрегатов, их сборке, внешнему виду. Цель – занять достойную нишу на рынке, поддержать престиж марки Саранских автосамосвалов.

Бортовой автомобиль ГАЗ-САЗ-4977 с грузоподъемным задним бортом на шасси ГАЗ-3307



Самосвал ГАЗ-САЗ-3512 на шасси ГАЗ-33021 "Газель" (1996)



Бортовой автомобиль ГАЗ-САЗ-2927 с грузоподъемным задним бортом на шасси ГАЗ-33021 "Газель" (1996)



Самосвал ГАЗ-САЗ-35121 на шасси ГАЗ-33027 "Газель" (1996)



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ИЗГОТОВИТЕЛИ МОДЕЛЕЙ

Александр БАРМАСОВ*,
Санкт-Петербург
Фото Ю.Мильмана

РАДОН/АГАТ

Производство масштабных моделей на НПО “Тантал” началось в 1968 г. Тогда “Тантал” включал в себя не только конструкторское бюро и опытное производство в Саратове, но и основное производство в г. Маркс Саратовской области. Позднее НПО “Тантал” разделилось на две независимые фирмы: “Тантал” в Саратове (впоследствии “Литан”) и “Радон” в Марксе (впоследствии “Агат”).



В 1980-е годы завод “Радон” в составе НПО “Тантал” выпускал 3 млн. моделей в год (250 тыс. в месяц, или 15-20 тыс. в день), и в то же время их трудно было найти в магазинах, существовал даже чёрный рынок. В конце 1980-х годов на долю завода приходилось около 29% производства мас-



штабных моделей отечественных автомобилей в СССР. Модели в основном шли на экспорт.

В данной статье мы расскажем только о тех моделях, которые выпускаются непосредственно заводом “Агат” в г. Маркс Саратовской области, не касаясь моделей, производимых в настоящее время под торго-



вой маркой “Тантал” из Саратова.



Первой моделью был довольно примитивный по конструкции Москвич-408 (А1), состоящий всего из 9 деталей. Но уже сле-



дующая версия этой модели, выпускавшаяся с 1973 г., состояла из 26 деталей (80% металл, 20% пластмасса). Стоили модели Москвичей от 3 руб. 50 коп. (базовая модель) до 4 руб. 50 коп. (с багажником).

Затем появились: в 1971 г. – Москвич-412 (А2), в 1975 г. – Москвич-427 (А4), Москвич-412Иж (А8), Иж-1500 Комби (А12), в 1976 г. – Москвич-433 (А5), Москвич-434



(А6), Москвич-403 (А7), Москвич-408/412 ГАИ (А8), ВАЗ-2101 (А9), Москвич-408/412Иж (А10), в 1977 г. – Москвич-426 (А3), ВАЗ-2102 (А11), в 1978 г. – ГАЗ-24-02 (А13), ГАЗ-24 (А14), Руссо-Балт С24/40 Торпедо (А22), в 1979 г. – ГАЗ-13 (А15), Москвич-пикап (А19), в 1980 г. – РАФ-2907 (А21), в 1981 г. – ВАЗ-2101 ГАИ (А17), РАФ-2203 (А18), ГАЗ-24 ГАИ (А26), в 1983 г. – ГАЗ-24-02 Эскорт (А23), ГАЗ-24-03 (А24), РАФ-2203 ГАИ (А25), Руссо-Балт С24/40 Лиму-



зин (А32), в 1984 г. – РАФ-22031 (А27), ВАЗ-2105 (А39), в 1985 г. – Москвич-2141 (А28), Руссо-Балт С24/30 Ландоле (А35), Руссо-Балт С24/40 Дубль-Фэтон (А36), Руссо-Балт С24/40 Лимузин-Берлин (А37), ГАЗ-3102 (А38), ВАЗ-2107 (А40), ВАЗ-2108 (А43), в 1986 г. – ЗИЛ-115 (А42), в 1987 г. – ЗИЛ-117 (А31) и т.д.



Корпуса и открывающиеся элементы моделей на заводах изготавливаются из металлического сплава литьём под давлением с последующей окраской автомобильными эмалями. Декоративные элементы (бампер,



облицовка радиатора) изготовлены из пластмассы с последующей металлизацией. Модели имеют подробно детализированные интерьеры и вполне реалистичный внешний вид.

В масштабных моделях выполнена имитация: у моделей Руссо-Балтов – оборудование салона, протекторы, устройство подачи звукового сигнала, фары и т.п.; в моделях Москвичей (403, 408, 412, 426, 427,



433, 434, пикап, Иж, 2141) – оборудование салона и двигатель, открывающийся элемент – капот двигателя, а в некоторых моделях также двери салона и багажника; в моделях Жигулей/Лад (2101, 2102, 2105,

* Бармасов Александр Викторович,
Почтовый адрес: А/я 5, п/о Л-216, Санкт-Петербург, 198216, Россия.
E-mail: bargmasov@snoopy.phys.spbu.ru.
Тел.: (812) 255-3191.



2107) – оборудование салона, двигатель и багажник, открывающиеся элементы – капот двигателя, крышка багажника и в некоторых моделях – двери салона; в моделях ГАЗ-13 “Чайка” и Волг (ГАЗ-24, 24-01, 24-02, 24-03, 24-04, 3102, 31021) – оборудование салона, двигатель и багажник, открывающиеся элементы – двери салона, капот двигателя, крышка или дверь багажника; в моделях специального назначения (дополнительно) – сигнальные фонари на крыше,



специальное оборудование, боковые зеркала и стеклоочистители, дополнительные прожектора, носилки и т.п.; в моделях ЗИЛ-115 и ЗИЛ-117 – оборудование салона, двигатель, багажник, антенна (ранние версии) и т.п., открывающиеся элементы – двери салона, капот двигателя, крышка багажника; в моделях РАФ-2203 и 22031 – оборудование салона, а в специальных версиях – также сигнальные и дополнительные фары на крыше и задней части кузова, носилки и т.п., открываются все двери.



Модели производства “Агат” имеют два основных достоинства: высокое качество конструкции модели (к сожалению, не всегда сопровождаемое столь же высоким качеством производства и особенно для иностранных коллекционеров), эксклюзивность прототипов – “Агат” самый крупный, а в большинстве своем и единственный в мире



изготовитель оригинальных моделей выпечеречисленных прототипов.

“Агат” в 1990-х годах выпустил совсем немного новинок – в основном это были базовые модели с новыми надписями. Наиболее интересна модель микроавтобуса аварийной газовой службы на базе РАФ-2203 “Латвия”. Милицейские версии моделей (Москвич-408, Москвич-412, ВАЗ-2101, ВАЗ-2105, ВАЗ-2107, ГАЗ-24, ГАЗ-3102) стали выпускаться в “русских цветах” и получили новые сигнальные фонари на крыше. Новые крупные фонари на крыше получили также и версии такси, включая и точную копию московского такси Москвич-2141-23. Вот уже несколько лет не может начаться серийное производство моделей лёгких грузовиков ГАЗ-3302 “ГАЗель”. В настоящее время “Агат” – крупнейший в России производитель масштабных моделей автомобилей.

В заключение мы решили дать список выпускаемых в настоящее время моделей автомобилей (по прайс-листу завода):

Москвич-408/412 седан;
Москвич-408/412 такси;



Москвич-408/412 такси с кронштейном;
Москвич-408/412 МЕДПОМОЩЬ;



Москвич-408/412 с багажником;
Москвич-408/412



ралли;
Москвич-408/412 УЧЕБНЫЙ;
Москвич-408/412 КНИГИ;



Москвич-408/412 ПОЧТА;
Москвич-408/412 ГАИ;



Москвич-408/412 ГАИ с кронштейном;
Москвич-426/427 универсал;
Москвич-426/427 ралли;



Москвич-426/427 АЭРОФЛОТ;

Москвич-426/427 с багажником;
Москвич-426/427 КНИГИ;
Москвич-426/427 ПОЧТА;



Москвич-433/434 фургон;



Москвич-433/434 КНИГИ;
Москвич-433/434 ПОЧТА;
ИЖ-комби (ИЖ-2125);



Москвич пикап (ИЖ-2715);
Москвич-2141 хэтчбек;
Москвич-2141 ГАИ;



Москвич-2141 ГАИ-3 с кронштейном;
Москвич-2141 такси;
Москвич-2141 такси-1 (большой фонарь);



Москвич-2141 такси-2 (малый фонарь);
Москвич-2141 АЛЕКО;



Москвич-2141 ВАИ;
ВАЗ-2101 седан;



ВАЗ-2101 с багажником;
ВАЗ-2101 УЧЕБНАЯ;



ВАЗ-2101 ПОЧТА;



ВАЗ-2101 КНИГИ;
ВАЗ-2101 ралли;
ВАЗ-2101 патрульная;



ВАЗ-2101 пожарная;



ГАЗ-24-01 седан такси;
ГАЗ-24 спорт;



ГАЗ-31021 такси-1 (большой кронштейн);
ГАЗ-31021 такси-2 (малый кронштейн);



ВАЗ-2101 ГАИ - 3 с кронштейном;
ВАЗ-2102 универсал;



ГАЗ-24 Служба безопасности движения;
ГАЗ-24 пожарная;
ГАЗ-24 ДПС;



ГАЗ-13 "Чайка";
ГАЗ-13 "Чайка" свадебная;



ВАЗ-2102 ралли;
ВАЗ-2102 с багажником;
ВАЗ-2102 ПОЧТА;
ВАЗ-2102 КНИГИ;



ГАЗ-24 ГАИ;
ГАЗ-24 ГАИ - 3 с кронштейном;
ГАЗ-24-01 седан такси (большой кронштейн);
ГАЗ-24-01 седан такси (малый кронштейн);



РАФ-2203;
РАФ-2203 МАРШРУТНОЕ ТАКСИ;



ВАЗ-2102 пожарная;



ГАЗ-24 свадебная;
ГАЗ-24-02 универсал; ГАЗ-24-02 спорт;
ГАЗ-24-04 такси-1 (большой кронштейн);



РАФ-2203 ПОЧТА;



ВАЗ-2105 седан;
ВАЗ-2105 с багажником;



ГАЗ-24-04 такси-2 (малый кронштейн);



РАФ-2203 ВАИ;
РАФ-2203 пожарная;



ВАЗ-2105 ралли;
ВАЗ-2105 ГАИ;



ГАЗ-24-02 аэрофлот;



ВАЗ-2105 ГАИ - 2;
ВАЗ-2105 ГАИ - 3 с кронштейном;



ГАЗ-24-03 Медпомощь; ГАЗ-24-04 такси;



РАФ-22031 Скорая медицинская помощь;



ВАЗ-2105 пожарная;



ГАЗ-3102 седан;



ГАЗ-3102 ДПС;



Руссо-Балт С24/40 Лимузин;
Руссо-Балт С24/30 Ландоле;



ВАЗ-2107 седан;
ВАЗ-2107 ГАИ (один огонь);
ВАЗ-2107 ГАИ (два огня);
ВАЗ-2107 с багажником;



ГАЗ-3102 спорт;
ГАЗ-3102 свадебная;



ГАЗ-3102 пожарная;
ГАЗ-31021 такси;



Руссо-Балт С24/30 Дубль-Фэтон;
Руссо-Балт С24/40 Лимузин-Берлин;



ВАЗ-2107 ГАИ - 3 с кронштейном;
ГАЗ-24 седан;



ГАЗ-3102 ГАИ;



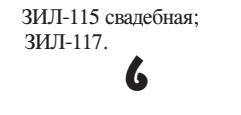
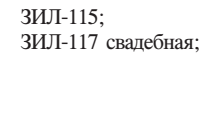
ГАЗ-3102 ГАИ-3 с кронштейном;

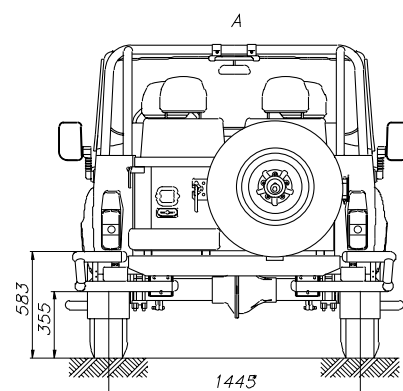
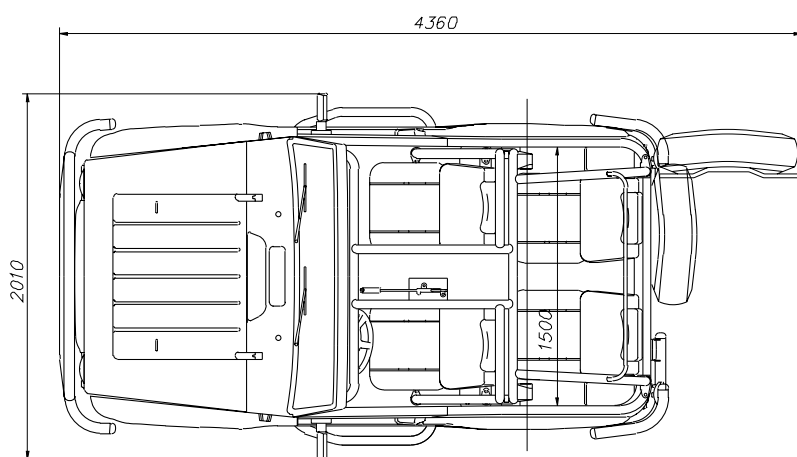
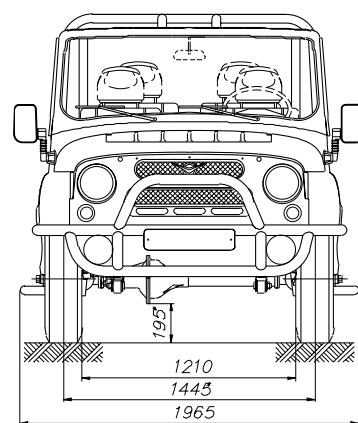


Руссо-Балт С24-40 Торпедо;



ЗИЛ-115;
ЗИЛ-117 свадебная;

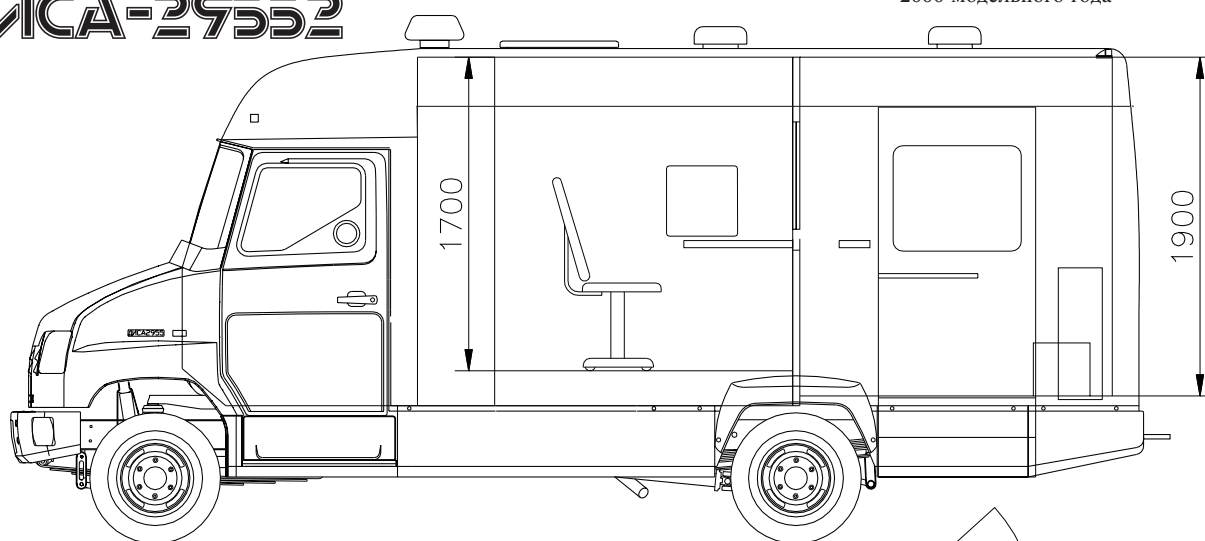




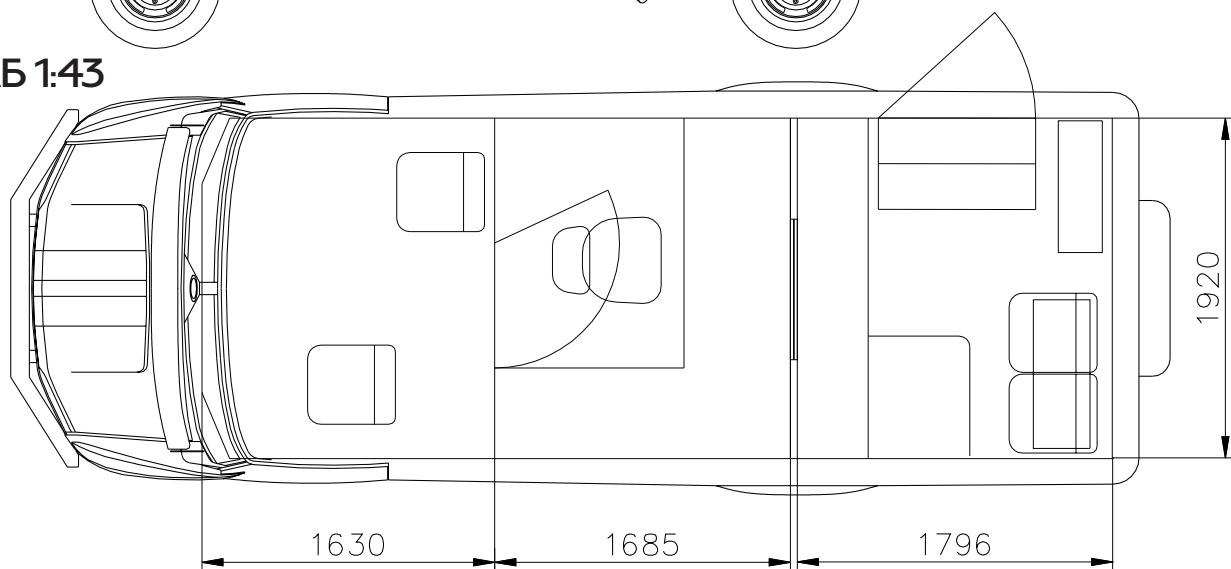
LICA-29552

VA3-5150 "ШАЛЫТ"

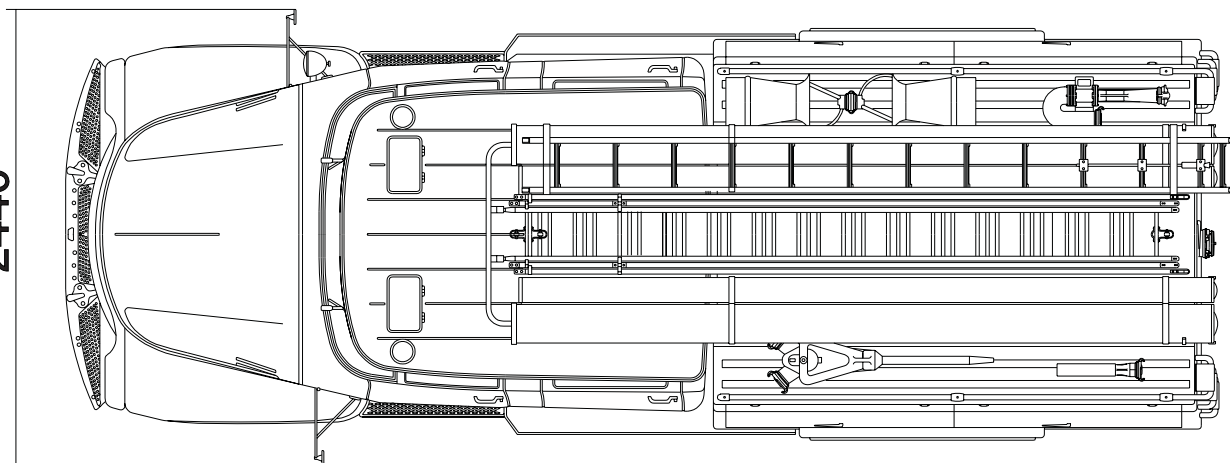
2000 модельного года



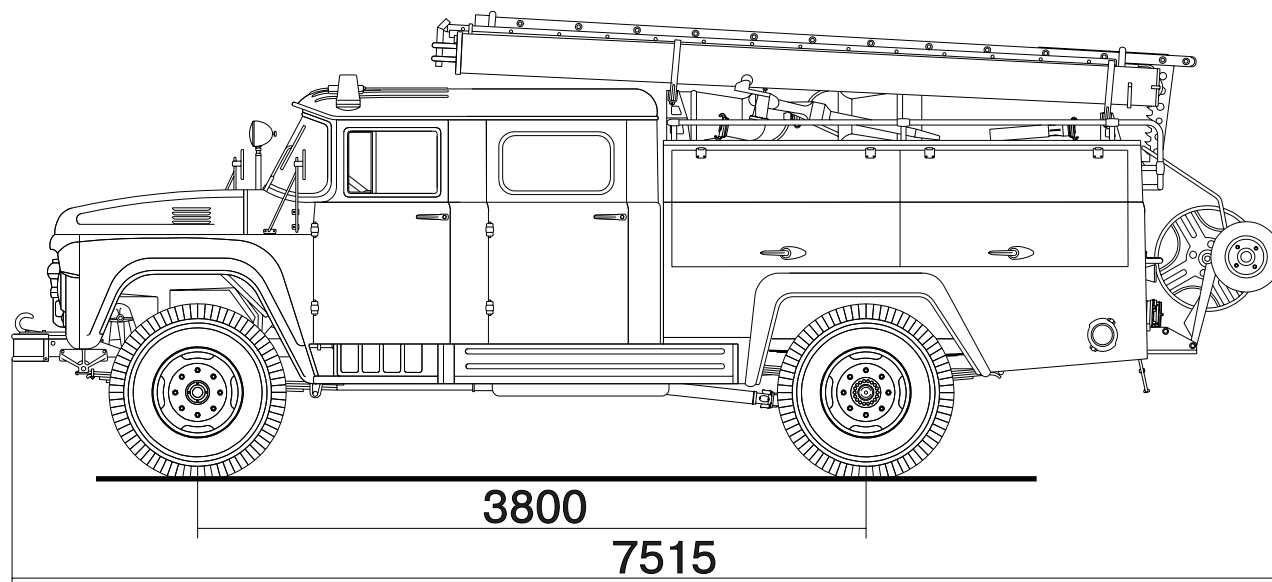
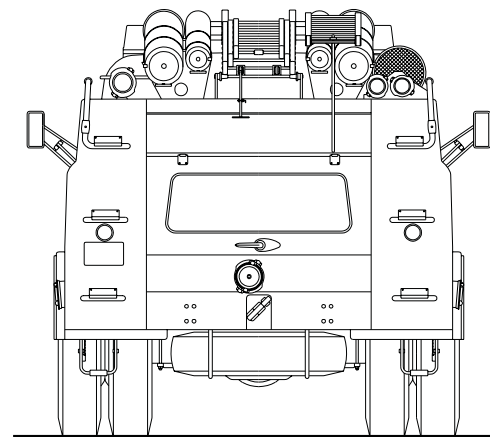
МАСШТАБ 1:43



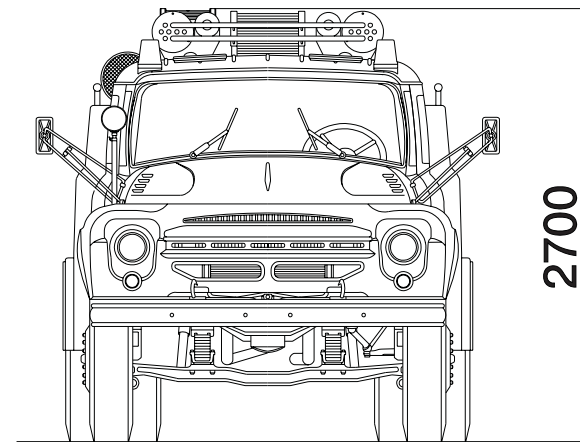
2440



МАСШТАБ
1:43



0072



Вид сзади и сверху без рукавной катушки

Чертеж выполнил А.Товоруха



КамАЗ-4310. 1983–1991
00945 ЭЛЕКОН. Модель выпускается с 1990 г.
KamAZ-4310, off-road truck
Manufactured by Elecon at 1990 year

КамАЗ-4310. 1983–1991

00957 с тентом – Элекон. Модель выпускается с 1990 г.
KamAZ-4310, canvas covered off-road truck
Manufactured by Elecon at 1990 year



КамАЗ-4310. 1983–1991
00012 со "стальной" кабиной
и тентом – Элекон
KamAZ-4310, canvas covered
off-road truck with sleeper cab
Manufactured by Elecon



КамАЗ-4310. 1983–1991
02129 с тентом и поворачиваю-
щимися колесами – Элекон
KamAZ-4310, canvas covered off-
road truck with sleeper cab & turn
wheels
Manufactured by Elecon



Колесный трактор МТЗ-80 "Беларусь",
00863 Тантал. Модель выпускается с 1983 г. Ранние –
металл, последние годы – пластмасса
MTZ-80 Belarus, wheeled tractor
Manufactured by Tantal at 1983 year

Колесный трактор МТЗ-80 "Беларусь",
01032 с прицепом полевой кухни – Тантал
MTZ-80 Belarus & kitchen trailer
Manufactured by Tantal



Погрузчик одноковшовый фронтальный ТО-19
на шасси трактора МТЗ-80 "Беларусь",
007932 с кабиной – Компаньон с использованием
моделей Тантал
ТО-19, loading with based MTZ-80 Belarus
Manufactured by Companion. Conversion from
Tantal



Погрузчик одноковшовый фронтальный ТО-19
на шасси трактора МТЗ-80 "Беларусь",
00706 без кабины – Компаньон с использованием
моделей Тантал
ТО-19, loading with based MTZ-80 Belarus with open cab
Manufactured by Companion. Conversion from Tantal



Получение ТО-19А на шасси МТЗ-80 "Беларусь"
03288 с креном – Компаньон с использованием
моделей Тантаи
TO-19A, loading with based MTZ-80 Belarus
Manufactured by Companion. Conversion from
Tantal



Пневматический молот БО-2621Д
на шасси МТЗ-80 "Беларусь"
03217 Компаньон с использованием моделей Тантаи
BO-2621D, pneumatic hammer with based MTZ-80 Belarus
Manufactured by Companion. Conversion from Tantal



Экскаватор EO-2621 на шасси МТЗ-80 "Беларусь"
00740 Компаньон с использованием моделей Тантаи
EO-2621, excavator with based MTZ-80 Belarus
Manufactured by Companion. Conversion from Tantal



ТС-20(МТЗ-80)-165, трактор по-
жарный
00559 Компаньон с использова-
нием моделей Тантаи
ТС-20(МТЗ-80)-165, fire tanker
with based MTZ-80 Belarus
Manufactured by Companion.
Conversion from Tantal



КамАЗ-4310. 1983–1991
01942 со "спальником", тентом
ЛЮДИ – Элекон
KamAZ-4310, canvas covered off
road truck with sleeper cab LYUDI
Manufactured by Elecon



КамАЗ-4310. 1983–1991
00013 камуфлированный – Элекон
KamAZ-4310, camouflaged canvas covered off
road truck
Manufactured by Elecon



КамАЗ-4310. 1983–1991
01942 ООН – Элекон
KamAZ-4310, canvas covered
off road truck UN
Manufactured by Elecon



КамАЗ-4310. 1983–1991
03359 50 лет ООН – Элекон
KamAZ-4310, canvas covered
off road truck UN 50 anniversary
Manufactured by Elecon

Москвич-ИЖ-412 ИЭ Ралли
01722 Е.Бабурин с использованием
моделей АГАТ
Moskvitch-IZh-412IE Rally
Manufactured by Baburin.
Conversion from AGAT.
Stopping manufactured



ИЖ-2125/ИЖ-1500-Комби. 1973–1982
02112 АГАТ
IZh-2125/IZh-1500-Combi
Manufactured by AGAT



ИЖ-2125/ИЖ-1500-Комби. 1973–1982
03338 Москва'80 – Тантал. Модель выпуска-
лась в 1979–1980 гг.
IZh-2125/IZh-1500-Combi MOSKVA'80
Manufactured by Tantal in 1979–1980 years



ИЖ-2125/ИЖ-1500-Комби. 1973–1982
01020 с прицепом Скиф-81062 – АГАТ
IZh-2125/IZh-1500-Combi & trailer Skif-81062
Manufactured by AGAT



РАФ-22032 "Латвия". 1976–1987
00871 мелкий прифт – АГАТ
RAF-22032, route taxi
Manufactured by AGAT

РАФ-22032 "Латвия". 1976–1987
03250 крупный прифт – АГАТ
RAF-22032, route taxi
Manufactured by AGAT



РАФ-22032 "Латвия". 1976–1987
02844 мелкий прифт с белой
полосой – Тантал. Модель выпус-
калась в 1981 г.
RAF-22032, route taxi
Manufactured by Tantal in 1981
year



РАФ-22032 "Латвия". 1976–1987
03472 АСokolov с использовани-
ем моделей АГАТ
RAF-22032, route taxi
Manufactured by Sokolov
Conversion from AGAT





РАФ-22031 "Лягушка", 1976–1987
00898 белый – АПАТ
03570 желтый – АПАТ
РАФ-22031, ambulance minibus
Manufactured by AGAT



РАФ-22031 "Лягушка", 1976–1987
00757 СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ – АПАТ
РАФ-22031, ambulance minibus
Manufactured by AGAT



РАФ-22031 "Лягушка", 1976–1987
02075 АСКО – АПАТ
РАФ-22031, ambulance minibus
АСКО
Manufactured by AGAT



РАФ-22031 "Лягушка", 1976–1987
00898 белый – АПАТ
03474 ЦИТО ГАИ – А.Сokolov
о использовании моделей АПАТ
РАФ-22031, ambulance minibus
ЦИТО ГАИ
Manufactured by Sokolov.
Conversion from AGAT



Пикап ИЖ-27251 (Москвич-пикап), 1972–1984
03413 с прямоугольными фарами – АПАТ
ИЖ-27151, delivery pickup with rectangular
headlights
Manufactured by AGAT



Пикап ИЖ-27251 (Москвич-пикап), 1972–1984
03412 с круглыми фарами – АПАТ
ИЖ-27151, delivery pickup with round headlights
Manufactured by AGAT



Пикап ИЖ-27251 (Москвич-пикап), 1972–1984
03411 с 4-мя круглыми фарами – АПАТ
ИЖ-27151, delivery pickup with four round headlights
Manufactured by AGAT



Фургон ИЖ-2725 (Москвич-пикап), 1972–1984
02173 с круглыми фарами – ЛОМО-АВМ с использова-
нием моделей АПАТ
ИЖ-2715, delivery van with round headlights
Manufactured by LOMO-AVM
Conversion from AGAT

АЭРОДРОМНЫЕ ГИГАНТЫ

Александр ГОВОРУХА,

Николаев (Украина)

Фото Ю.Мильмана и из архива автора

В начале 1970-х авиатransпорты в нашей стране приобрели массовый характер. С каждым годом увеличивался пассажиропоток, реконструировались и строились аэродромы в крупных городах. На международных линиях стали появляться авиалайнеры ТУ-114, способные совершать беспересадочные перелеты на несколько тысяч километров.

участке полным ходом проводились компоновочные работы по созданию аэродромного противопожарного автомобиля на шасси ЗИЛ-135, которое имел в своем распоряжении институт.

Интересная судьба сложилась у этого автомобиля. На его базе был построен автомобиль пенотушения с



Аэродромный пожарный автомобиль АСП-60(7310). Прилуки

готовление аэродромных гигантов передали в Прилуки. Заводские конструкторы внесли целый ряд конструктивных изменений, главным из которых стало использование четырехосного шасси МАЗ-543. Выбор на этот автомобиль пал не случайно: по грузоподъемности (18 т), долговечности и другим параметрам он намного превосходил ЗИЛ-135.

Первый аэродромный противопожарный автомобиль АА-60(543) модели 160 на шасси МАЗ-543 был выпущен в 1973 г. На нем размещались цистерна емкостью 11 тыс. л воды и бак для пенообразователя на 800 л порошка. Наличие большого запаса воды, пенообразователя, стационарного ствола, бензомоторной дисковой пилы и другого пожарного оборудования сделало автомобиль широкоуниверсальным и позволило успешно тушить пожары самолетов и аэродромных сооружений, проводить аварийно-спасательные работы.

Для постоянной "боевой готовности" в зимних условиях автомобиль был оборудован электрообогревом цистерны

Аэродромный пожарный автомобиль АА-60(7310)-160.01

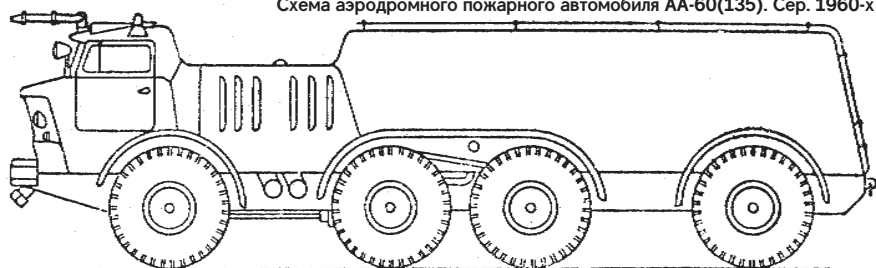


Для увеличения дальности полетов авиаконструкторы увеличили в несколько раз емкость топливных баков. Соответственно во много раз возросла и пожароопасность. При чрезвычайных ситуациях для тушения возгорания требовались десятки тонн воды. Пожарные автомобили на шасси ЗИЛ-157 и ЗИЛ-131 уже не могли справиться с огнем.

Еще в середине 1960-х с учетом тенденции развития авиации в нашей стране в Центральном научно-техническом исследовательском институте пожарной охраны (ЦНИИПО) был разработан перспективный типаж пожарной техники на 1970 г., где особое внимание было уделено тяжелым аэродромным машинам. Так, на экспериментальном сборочном

подъемником для тушения резервуаров на нефтехранилище в Балашихе, который верой и правдой служил до последнего времени, затем был списан и в

Схема аэродромного пожарного автомобиля АА-60(135). Сер. 1960-х



настоящее время доживает свой век на свалке.

Несмотря на то, что выпуск тяжелых автоцистерн осуществлялся на Торжокском заводе противопожарного оборудования, документацию на из-

с водой, бака с пенообразователем и насосного отсека. Чтобы обогреть насосный отсек и подключить различные дополнительные потребители электроэнергии, на автомобиле установили генератор. Для подогрева воды в цистерне при отсутствии электроэнергии на АА-60 установили подогреватель, работающий на жидком топливе. Машину

Пожарный автомобиль пенотушения на шасси ЗИЛ-135. Сер. 1960-х.



Пожарный аэродромный автомобиль АА-60(7310)-160.01. Сер. 1980-х гг. Фото Люциуса Суславичуса (Вильнюс)



укомплектовали специально разработанным для нее насосом производительностью 60 л/с. Привод насоса осуществлялся через карданную передачу от двигателя автомобиля. Между кабинами спереди на специальной стойке располагался лафетный ствол, который имел дистанционное управление с гидравлическим приводом.

“Аэродромник” **АА-60(7310)-160**, как и другую пожарную технику, модернизировали в 1978 г. Для привода насоса в корме автомобиля установили стационарный двигатель ЗИЛ-375, в результате чего конструкция кузова частично изменилась: задние отсеки, в ко-



Модель аэродромного пожарного автомобиля **АА-60(7310)-160.01** производства Электрон

порту “Борисполь”.

В начале 1980-х на базе модели **АА-60(7310)-160.01** разрабатывается автомо-

ство. Спасательные автомобили были оборудованы специальным режущим устройством, применяемым для вскры-

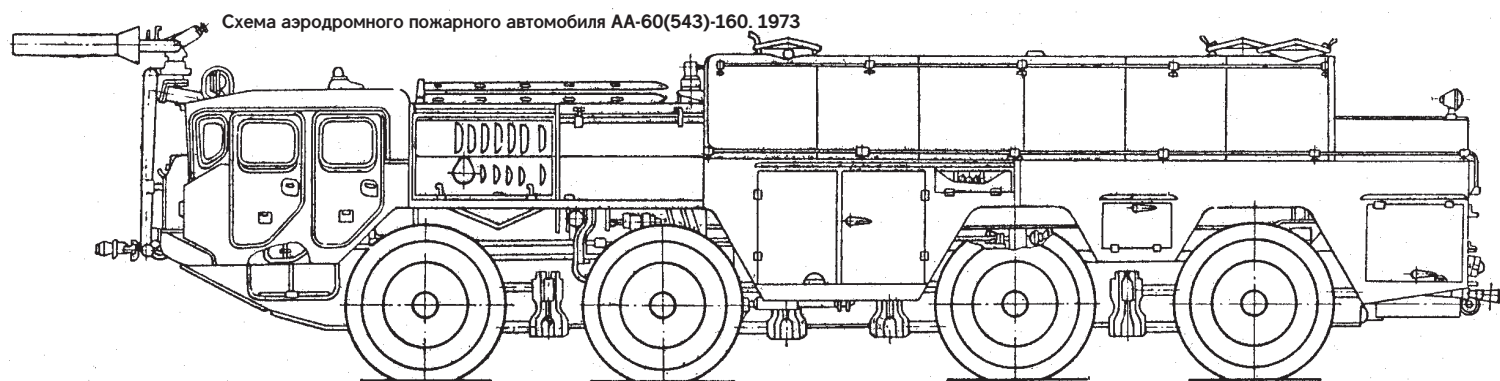


Схема аэродромного пожарного автомобиля **АА-60(543)-160.1973**

торых размещался двигатель, стали выше. Увеличился объем цистерны на 1000 л, базовое шасси заменили на МАЗ-7310 (грузоподъемность 20 т). Модернизированный **АА-60(7310)-160.01** вот уже на протяжении 22 лет выпускается Прилуцким заводом противопожарного оборудования.

В 1981 г. был разработан аэродромный автомобиль комбинированного тушения огня **АА-70(7310)-220** с изменен-

ной конструкции: добавили еще одну емкость объемом 2,2 т для порошка. В связи с этим запас вывозимой воды сократился на 2500 л. Емкость для пенообразователя осталась прежней – 900 л.

Над стационарным лафетным стволом разместился ствол порошкового тушения. Для работы с этим стволом организована площадка с поручнями между кабинами боевого расчета. В 1982 г. начинается серийное производство автомобиля. Но таких автомобилей выпущено немного. Один из АА-70 и сегодня успешно работает в киевском аэро-

порту “Борисполь”.

В 1995 г. АА-70 модернизировали.



Модель аэродромного пожарного автомобиля **АА-70(7310)-220**, выполненная В.Молотковым в 1993 г. и занявшая в ноябре того же года в Екатеринбурге на 1-м Всероссийском конкурсе масштабных моделей 2-е место в номинации “Грузовые автомобили”

ной конструкции: добавили еще одну емкость объемом 2,2 т для порошка. В связи с этим запас вывозимой воды сократился на 2500 л. Емкость для пенообразователя осталась прежней – 900 л.

Над стационарным лафетным стволом разместился ствол порошкового тушения. Для работы с этим стволом организована площадка с поручнями между кабинами боевого расчета. В 1982 г. начинается серийное производство автомобиля. Но таких автомобилей выпущено немного. Один из АА-70 и сегодня успешно работает в киевском аэро-

порту “Борисполь”.



Аэродромный пожарный автомобиль **АА-70(7310)-220.1995**



Аэродромный пожарный автомобиль **АА-60(7310)-220.1978**

Вместо порошкового лафетного ствола установили трап-мачту с двумя стволами, достигающую в рабочем положении высоты 6 м. Запас воды в цистерне составлял 9450 л. Обозначение автомобиля и базовое шасси изменили, а номер модели оставили старым. **АА-60(7313)-220** приобрел более широкую сферу применения. Он мог использоваться для тушения пожаров на лесоскладах огнетушащим порошком, водой или механической пеной через лафетный ствол, лафетную установку или установку порошкового тушения, пеногенераторы ГПС-600, подсоединенные к рукавным линиям.

Не останавливаясь на достигнутом, в Прилуках разработали вариант современного аэродромного автомобиля на шасси МЗКТ-79091, не уступающего зарубежным аналогам. Но **АА-70(79091)-241** пока разработан только на бумаге. В будущем автомобиле для привода насоса НЦП-70 предусмотрен автономный двигатель КамАЗ-7401. Емкость цистерны для воды – 13 тыс. л, а ширина прокладываемой пенной полосы – до 9 м.

В середине 1990-х аэродромные гиганты **АА-15/60-100/3** и **АА-15/80-100/3** стал выпускать Торжокский завод «Пожтехника».

Оба автомобиля, на которых устанавливается насосная установка производительностью 60 или 80 л/с, изготавливаются на шасси МЗКТ-790912 (8×8). Объем цистерны для воды 14 тыс. л, емкости для пенообразователя 1000 л. Максимальная скорость автомобиля 85 км/ч.

В настоящее время все крупнейшие аэропорты страны укомплектованы тяжелой пожарной техникой. Пробег пожарных автомобилей по сравнению с их бортовыми модификациями незначителен, поэтому часто на боевом посту можно встретить аэродромные машины выпуска конца 1970-х.



Аэродромный пожарный автомобиль АА-15/60-100/3



Аэродромный пожарный автомобиль АА-15/80-100/3



Аэродромный пожарный автомобиль
АА-60(7310)-160.01. Кон. 1990-х гг.

Аэродромный спасательный автомобиль
АСП-60(7310)



МОДЕЛИ ИЗ МИАССА



Коллектив мастерской Дмитриева (слева направо): В.Середин, А.Боровков, В.Дмитриев, Н.Перепелкин и А.Юнацкий

Говорят, что хобби человека способствует наиболее полному раскрытию личности, ее потенциала. Это своеобразная “экологическая ниша”, которая восполняет челове-

(имеется в виду работа). У Валерия Дмитриева получилось так, что его профессиональные знания и обязанности с увлечением удачно сочетаются. Работая конструктором (в управлении главного конструктора на Уральском автозаводе), он увлекся созданием масштабных моделей семейства “Урал”.

А началось это достаточно давно, в конце 1970-х годов, когда к Валерию попали первые модели легковых автомобилей в масштабе 1:43. Однако его интересовали грузовики и спецтехника на их базе. И если до этого он изготавливал грузовики в произвольных масштабах, то после знакомства с 43-м еще в школьные годы появился ЗиЛ-157. Модель не блистала качеством и изяществом, но была первая. До настоящего времени она не сохранилась. Позже было еще несколько моделей советских грузовиков. Окончательный выбор направления в автомоделировании Валерий сделал только в 1985 г., когда попал по распределению на Уральский автозавод. Под рукой оказалась документация на миасские вездеходы.

Вскоре на полке появились различные модели уральских автомобилей: ЗиС-5В, Урал-375, Урал-43223 и их многочисленные модификации. Тогда сложилась и технология их изготовления, которая довольно редко встречалась у модельеров. Основные детали кабин штамповали из алюминиевой жести на специально изготовленных матрицах, затем шла работа сверлом, фрезой, надфилем. Отдельные детали склеивали в единый узел – кабину, платформу. Так, кабина автомобилей “Урал” состояла из десятка крупных штампованных деталей, ЗИС – из семи. Шины варили в самодельных пресс-формах на электроплите. Модели совершенствовались, увеличивался их ассортимент, и в 1993 г. первые модели Валерия Дмитриева попали на полки других коллекционеров.

В течение четырех лет Валерий Влади-

УралЗИС-352Л
Фото В.Дмитриева



мирovich Дмитриев помимо основной работы вел кружок стендового моделирова-

Урал-43223 Overland Challenge
Фото В.Дмитриева



ния в клубе самодельного технического творчества Уральского автозавода. В круж-

ке занимались ребята, которые хотели чему-то научиться, расширить свой кругозор в истории техники. Очень обидно, что в настоящий момент из-за финансовых трудностей завода кружок перестал существовать. Тем не менее в этот период расширя-

Урал-4320-31
Фото В.Дмитриева



ется круг изготовителей моделей “Уралов” в Миассе. Постепенно складывается коллектив мастерской.

В первой половине 1990-х годов в ее ас-

Урал-43206 с локальным бронированием (чеченский вариант)
Фото В.Дмитриева



ПРМ-4 на шасси Урал-4320
Фото В.Твиленева



ку – эмоционально, психологически — то, что ему не дает основная работа.



Урал-432001
Фото В.Твиленева

Хотя, конечно, кто-то может и возразить. Дескать, если человек любит свою работу, то ему и никакого хобби



Урал-5323-20
Фото Ю.Мильмана

не нужно. Но даже в этом случае, как бы ни любил человек свою профессию, есть у него потребность выйти за рамки своей специальности. Не всегда хобби человека прямо связано с делом, которым он занимается



Урал-375
Фото В.Дмитриева



Автобус специальный ТС-4951
Фото В.Дмитриева



Кузов-контейнер КК-5323
на шасси Урал-5323-20
Фото В.Дмитриева

ной работе Валерий Дмитриев напрямую был связан с разработкой 4-осных "Уралов". А что-же было в предыстории этого автомобиля?

На всех моделях помимо внешних кузовных деталей (кабины, платформы) прорабатывались и детали шасси: двигатель, мосты, карданные валы и так далее.

сортименте появились очень интересные модели: различные модификации "Уралов" и "УралЗИСов", модели ранних ярославских грузовиков.

Несомненный интерес представляла и модель-копия первого серийного трехосного автомобиля, выпущенного в Европе, Renault MN – пока единственного иностранного автомобиля среди изготовленных в мастерской. Как-никак этот автомобиль является дедушкой современных трехосных автомобилей высокой проходимости, в том числе и "Уралов". Изучение истории автомобилей послужило толчком к разработке чертежей и созданию модели первого советского четырехосного автомобиля ЯГ-12. По основ-



Автокран КС-3574 на шасси Урал-5557
Фото В.Дмитриева

сов чистого времени. В качестве основных материалов используются текстолит, пластмасса, фольга, различные металлы, для кабин – в основном алюминиевые сплавы. Для упрощения работы изготавливаются специальные приспособления – матрицы, пресс-формы.

Достаточно сложно было с документацией. Дело в том,

что Валерия не удовлетворяло качество большинства публикуемых в периодике чертежей, да и выбор их в те годы был невелик.

Чертежи приходилось разрабатывать самому, опираясь на различные технические материалы, черпая сведения из переписки с такими же любителями истории техники, иногда приходилось делать эскизы по "живым" образцам, как на-

пример, в 1995 г. при разработке модели комплекса дорожной техники на базе автомобиля Урал-55571-30 с навесным финским оборудованием для своеобразного юбилея (изготовления сотой модели). Таким же образом он поступал и со старыми автомобилями, на которые не сохранилась документация, но образцы которых можно найти в музеях – например ЗиС-5В и газогенераторный УралЗиС-21А. Кроме того, при разработке чертежей использовалась эксплуатационная документация на автомобили и их фотографии.

Скрупулезный подход к



Пожарные цистерны АЦП-8/6-40 (вверху) и
АЦП-9/3-40 на шасси Урал-55571-30
Фото В.Дмитриева

переработке технической документации, фотографий и разработке чертежей определил правило: не выдумывать несуществующих модификаций автомобилей. В этой связи по настоящее время за каждой моде-

Пожарные цистерны АЦ-40 (слева) на
шасси Урал-43202 и УралЗИС-ПМ-11
Фото В.Дмитриева



Аэродромный топливозаправщик Урал-44202-30 + ТЗ-22
Фото В.Дмитриева

лью, изготовленной в мастерской, стоят реальные автомобили – серийные или опытные.

Первые модели из мастерской В.Дмитриева уже стояли на полках у коллекционеров, когда была начата целенаправленная работа по изготовлению моделей для рекламы по заказам предприятий Миасса и Челябинской области. Это были противопожарные машины на базе "Уралов" акционерного общества "УралАЗпожтехника" и Посевнинского машзавода. Интересным заказом стало изготовление моделей для открытого в Рязани в канун 50-й годовщины Победы Музея техники при Военном автомобильном институте (ВАИ). Среди стендов, рассказывающих об автомобильных заводах страны, выделялась экспозиция моделей уральских автомобилей ЗиС-5, Урал-4320, Урал-5323, установки БМ-21 "ГРАД" на шасси Урал-375, макеты которых были выполнены в мастерской Дмитриева.

В 1996 г. на Казанском "Эликоне" на-

Фургон армейский К-66 на шасси ГАЗ-66
Фото В.Дмитриева



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ»

на I полугодие 2001 г.

На журнал можно подписаться:

по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742.

через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 228 руб. (за полугодие).

Отправка журнала – заказной бандеролью.

Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»: р/с 40702810738000130281 в Московском банке Сбербанка РФ, к/с 30101810600000000342, БИК 044525342, ИНН 7709034676.

Денежный перевод необходимо подтвердить письмом с указанием номера и даты перевода, адреса, по которому будет высылаться журнал, срока подписки.

через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>

в Республике БЕЛАРУСЬ: 220015, Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.

в Республике УКРАИНА: 69006, Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В.Ю.



Макет пивного ресторана. Фото В.Дмитриева

чался серийный выпуск моделей Урал-4320. А так как основной специализацией мастерской все больше становилась работа в рекламных целях, появилась возможность создавать новые модификации моделей "Уралов" на базе отливки казанского "Урала". Это модели автомобилей Урал-4320-30 и Урал-4320-31 с двигателем ЯМЗ-238М2 и спецмашины различных предприятий на их базе, которые выпускает Уральский автомобильный завод с 1993 г. Но вместе с тем пришлось прекратить изготовление моделей Урал-375 и Урал-375Д как не пользующихся рекламным спросом. В это же время рождались и новые модели "Уралов" – топливозаправщики, автоцистерны, пожарные машины, автопоезда, бронированные машины. Появились спецмашины на базе КамАЗов и ЗиЛов, изготовленные для рекламы спецмашин, выпускаемых в уральском регионе, также на базе "казанских отливок".

Очень тесно идет сейчас работа с челябинским институтом "Промтрактор", который изготавливает в масштабе 1:43 модификации тракторов Т-170, подготавливает серию 4-осных автомобилей Урал-5323-21 (Урал-532301). С использованием отливок этих моделей родились модели гусеничного погрузчика П4.04.01, трактора ДЭТ-350, автомобиля Урал-6361 и др.

Общее количество изготавливаемых модификаций моделей "Уралов", "ЗиЛов", "КамАЗов", тракторов перевалило за сотню, а так как заказываемые партии одинаковых моделей, как правило, не превышают десятка, то работа над спецкузовами из жести и текстолита так и ведется ручным

способом с применением простейших приспособлений. Это позволяет быстро осваивать новые модификации. Для наиболее часто используемых деталей (канистры, огнетушители и т.п.) используется литье из оловянисто-свинцовых сплавов.

В 1999 г. мастерская стала работать в составе одного из дочерних предприятий Уральского автозавода. Увеличился ее состав, а к середине 2000 г. сложился костяк коллектива мастерской, ориентированного на производство масштабных моделей транспортной спецтехники. Появляется некоторая специализация, а также проявляются личные "привязанности", связанные с изготовлением узлов и моделей. Так, Александр Боровков специализируется на доработке кабин, Владимир Минеев занимается покраской, Анатолий Юнацкий, Николай Перепелкин, Павел Жуков способны полностью изготовить модель любой модификации, Валерий Дмитриев передает свой опыт новичкам, занимается общей организацией работ, продолжая специализироваться на разработке чертежей, с которыми вы, уважаемые читатели, еще познакомитесь в будущем.

Не только модели транспортных средств изготавливаются в мастерской. Во втором квартале 2000 г. по заказу челябинского завода СТРОММАШИНА была выпущена серия цементировочных агрегатов АЦС-4320 на санном ходу, для одного из миасских предприятий – изготовлен макет пивного ресторана, разработанный Павлом Жуковым. Он имел автомобильный масштаб 1:43 и был "оживлен" моделями легковых автомобилей. В 2000 г. появляются еще несколько новых моделей пожарных автоцистерн АО "Уралпжтехника" (бывшая УралАЗпжтехника), Миасского ремонтно-механического завода на базе ЗиЛ, Урал, КамАЗ, аэродромный топливозаправочный автопоезд АТЗ-22 в составе тягача Урал-44202-30 и 22-кубовой цистерны на базе полупри-

цепа ЧМЗАП, вакуумный агрегат АН-10 (Урал-4320-30).

Успешные выступления миасских автоспортсменов натолкнули на мысль создать коллекцию моделей 2-, 3-, 4-осных спортивных грузовиков "Урал" для трэк-триала.

В планах мастерской – дальнейшее изготовление специализированной техники на базе российских грузовиков, в основном конечно же на уральских вездеходах, в том числе и на "Уралах" новых модификаций – Урал-532301 и Урал-6361. Скорее всего, будет продолжена работа и по историческим моделям ЯГ, ЗИС. Кроме того – восстановление производства Урал-375 и Урал-375Д на более качественном уровне. Есть заказы и на изготовление дорожно-строительной техники. Словом, от отсутствия заказов мастерская не страдает. Счет изготовленным моделям переваливает за тысячу. И все же здесь главное – не деньги. Хотя и они не на последнем месте. Главное – сам творческий процесс. И не будь глубокого чувства удовлетворения от этого занятия – не было бы и моделей, радующих глаз коллекционеров, и посетителей многочисленных автомобильных выставок, и презентаций новой автомобильной спецтехники.



МАСТЕРСКАЯ ДМИТРИЕВА
456300, Челябинская обл.,
г. Миасс, а/я 792



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

БЕСПЛАТНО публикуются **ТОЛЬКО** объявления, присланные на бланке, помещенном в журнале. Копии к бесплатной публикации не принимаются.

Стоимость **ПЛАТНОГО** объявления 15 руб. Оплата – почтовым переводом на расчетный счет учредителя с пометкой "Частные объявления" или в редакции.

Объем 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 несет.

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

• Для жителей Украины предлагаю модели фирмы MiniClassic без посредников. Украина, Запорожье, тел. 12-08-96. Никифоров Владимир
• Продаю модели Maly Modelarg. Подробности в СМК. 355012, Ставрополь, а/я 362. Сергееву О.А.
• Куплю модели фирм Corgi Toys, Matchbox, Norev и в 1:18 фирмы Road Legends. 350011, Краснодар, ул. Айвазовского, д. 53. Толякову Виктору. Тел. (8612) 33-40-00

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ
ПРОДАМ
ОБМЕНЯЮ
РАЗНОЕ

☐
☐
☐
☐

Почтовый адрес _____

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Фигурки механиков (Мастерская, Харьков)



Лестница пожарная АЛ-32(200). Конверсия (Лахтерман, Молотков. Киев)



Лестница пожарная АЛ-45(257). Конверсия (Лахтерман, Молотков. Киев)



Лестница пожарная АЛР-17(51). Конверсия (Лахтерман, Молотков. Киев)



Лестница пожарная ЛГПО на шасси ЗИС-5. Конверсия (Лахтерман, Молотков. Киев)



Лесовозный автопоезд КамАЗ-6426 + ТМЗ-9383 Конверсия (ВИКО-моделс. Харьков)



Линеечный пароконный санный ход; Санкт-Петербургская пожарная команда. 1896 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Седельный тягач Урал-44202-10. Конверсия (ВИКО-моделс. Харьков)



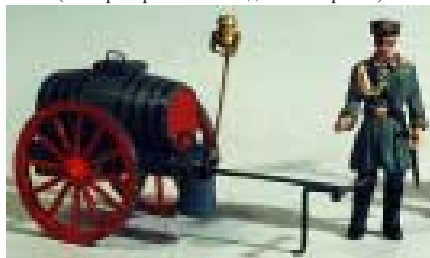
Топливозаправщик АТЗ-5,5-4320. Конверсия (ВИКО-моделс. Харьков)



Топливозаправщик АТЗ-5-43206. Конверсия (ВИКО-моделс. Харьков)



Реквизитный ручной двухколесный нерессорный ход марки Пож. рекв. 11 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Бочечный ручной двухколесный нерессорный ход марки Пож. Н.8.9. (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Насосно-бочечный санный ход. 1895 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Насосно-линеечный рессорный пароконный ход марки Пож. Н-Л-Р-55 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Седельный тягач МАЗ-509А + ТМЗ-803 Конверсия (Москва)



Москвич-400/401 (Минск)



Фургон на шасси ГАЗ-33021 "ГАЗель" (Мастерская. Тула)



ГАЗ-3302 "ГАЗель" (Мастерская. Тула)



ЗИЛ-5301ТО/5301УА "Бычок" (Мастерская. Тула)



Насосно-бочечный рессорный пароконный ход марки Пож. Н-Б-Р-56 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Насосный ручной двухколесный нерессорный ход марки Пож. Н.Р.9. (Лаборатория минимodelей. Саратов)



43087 Toyota MR2-spyder Show Car, красный металлик, левый руль



43096 Toyota Toyopet Crown RS (1955)



43089 Toyota MR2-spyder мягкий верх, серебристый, правый руль



43103 Datsun Fairlady 240Z East African Safari Rally Car



43134 Honda Insight (2000)



43101 Datsun Fairlady Z432-R



43017 Datsun Fairlady 2000 Japan GP, convertible



43127 Honda NSX GT JGTC 2000 Mugen Dome Project TAKATA Juichi Wakisaka, Katsutomo Kaneishi



43102 Datsun Fairlady 240Z BRE Pete Brock



43112 Toyota Supra JZA80 JGTC 2000 Esso Ultron Toyota Team LeMans (Nideki Noda, Wayne Gardner)



43110 Toyota Supra JZA80 JGTC 2000 Toyota Team FK/Massimo (Hironori Takeuchi/ Yuji Tachikawa)



43081 Nissan Prince R380 Speed Trial, красно-белый



43085 Toyota Celica 1600GT



43018 Datsun Fairlady 2000 SCCA BOB SHARP



43110 Toyota Supra JZA80 JGTC 2000 Toyota Team Castrol TOM'S (Masanori Sekiya, Takeshi Tsuchiya)



Daihatsu Midget



43048 Nissan Skyline GT-R R32 Nismo

Фотографии фирмы EBBRO

Гонконгская фирма EBBRO выпускает металлические модели японских автомобилей (www.ebbro.com.hk)



информационный альманах любителей железных дорог,
транспортной техники и железнодорожного моделизма

ПОКОТРАНС

2001



Издаётся с 1993 г.

Подписка "Покотранс" 2001г. (1 полугодие)
 6 номеров - полгода 174 руб
 3 номера 93 руб

Подписка на один номер предполагает
 залог за 1 номер (31 руб.), и далее оплату
 по получении очередного.
 Залог 31 руб. учитывается в оплату
 последнего в году журнала.

Для оформления персональной подписки сделать
 почтовый перевод по адресу:
 311012 Саратов а/я 363 Соргову О.А.,
 по расчету указанной стоимости, в которую входит
 почтовая доставка по России.
 На обратной стороне почтового перевода в разделе
 "Для письменного сообщения" указать
 содержание заказа и доставочный адрес

Своевременно подписавшись,
 Вам гарантировано получение
 каждого номера журнала

АВТОМОБИЛИ УАЗ В МИНИАТЮРЕ

Вадим ДЯТЛЕНКО
e-mail: diecast@chat.ru
<http://www.scale.da.ru>
Фото Ю.Мильмана

Теперь перейдем к самому “вкусному”, а именно – к модели УАЗ 452В, в простонародье именуемой “батон”. Все-таки в ней сосредоточено очень много той волшебной притягательности, реальности, жизненности и других качеств, которые и определяют, насколько дорого, приятно и стильно смотрится модель. Пожалуй, это самая узнаваемая, похожая сама на себя и приятная для глаз модель несмотря на то, что многие детали не имеют ничего общего с оригиналом (например, колеса и фары). Обладая необычайной похожестью, имея несложную форму, она может служить яркой иллюстрацией феномена 43-го масштаба.

Отметим, что “батону” свойственны некоторые технологические особенности – например, шов водостока со стороны задних дверей практически всегда был подвержен повреждению в процессе обработки, и если вы посмотрите на свою модель, наверняка заметите его частичное отсутствие (в лучшем случае) или следы от напильника (в худшем). Видимо, дефект связан с неудачным расположением литника, который при удалении отламывал часть этой узкой и хрупкой полосочки металла. Однако все-таки попадаются экземпляры с целым водостокom над задними дверьми, которые, видимо, собирали с особой любовью.



Надо заметить, что модель практически до последнего времени была номерной (А41) и вполне качественной. Потом негативные изменения все же произошли: светотехника утратила прозрачность (вместо оргстекла стали использовать мутный полиэтилен), да и пластмассовое днище с разводами от неравномерно перемешанного сырья не добавило красоты всенародно любимому “батону”. О том, что отсутствие металлизации колес, радиатора и ободков фар начисто лишает модель привлекательности, говорить излишне – но это хотя бы поправимо (спра-

ведливости ради отмечу, что запастись пятью-шестью старыми “батонами” на переставку фурнитуры не так уж просто). А вот пластмассовый УАЗ-452В – это уже, извините, издевательство.

Таким образом, попробуем перечислить все основные модификации УАЗ-452В:

1. УАЗ-452В, базовый вариант – распространенные цвета: хаки, песочный, вишневый, изумрудный, голубой, голфстрим.



2. УАЗ-452В с антенной – первые экземпляры перед вентиляционным люком имели никелированную антенну. Дело в том, что помимо обычной сувенирной упаковки в варианте “собери сам” использовали специальную коробочку и комплект деталей, в который входила и антенна. Видимо, только в этом случае антенна могла уцелеть с наибольшей вероятностью.



3. УАЗ-452В ВАИ – стандартная тамповка ВАИ вполне логично смотрится на этом “солдате”.



4. УАЗ-452В • АПШ-5(452В)-79Б, автомобиль штабной пожарной ВДПО – модель интересна тем, что полностью соответствует оригиналу, поскольку правильно



окрашена, и имеет родной, сделанный специально для нее вариант мигалки со знаменитым “матюгальником” (то есть мегафоном), который вполне узнаваем и свойствен именно реальным УАЗам. В 1995–1996 гг. появилась и более примитивная версия – красный кузов с белыми дверьми и скромной тамповкой “01” на передних дверях. Качество, к сожалению, соответствовало времени.



5. УАЗ-452В • АПШ-5(452В)-79Б, автомобиль штабной пожарной ВДПО (модель выпускалась в 1990–1992 гг.), полностью аналогичный УАЗ-469, – модель гораздо лучшего качества и смотрится более стильно.



6. УАЗ-452В ГАИ СССР – штука редкая, особенно не горчичного, а благородного желтого цвета. Вообще-то, надо сказать, что тампованные “батоны” на каждом шагу не валяются, поскольку тираж их был невелик. Это объясняется тем, что в Ульяновске не было технологической возможности наносить надписи, и все модели нужно было возить тамповать в Саратов, что никак не удешевляло их себестоимость.



7. УАЗ-452В ГАИ Россия – белый или серый кузов, синие или голубые двери. В отличие от УАЗ-469 надписи вполне устоявшиеся: на передних дверях – ГАИ, на боковой – 02. Постоянным было даже соотношение цвета надписей и кузова. Существуют две основные разновидности: с синими-черными надписями на дверях и серым кузовом и с белыми надписями на дверях и белым кузовом. Последняя более эффектна, но значительно уступает первой в качестве (краска пузырилась, отваливалась). Как правило, модели этих цветов снабжались каплевидными мигалками нового образца. Отметим, что были и очень приятные (обратные от пожарного УАЗ-452В) экземпляры с синей полоской вдоль борта и с “матюгальником”.



8. УАЗ-452А, автомобиль скорой медицинской помощи – ну это просто бальзам на раны! Логика коллекционера требует наряду с микроавтобусами РАФ поставить на полочку аналогичные “батоны”.

Иногда из цеха завода выходили по “заявкам покупателей”, так сказать, экспериментальные партии “батонов”, тампованных в пару РАФам, за что можно сказать производителям искреннее спасибо.



9. УАЗ-452В АВАРИЙНАЯ ГАЗОВАЯ СЛУЖБА – абсолютный близнец РАФика и по цветовой гамме, и по надписям.

10. УАЗ-452В ГОСОХОТИНСПЕКЦИЯ – логично парный соответствующему РАФу, но не идентичный по тамповке. Буквы значительно меньше (чтобы уместились на боковой двери).



11. УАЗ-452В UN – симпатяга, особенно с белым бампером. Что называется, “батон” все стерпит, или “подлецу все к лицу”.



12. УАЗ-452В, никелированный – интересная сувенирно-подарочная версия с полностью никелированным кузовом, днищем и бамперами.



13. УАЗ-39034 ФЕРМЕР, грузопассажирский с двухрядной кабиной – относительно новая модель со всеми вытекающими отсюда недостатками. Днище пластиковое, без всяких опознава-



тельных знаков и надписей, про металлизацию фурнитуры я уж и не говорю. Однако пока первые экземпляры имели металлический кузов и сносное качество покраски, все было вполне пристойно. Что случилось потом – обсуждать не будем.

14. УАЗ-452А РЕАНИМАЦИЯ – одна из самых эффектных моделей! Сделана очень здорово, и, главное, правильно – и кузов, и оборудование на крыше полностью соответствуют прототипу (опять-таки оговоримся, что речь идет только о первых экземплярах). Даже проблесковый маячок имел пять высверленных конусов, имитирующих лампочки, что, впрочем, заметно только на маячках, сделанных из прозрач-



ного го-лубого оргстекла.

Модель сначала попробовали тамповать – получилось плохо, тогда применили самоклеющуюся пленку–“ракал”. Тут-то и началась “кально-ракальная” эпоха дурацких наклеек вместо тамповки. Не могу сказать, что данная модель с аккуратно наклеенной



красной полоской СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ и другими атрибутами реанимации смотрелась плохо. Более того она выглядела даже лучше и эффектнее тампованной версии. Но появление пленки стало плохим признаком, получившим дальнейшее развитие в серии УАЗ-452Д, а потом стало болезнью, заразившей всю саратовскую продукцию. Но об этом подробнее в следующем номере...