

# Автомобильный 5/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ  
РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



"СТОТРИАЦАТЫЙ"  
ЦВЕТА ПЛАМЕНИ



ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ  
УЛЬЯНОВСКОГО АВТОЗАВОДА



# КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Во время посещения 6-й международной выставки "Мир детства - 2000" мы были приятно удивлены появлению новой российской модельной фирмы "Русская коллекция". Как оказалось, эта, компания пока не является изготовителем масштабных моделей-копий российских автомобилей. Её цель – объединить под своей торговой маркой в едином оформлении производимые в России коллекционные модели в сорок третьем масштабе.

Экспозиция "Русской коллекции" была представлена 13-ю моделями автомобилей из серии "Автомобильная техника Вооруженных сил России". Производятся они на Казанском НПО

всего – значительно более высоким качеством литья отдельных деталей и как следствие этого – качеством сборки. В моделях отсутствуют давно набившие оскомину всем коллекционерам щели и перекосы между капотом, дверьми и кабиной; зеркала, огнетушители и другие пластмассовые элементы приклеены без перекосов. Пластмассовая облицовка радиатора на моделях КамАЗов в отличие от чисто эконовок также окрашена в защитный цвет, наиболее приближающий их к реальным прототипам.

Для достижения требуемого качества сборки компания "Русская коллекция" ввела на заводе-изготовителе усиленный контроль качества на всех этапах изготовления моделей.

Окраска моделей в защитный цвет производится экологически безвредной краской финской фирмы Tikurila, разрешенной для использования в детских игрушках.

Для представленной на выставке военно-исторической серии компания специально разработала единое художественное оформление, отличающееся красочностью и высоким качеством исполнения.

Пока в состав серии "Автомобильная техника Вооруженных сил России" входят следующие модели, используемые как в Российской

армии, так и в вооруженных силах других стран:

- КамАЗ-4310;
- КамАЗ-4310 с тентом;
- КамАЗ-5320;
- КамАЗ-5320 с тентом;
- КамАЗ-4326 с тентом;
- КамАЗ-55111 (самосвал);
- Урал-4320;
- Урал-4320 с тентом;
- Урал-43206;
- ЗИЛ-131;
- ЗИЛ-131 с тентом;
- топливозаправщик АТЗ-4,9-131 на шасси ЗИЛ-131;
- МАЗ/МЗКТ-7310.

Но это только начало, планируется расширение серии.

В ближайших планах компании – выпуск таких серий, как "Пожарные автомобили России", "Санитарный транспорт России", "Автомобили дорожно-патрульной службы России", "Российские представительские автомобили".

К сожалению, проект рассчитан прежде всего на зарубежных коллекционеров. Но если у вас появится возможность приобрести модели под маркой "Русская коллекция", – сделайте это даже

несмотря на то, что в вашей коллекции уже есть такие же, но выпущенные в последние год-два под маркой "Элекон". Мы их уже приобрели и не жалеем об этом.

Россия, 117279, Москва, ул. Профсоюзная, 83, корп.2, офис 407  
Тел./факс: (095) 333-90-01; 333-51-49  
E-mail: promsv@online.ru

**РУССКАЯ**  
КОЛЛЕКЦИЯ

# Автомобильный 5/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**А.Шкаев**

Набор и верстка  
**Л.Полегаева, Г.Шестакова**  
Фото  
**Ю.Мильман**

Издатель  
**ЗАО «Центр экономики и маркетинга»**

Генеральный директор  
**М.Гамаюнов**

Адрес редакции и издателя:  
**107120, Москва,  
Сыромятнический проезд,  
дом 4, строение 2 (м. «Курская»)  
Тел. (095) 917-22-06  
Факс (095) 917-92-36  
<http://www.user.cityline.ru/~emc>  
[www.RussianScaleModels.com](http://www.RussianScaleModels.com)  
E-mail: [emc@cityline.ru](mailto:emc@cityline.ru)**

Журнал зарегистрирован в Государственном  
Комитете РФ по печати.  
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.  
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.  
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»  
**79742**

© Автомобильный моделизм

Тираж: 1000 экз.

Editorial office:  
4, stroenie 2,  
Syromyatnicheskyy proezd,  
Moscow, 107120, Russia  
Phone: (095) 917-22-06  
Fax: (095) 917-92-36

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

© Model Cars. Russia, 2000

## СОДЕРЖАНИЕ

История развития АООТ «УАЗ», 2

Отечественные изготовители  
моделей, 6  
*А.Бармасов*

Коллекционер из Томска, 8

«Стотридцатый» цвета пламени, 9  
*А.Говоруха*

Профи по многооскам, 11  
*Р.Исмагилов*

Наша почта, 13

Отечественные новинки, 15

Зарубежные новинки, 16

Автомобили УАЗ в миниатюре,  
3-я страница обложки  
*В.Дятленко*

Музей на столе (вкладка)  
Каталог моделей отечественных  
автомобилей

## CONTENTS

Story of UAZ, 2

Russian manufacture models, 6  
*A.Barmasov*

Tomsk collector, 8

«One hundred and thirtieth» with  
flame colored, 9  
*A.Govorukha*

Professional by many-axles trucks, 11  
*R.Ismagilov*

Our Mail, 13

New Models from Russia, 15

New Models from Abroad, 16

UAZ in miniature, 3dr cover page  
*V.Diatlenko*

Museum on the Desk, insert  
Catalog of models of Russian/Soviet  
vehicles

- **Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ»:**  
● 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.
- Отдельные номера журнала можно приобрести в редакции или заказать по почте  
● (стоимость одного номера с пересылкой 38 руб).
- **На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ:** <http://pressa.apr.ru/index/79742>
- **В розницу журнал можно приобрести:**
- **Москва:** «ЛЕЙБЪ-КОМПАНИЯ» – Сокольническая площадь, д. 7А,  
● Дом молодежи (м. «Сокольники»)  
● «ХОББИ-ЦЕНТР» – Политехнический музей, подъезд № 1 (м. «Лубянка»)  
● **Санкт-Петербург:** магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31  
● **Краснодар:** магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130  
● **Омск:** магазин-салон «МОДЕЛИСТ»  
● **Республика БЕЛАРУСЬ:** 220015, Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.  
● **Республика УКРАИНА:** 69006, Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову





ГАЗ-69. 1954

# История развития АООТ "УАЗ"

## (1941–2000 гг.)

В октябре 1941 г. решением Правительства часть коллектива Московского автомобильного завода была эвакуирована в г. Ульяновск. Туда же было эвакуировано и оборудование завода. Полторы тысячи москвичей за два месяца (ноябрь–декабрь 1941 г.) на станции Клиязовка разгрузили свыше двух тысяч платформ с оборудованием.

Сплотившись в единый трудовой коллектив, первые ульяновские автозаводцы уже в феврале 1942 г. начали стендовую сборку автомобилей для фронта. В апреле–мае ими собраны и отправлены на фронт десятки грузовых автомобилей ЗИС-5В – первая модель Ульяновского автозавода. К июлю темпы сборки составили 20–30 автомобилей в смену. Осенью для нужд армии начат выпуск малолитражных двигателей ЛЗ/2. Кроме этого в годы войны завод выпускал по-



ЗИС-5В (Миниклассик)

ходные автомастерские, газогенераторные установки М-21, а также изготавливал боеприпасы. 8 октября был запущен главный конвейер, что позволило увеличить темпы сборки до 60 автомобилей в сутки.

В июне 1943 г. ГКО принимает решение о строительстве Ульяновского автозавода на новой площадке, а в августе 1943 г. горисполком отводит заводу под промышленное и гражданское строительство 200 га земли за рекой Свиягой.

В 1944 г. был собран первый ульяновский дизельный грузовик УльЗИС-253, разработанный и изготовленный ульяновскими автомобилестроителями совместно с НАТИ. В этом же году коллектив приступил к строительству заводских корпусов в Засвияжье.

В 1945 г. в Ульяновск приезжает большая группа специалистов с ГАЗа.

27 октября 1947 г. с ленты главного

конвейера сходит первый автомобиль ГАЗ-ММ, а 13 марта 1949 г. – 10-тысячный. За две смены выпуск автомобилей достиг 140 штук. Всего же полуторки ГАЗ-ММ выпускались на заводе по 1952-й год.

В 1948 г. на заводе был разработан и в 1950 г. прошел дорожные испытания автомобиль УАЗ-300 – первый ульяновский грузовик, который так и остался опытным образцом.

С 1950 по 1955 год на заводе была проведена большая работа по технической подготовке производства к выпуску нового автомобиля ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, переданного с ГАЗа. В конце 1954 г. с конвейера сходят налаженные партии ГАЗ-69. Вскоре автомобиль-вездеход ГАЗ-69 находит широкое применение во многих отраслях народного хозяйства, во всех климатических зонах страны. За свою надежность, простоту в эксплуатации и другие качества автомобиль ГАЗ-69 завоевывает большую известность как у нас в стране, так и за рубежом. Автомобили выпускались с 1954 по 1972 годы.

В 1955 г. на заводе разрабатывается новая по тем временам компоновка "с кабиной над двигателем", позволявшая увеличить объем кузова без увеличения длины автомобиля. В то время ни одна фирма в мире не применяла такую компоновку на автомобилях повышенной проходимости.

С 1955 г. "УАЗ" специализируется на производстве малотоннажных автомобилей повышенной проходимости. Спустя два года начинается выпуск полноприводного семейства автомобилей "УАЗ" собственной конструкции: УАЗ-450Д (бортовой), УАЗ-450 (фургон), УАЗ-450А (санитарный). Опытные образцы УАЗ-450Д (1956–1957 гг.) имели



ГАЗ-69А (Уральский сокол)

ветровое стекло с центральной перемычкой, двери с задней навеской петель и 16" колеса, а серийные машины – цельное панорамное лобовое стекло, петли, навешиваемые спереди, и 15" колеса. Выпуск автомобилей был прекращен в 1966 г.

В 1956 г. наши автомобили выходят на мировой рынок и уже в 1959 г. ульяновские вездеходы экспортируются в 22 страны мира.

В 1959 г. начаты работы по созданию нового джипа – УАЗ-469.

В 1960 г. на заводе прошел испытания седельный тягач УАЗ-456 на базе автомобиля ГАЗ-69 с полуприцепом УАЗ-749 грузоподъемностью 2000 кг. Машина так и осталась опытным образцом. В том же году под руководством главного конструктора П.И.Музюкина на заводе были изготовлены опытные образцы УАЗ-460, ставшие прототипами УАЗ-469, летом 1962 г. – опытные образцы автомобилей УАЗ-469 с кузовом фазтон и УАЗ-468 с кузовом фургон. Государственные испытания УАЗ-469 были закончены в октябре 1964 г., а "смотрины" в Минавтопроме состоялись лишь в марте 1971 г. В 1963 г. появился усовершенствованный вариант – УАЗ-469Б с двигателем типа ГАЗ-21.

В 1961 г. начался серийный выпуск фургона УАЗ-451 (12 декабря первые машины сошли с нового конвейера) и малотоннажных грузовичков – полноприводного УАЗ-451Д и заднеприводного УАЗ-451ДМ (снят с производства в 1984 г.).



УАЗ-450Д (А.Соколов)

В 1962 г. начались испытания полноприводного седельного тягача на базе шасси УАЗ-452. К нему было разработано три типа полуприцепов: УАЗ-752 (общего назначения), УАЗ-752Х (хлебный) и УАЗ-752Т (для перевозки бутылок в ящиках). В серию автомобиль не пошел.

В 1960-е годы под руководством П.И.Музюкина на заводе создаются полноприводные джипы УАЗ-470 и УАЗ-471 с несущим кузовом. Однако в серию эти автомобили также не пошли.

В начале 1965 г. с конвейера завода сошел 250-тысячный автомобиль ГАЗ-69, после очередной модернизации была изменена форма облицовки радиатора (с нее исчезли "ноздри") для автомобилей семейства УАЗ-451.

В 1966 г. предприятие начинает выпускать автомобили семейства УАЗ-452 (фургон УАЗ-452, микроавтобус



УАЗ-456 с полуприцепом УАЗ-759 (АЛФ)



ГАЗ-ММ. 1947



УАЗ-452В (Русская миниатюра)



**УАЗ-452В**, санитарный автомобиль **УАЗ-452А**, грузовик **УАЗ-452Д** с приводом на все колеса и двигателем УАЗ-451 мощностью 70 л.с. За освоение новых автомобилей семейства “УАЗ” **20 августа 1966 г.** завод был награжден первым орденом Трудового Красного Знамени, а автомобиль УАЗ-469 – золотой медалью на Международной сельскохозяйственной выставке в Москве.

**2 ноября 1971 г.** на заседании техсовета Минавтопрома принимается решение о безостановочном переводе производства с автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А на автомобили УАЗ-469 и УАЗ-469Б. **В декабре** того же года была выпущена налагодочная партия автомобилей, а **15 декабря 1972 г.** автомобиль УАЗ-469, успешно прошедший государственные испытания, сошел с главной ленты конвейера.

**18 февраля 1974 г.** с новой ленты главного конвейера сошел миллионный (с начала основания завода) автомобиль. Им стал автобус **УАЗ-452В**. В августе того же года три автомобиля УАЗ-469 по серпантинному склону г. Эльбрус поднялись на высоту 4000 м над уровнем моря.

УАЗ-3741



**16 февраля 1976 г.** автозавод вторично был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

**В 1977 г.** государственного Знака качества удостоивается автомобиль **УАЗ-452** (фургон), вновь подтверждена высокая категория качества автомобиля **УАЗ-452Д**.

**В 1982 г.** за активное содействие развитию торговли, экономических и научно-технических связей с зарубежными странами автозавод награждается дипломом Торгово-промышленной палаты СССР.

**В 1980–1990 гг.** на предприятии ведется непрерывная работа по модернизации всех выпускаемых моделей. Вместе с тем про-

водится большая реконструкция завода.

**С 1983 г.** на автомобили УАЗ стали устанавливать новый двигатель УМЗ-414 мощностью 77 л.с., а с **1985 г.** изменяют индексы моделей: вместо УАЗ-452Д – **УАЗ-3303-01**, УАЗ-452 – **УАЗ-3741-01**, УАЗ-452В – **УАЗ-2206-01**, УАЗ-452А (санитарный) – **УАЗ-3962-01**, УАЗ-469 (с редукторами) – **УАЗ-3151-01**, УАЗ-469Б (без редукторов) – **УАЗ-31512-01**, УАЗ-469БГ (медицинский) – **УАЗ-3152-01**.

**С 1988 г.** автомобили выпускаются с вакуумным усилителем тормозов.

Снегоход УАЗ-451С2 со съёмными лыжами и резинометаллическими гусеницами



**С 1989 г.** автомобили оснащаются более мощным двигателем модели ЗМЗ-417 (92 л.с.).

**В 1992 г.** на основании приказа генеральной дирекции на заводе создается фирма “Автотехобслуживание” для работы с клиентами, в этом же году УАЗ преобразован в АО “УАЗ”.

**В 1993 г.** начинается выпуск автомобилей УАЗ-3151 новой модификации – **УАЗ-31514**. Главные новшества –



УАЗ-452 (А.Соколов)

металлическая крыша, замки дверей, регулируемые сиденья. В августе этого же года в Москве проходит 1-й Российский международный автосалон, организованный АО “АСМ-Холдинг” и АО “Экспоцентр”. Одной из самых крупных экспозиций была экспозиция АО “УАЗ”.

**В 1994 г.** в большом семействе автомобилей УАЗ-3151 появилось пополнение – **УАЗ-31514-010** с пружинной подвеской. В октябре этого же года заводу вручается международный приз “Золотой глобус” за выдающийся вклад в развитие экономики своей страны и интеграцию в мировую экономику, а также за конкурентоспособную и



Опытный УАЗ-3172. 1991



УАЗ-452В (Тантал)

качественную продукцию.

**В 1996 г.** АО “УАЗ” приняло участие в рекламном пробеге по маршруту Москва–Владивосток, посвященному 100-летию российского автотранспорта. В г. Екатеринбурге на международной ярмарке “Европа-Азия-Транзит” автомобиль УАЗ-3160 был удостоен малой золотой медали и диплома.

**13 февраля 1997 г.** пущен новый цех по производству автомобилей **УАЗ-3160 “Симбир”**.



УАЗ-469 (Тантал)

На заводе организовано производство автомобилей малых серий. Первой освоенной здесь моделью стал джип **УАЗ-3153** – “люксовая” версия УАЗ-3151 с удлиненной на 380 мм колесной базой.

**5 августа 1997 г.** с ленты главного конвейера сошла первая опытная партия но-



Опытный УАЗ-3972. 1990

Опытный плавающий вездеход УАЗ-3907







UAZ-3162T. 2000

В 1999 г. начал выпуск новой модели **UAZ-3162** (вариант автомобиля UAZ-3160 с удлиненной колесной базой), продолжились работы по расширению номенклатуры автомобилей на базе серийно выпускаемых моделей (джипа **UAZ-3159 "Барс"**, бортового мини-грузовика со спальным местом **UAZ-39095**). В августе на Московском международном автосалоне



UAZ-3150 ШАЛУН. 1999



Опытный KIAZ-3727. 1986



вых автомобилей UAZ-3160 "Симбир".

В июне 1998 г. UAZ приступил к сборке автомобилей **UAZ-31604 "Симбир"** с дизельным двигателем. В перспективе – появление автомобилей на базе нового грузового шасси, где будут и современный автобус, и новый грузовик, и фермерский автомобиль (новый вариант). В том же году начал выпуск автомобиля **UAZ-2746** с металлическим кузовом-фургонном на удлиненном шасси **UAZ-33036**.



UAZ-39094 ФЕРМЕР (Тантал)

был показан опытный образец минивэна **UAZ-3165 "Симба"**. На его базе разработан мини-грузовик **UAZ-2365**. Выпуск новой серии автомобилей запланирован на 2002 г.

В настоящее время Ульяновский автозавод выпускает 16 основных моделей автомобилей:

7 легковых (фэтон с тентом **UAZ-31512**, "люксы" с металлической крышей **UAZ-31514** и **UAZ-31519**, "стретч-люкс" **UAZ-3153** (колесная база увеличена на 380 мм), **UAZ-3159 "Барс"** и, наконец, гордость завода – **UAZ-3160 "Симбир"** и **UAZ-3162**); 5 грузовых (бортовые **UAZ-3303** и **UAZ-33036** с удлиненной на 250 мм колесной базой и металлической грузовой платформой (с 1995 г.), цельнометаллический фургон **UAZ-3741** (с 1988 г.) и остекленный цельнометаллический фургон с откидными бортами – **UAZ-3741-210**, изотермический фургон **UAZ-2746**); грузопассажирский фургон **UAZ-3909 "Фермер"**, бортовой грузовик с увеличенной колесной базой и двухрядной пятиместной кабиной **UAZ-39094 "Фермер"** и **UAZ-39095**, имеющий удлиненную кабину со спальным местом; микроавтобус **UAZ-2206** и "санитарку" **UAZ-3962**.

Помимо основных моделей с конвейеров сходит около сотни модификаций на любой вкус.

Продукция АООТ "UAZ" поставляется практически во все регионы России и ближнего зарубежья. Предприятие восстанавливает партнерские связи со странами Европы, Азии, Африки. За объем продаж оно имеет Европейский приз "Золотой Меркурий".

В августе 2000 г. на

"Мотор Шоу" завод представил четыре модели: минивэн UAZ-3165, UAZ-3162T с двигателем Toyota, пикап с двухрядной кабиной UAZ-2362 (премьера года) и UAZ-3150 "Шалун" (новый вариант). По итогам конкурса Союза дизайнеров России, проходившего в рамках выставки, UAZ-2362 стал дипломантом в номинации "Форма-функция", а UAZ-3162T победил в номинации "Надежда".



UAZ-3159 БАРС



UAZ-3909

UAZ-452A (Тантал)



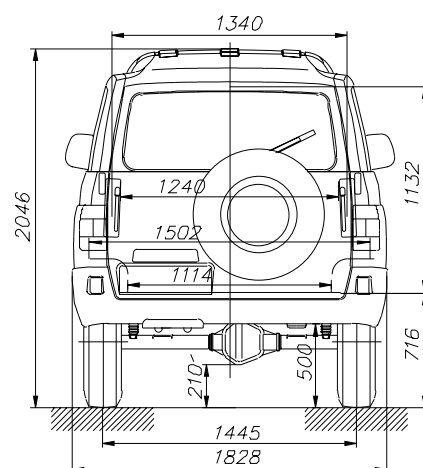
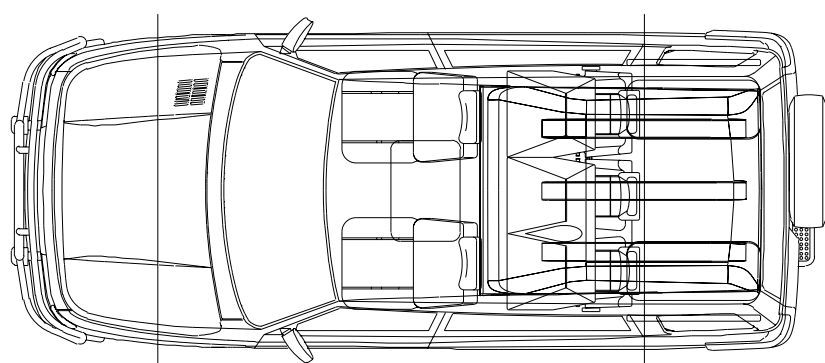
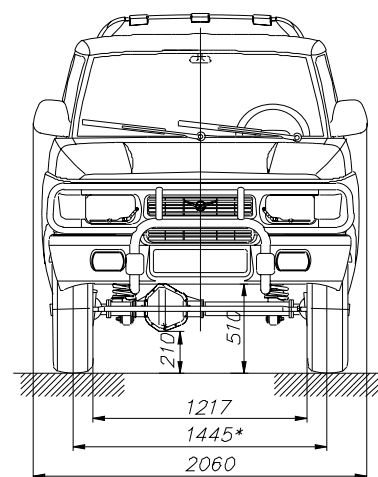
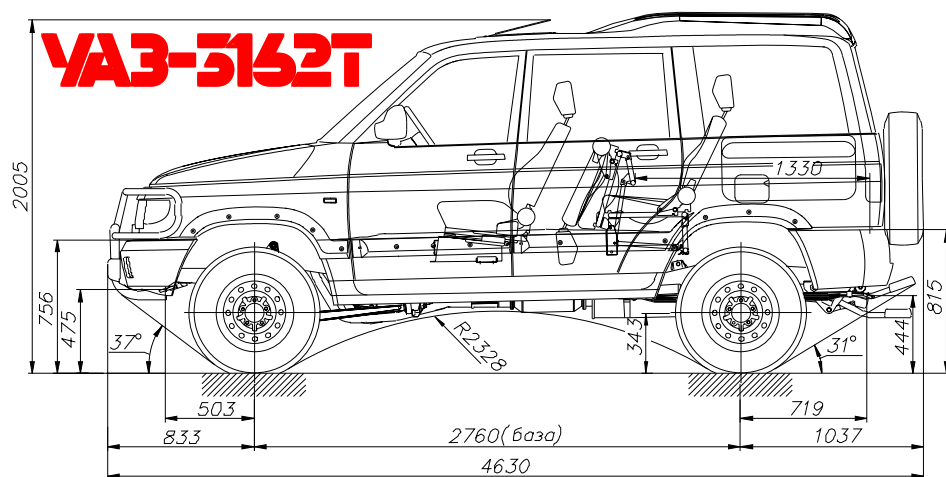
UAZ-2362. 2000



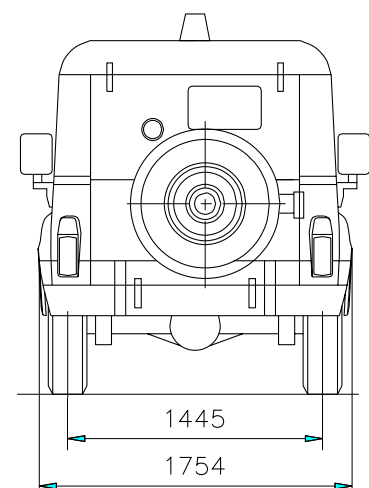
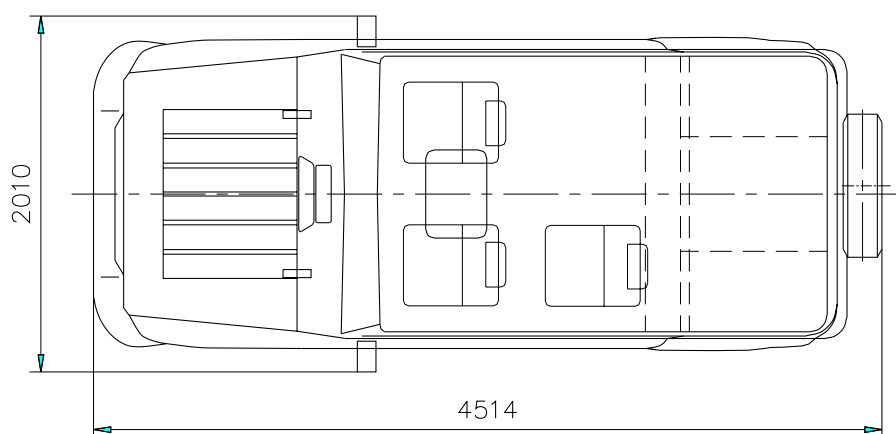
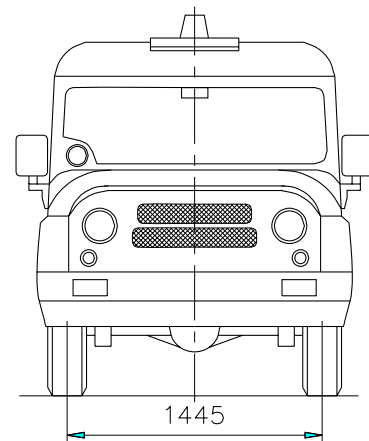
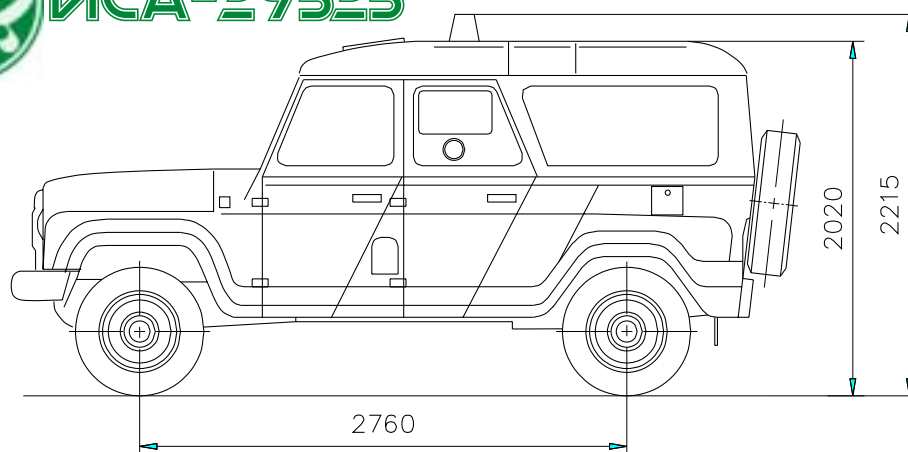
UAZ-3160



UAZ-3160



**ЛИСА-29525**



**МАСШТАБ 1:43**



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ИЗГОТОВИТЕЛИ МОДЕЛЕЙ

Александр БАРМАСОВ\*,  
Санкт-Петербург

## АРСЕНАЛ

Производственное объединение “Арсенал” им. М.В. Фрунзе было основано 9 февраля 1850 г. (Санкт-Петербург, Выборгская сторона). Тогда завод назывался “Новый Арсенал” и производил артиллерийское вооружение. В 1980-х годах “Арсенал” освоил производство масштабных моделей отечественной военной техники. И хотя качество моделей было невысоким (скорее это были металлические игрушки в масштабе 1:43, на 90% состоящие из металла и на 10% – из пластмассы), они пользовались популярностью. Модели танков Т-34-85 предлагались также в виде памятника на постаменте. Аналогичные модели (фактически – ремейки) выпускал и Приборостроительный завод им. 50-летия Киргизской ССР в г. Фрунзе. В 1990-х годах производство моделей прекратилось (при этом производство некоторых интересных моделей так и не успело выйти за рамки опытных партий), а складские запасы были проданы ЛОМО-АВМ.

### Выпускавшиеся модели:

– бронеразведывательная машина БРДМ-2 (1966) – выпускалась с 1985 г., арт. ЛГ-085-01-10277, цена 2 руб. 80 коп.;



– противотанковая пушка БС-3 (1944) – выпускалась с 1984 г., арт. Н-085-01-21-ЛГ, цена 4 руб. 26 коп.;



– бронетранспортер БТР-60ПБ (1965) – выпускалась с 1980 г., арт. Н-085-01-22ЛГ, цена 3 руб. 80 коп.;



– бронетранспортер БТР-70/ГАЗ-4905 (1972) – опытная партия;

– бронеавтомобиль Д-8 (1931) – опытная партия;

– самоходная артиллерийская установка СУ-100 (1944) – выпускалась с 1980 г., арт. ЛГ-085-01-9238, цена 3 руб. 30 коп.;



– самоходная артиллерийская установка СУ-122 (1942) – опытная партия;

– средний танк Т-34-85 (1943) – выпускалась с 1981 г., цена 3 руб. 60 коп.;



– пушка ЗиС-3 (1942) – выпускалась с 1986 г., арт. Н-085-01-1190ЛГ, цена 4 руб. 6 коп.



## ДВИГАТЕЛЬ

Производственное объединение “Двигатель” (Санкт-Петербург) обрело официальное название лишь в конце 1980-х годов. А до этого оно вообще не указывало своего названия ни на моделях, ни на коробках, проставляя лишь почтовый адрес. Металлические (металл – 80%, пластмасса – 20%) модели “Двигателя” не отличались высоким качеством (они состояли обычно из двух десятков деталей и не очень точно копировали формы ку-

зова), но при этом имели такую конструктивную особенность, как открывающиеся двери. Модели предлагались как в картонных коробках нескольких типов, так и в оригинальных прозрачных пластмассовых (display cases). Модели “полуторки” ГАЗ-АА также предлагались в виде памятника на постаменте. В конце 1980-х гг. на ПО “Двигатель” приходилось до 4% общесоюзного выпуска масштабных моделей. Со временем формы изнашивались, и в конце 1990-х производство моделей было прекращено. “Двигатель” был единственным заводом, изготавливавшим модели грузовиков семейства ГАЗ-АА/ААА/60 и микроавтобусов РАФ-977 “Латвия” в промышленных масштабах, поэтому они широко использовались для переделок.

### Выпускавшиеся модели:

– ГАЗ-АА (1932) – выпускалась в 1982–1987 гг., арт. ЛГ-085-01-9676, цена 4 руб.;



– ГАЗ-АА (1932) – выпускалась с 1988 г., арт. ЛГ-085-01-9919, цена 4 руб.;



– ГАЗ-ААА (1934) – выпускалась с 1984 г., цена 4 руб. 30 коп.;

– РАФ-977ДМ “Латвия” (1969) – выпускалась в 1978–1980 гг., цена 3 руб. 50 коп.;



– РАФ-977ДМ “Латвия”, милиция (1969) – установочная партия.

\* Бармасов Александр Викторович,  
Почтовый адрес: А/я 5, п/о Л-216, Санкт-Петербург, 198216, Россия.  
E-mail: barmasov@snoopy.phys.spbu.ru.  
<http://home.lank.net/peresvet/index.htm>  
Тел.: (812) 255-3191.



## СПУТНИК/ИГРОТЕХНИКА

Филиал объединения “Спутник” (Санкт-Петербург) производил всего две модели, тем не менее они сделали объединению имя в модельном мире. В 1982 г. “Спутник” начал производство модели **Peugeot 104** в необычном для отечественных моделей масштабе 1:25 (ремейк № S18, цена 8 руб. 80 коп.), а в 1983 г. оригинальной модели в масштабе 1:43 – знаменитого ленинградского трактора



К - 7 0 1

“Кировец” производства объединения “Кировский завод”. Первые модели были металлическими с резиновыми шинами, под снимающимся капотом – модель двигателя. Но уже в том же году резиновые шины были заменены пластмассовыми колесами (арт. ЛГ-085-01-9930, цена 7 руб.). Вскоре металлические детали модели начали вытесняться пластмассовыми. Начиная с 1988 г. предприятие выпускало полностью пластмассовые модели (арт. ЛГ-085-01-10554, цена 4 руб. 50 коп.). В 1990-х годах филиал объединения стал называться “Игротехника”. К сожалению, в настоящее время производство моделей практически прекращено.

## ПЕРЕСВЕТ

Одной из фирм второй подгруппы является фирма **ООО ИП “Пересвет”/Peresvet Ltd.**, организованная в 1993 г. совместно с фирмой “Тель” в Санкт-Петербурге. До 1996 г. обе фирмы развивались вместе под руководством их основателя – Александра Демур, который, работая на Ленинградском оптико-механическом объединении, участвовал в организации производства первых масштабных моделей на ЛОМО.

С начала 1994 и до середины 1995 г. фирмой “Тель” была реализована программа выпуска масштабных (1:43) моделей автомобилей Уральского автомобильного завода. В программу вошли **Урал-ЗиС-5**, **УралЗиС-21А**, **УралЗиС-352**, **Урал-ЗиС-352** (лесовоз) и два варианта Урал-



**ЗиС-355**. Модель УралЗиС-5 в количестве 5 тыс. шт. была изготовлена по заказу Уральского автомобильного завода, который в июле 1994 г. отмечал своё пятидесятилетие. Для данной модели были разработаны и изготовлены специальные детали. Все указанные модели являлись переделками моделей ЗиС-5 и ЗиС-6 производства ЛОМО-АВМ. В то же время были выпущены масштабные модели автомобилей **ГАЗ-42** и **ГАЗ-42** (лесовоз), **ГАЗ-АА** (лесовоз) (переделки моделей ГАЗ-АА производства завода “Двигатель”), а также **ПМЗ-1** и **ПМЗ-3** (**Урал-ЗиС-352**), **ПМЗ-8** (переделки моделей ЛОМО-АВМ).



В период с конца 1995 до середины 1997 г. фирмой “Пересвет” (к этому времени в её состав вошла и фирма “Тель”) была реализована программа выпуска масштабных моделей пожарных автомобилей на шасси ГАЗ-АА/ААА (переделки на базе моделей ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА производства завода “Двигатель” с использованием деталей производства ЛОМО-АВМ). В программу вошли модели: **ПМГ-1**, **Автодоровец** (ГАЗ), **ПМГ-4**, **ПМГ** с открытой кабиной, **ПМГ-1** (ГАЗ-42), **ПМГ-4** (ГАЗ-42). В этот же период времени выпущены масштабные модели цистерн на шасси ЗиС-5 и пожарный ЗиС-11. Позднее был начат выпуск и других моделей.

Всего с 1993 по 1999 гт. было выпу-



щено более 50 наименований различных моделей автомобилей в масштабе 1:43 периода 1932–1960 гг. на шасси ГАЗ и ЗиС. Из-за небольших объемов выпуска каждой модели (обычно около 200) они мало известны российским коллекционерам, хотя некоторые из них экспортировались в Европу и Северную Америку. “Пересвет” фактически является единственным изготовителем моделей некоторых специализированных автомобилей.



С 1997 г. фирма “Пересвет” занимается также пропагандой и экспортом масштабных моделей, выпускаемых предприятиями России и стран СНГ. В связи с этим в 1999 г. она была реорганизована в ООО ИП “Пересвет” с обновлённым составом учредителей. В настоящее время фирма имеет стабильные непосредственные торговые контакты со многими изготовителями и дистрибьюторами масштабных моделей в странах СНГ и во всём мире и выполняет заказы по почте. Слоган и торговая марка “Пересвета” – “Scale Models From Russia”.

В ближайших планах фирмы “Пересвет” – выпуск очередной версии лазерного диска, посвящённого масштабным моделям производства России и СНГ; программа выпуска полной коллекции масштабных моделей автомобилей МЧС с фотографиями прототипов и комментариями; программа выпуска автомобилей ГАИ/ГИБДД/ДПС в цветах региональных управлений субъектов Российской Федерации с фотографиями прототипов и комментариями; программа поэтапного подбора и выпуска коллек-



ции масштабных моделей военной техники СССР и России в различной окраске с применением различного камуфляжа, фотографиями прототипов и историко-техническими комментариями.

Кроме производства и реализации масштабных моделей, фирма “Пересвет” разрабатывает, производит и реализует обо-



рудование для ГИБДД, медицинскую технику для оториноларингологии, световолоконные декоративные светильники и др.



# КОЛЛЕКЦИОНЕР ИЗ ТОМСКА

Подполковник Дудка Олег Назарович – преподаватель спецдисциплин на военной кафедре ТУСУРа. Родом из Полтавы, той, где Петр I шведов разбил. Его отец, Назар Денисович – офицер-подводник, участник Великой Отечественной войны. Мать – врач. Сестра Людмила пошла по стопам матери. Удивительная семья, в которой мужчины только военные, а женщины только врачи.

После окончания школы в 1977 г. Олег поступил в Высшее полтавское зенитно-ракетное краснознаменное командное училище. Затем служил в Омске, отдаленном таежном гарнизоне. Позже перевелся на военную кафедру ТПИ, затем ТУСУРа.

Как и у любого человека, у Олега Назаровича были и свои увлечения. В частности, автомоделизм. О своем хобби он рассказал нашему корреспонденту. Однако при жизни

коллекционера интервью не вышло в свет. Не так давно Олега Назаровича Дудки не стало.

Тем не менее мы решили опубликовать этот материал как дань памяти человеку увлеченному и искренне любившему свое дело.

– Олег Назарович, что же у вас за хобби, как его правильно назвать, откуда идут его корни, что послужило толчком к вашему увлечению?

– Это – автомобильный моделизм. Я коллекционирую модели-копии автомобилей в 43-м масштабе. Меня всегда интересовал автомобиль. Считаю, самое красивое, что создал Бог, – это женщина, самое красивое, что создал человек, – это автомобиль. А толчком к коллекционированию послужил господин случай. В один из приездов на родину встретился с другом детства. И меня поразила его коллекция. Но серьезно “заболел” этим позже. В 1983 г. будучи проездом в Москве, увидел несколько моделей и сразу купил.

Корни? Они уходят в начало века. Впервые модели-игрушки были выпущены в Германии в 1914 г. И хотя были они примитивными, но так всем понравились, что стали пользоваться большим успехом.

– А в вашей коллекции есть эти модели?

– Да что вы! До нашего времени дожили всего три штуки. Аукционная стоимость каждой – около 20 млн. долл. Обладатель всех трех – Хасигава из Японии, ведущий коллекционер мира, имеющий более ста тысяч моделей в 43-м масштабе. Кстати, он является владельцем крупной фирмы по их производству.

– Мы вас своим вопросом несколько уведли от исторического экскурса.

– Так вот, после первой мировой войны производством моделей занялись Англия и Франция. Интересно, что во Франции практически первой их стала выпускать автомобильная фирма Citroën. Сам Andre Citroën мотивировал это тем, что дети, играющие его моделями, вырастая, становятся покупателями настоящих автомобилей его фирмы.

Модельных держав в мире не так много: Германия, Франция, Англия, Испания, Дания, Голландия, Греция, Португалия, Япония, США, Бразилия, Новая Зеландия и Австралия.

– А как обстоят дела в России?

– У нас

этот вопрос решался в 1973 г. на самом высоком правительственном уровне. Главным “толчком” был видный коллекционер А.В.Юрченко. Оборудование и пресс-формы были закуплены в Англии. И, наконец, в 1975 г. начался выпуск моделей.

– Выходит, как в самой автомобильной промышленности, так и в модельной мы плелись в хвосте?

– Представьте себе, нет. До 1985 г. наши модели считались одними из лучших в мире. Некоторые – с пятью звездочками, а это предел качества. Поставишь на ладонь эту малютку – настоящая машина, все подвижные части работают, двери, капот открываются... И, конечно, такая красота не может мужчину оставить равнодушным.

– Вполне верим. Настоящий мужчина всегда чуть-чуть ребенок.

– Я тоже, будем говорить, не устоял. Стал искать коллекционеров. Одиссею этих поисков опустим. В конце концов мне повезло выйти на коллекционеров, проживающих во всех уголках Советского Союза. Через них стал пополнять свою коллекцию. Ведя обширную переписку, учился правилам коллекционирования, познавал историю как выпуска моделей, так и самого автомоделистроения.

– На иностранных коллекционеров вам, Олег Назарович, удалось выйти?

– Да, хотя поздновато, режим секретности не позволял. Когда разрешили, стал давать объявления в газеты, журналы, но безрезультатно. В 1992 г. мне написал из Италии Бруно Боракко. Оказалось, что он не только солидный коллекционер, но еще и прекрасный знаток российских моделей. Позже узнал, что он работает в итальянском журнале, ведет раздел о коллекционировании моделей в странах Восточной Европы. До сих пор мы ведем с Бруно активную переписку и обмен моделями. Не всегда те экземпляры, которые его интересуют, можно достать в Томске. И здесь мне помогают коллеги из СНГ.

Еще через полгода стал получать письма от других иностранных коллекционеров. Когда появилось мое объявление в журнале Model Collector, меня завалили письмами. Получал даже из таких стран, как Гонконг, Новая Зеландия. Сейчас активно пе-

реписываюсь с коллекционерами из Италии, Англии, Франции, Германии, Бельгии, Ирландии, США и Гонконга.

– Вы сказали, что у г-на Хасигавы в коллекции около ста тысяч моделей. А кому принадлежат наиболее крупные коллекции у нас в России?

– Самая большая из известных мне коллекций в СНГ у Виктора Холодного – 5600 моделей. Причем у него коллекционированием занимается вся семья. Их трехкомнатная квартира состоит, кажется, из одних застекленных стеллажей. Трудно представить, где Хасигава размещает свои 100 тысяч. В Сибири, а точнее на просторах от Урала до Дальнего Востока, лидирует Андрей Твиленев. У него более 2800 моделей.

В коллекции у томича Юрия

Дергачева – 900 шт., у меня – 871. Мы с Юрием познакомились в 1991 г. Стали друзьями. Создали в Томске клуб коллекционеров.

– Скажите, Олег Назарович, в вашей коллекции есть ценные экземпляры?

– Есть несколько зарубежных моделей 1950-х годов, кроме того, российские модели ручного изготовления. Наиболее полно в моей коллекции представлены модели Волжского автозавода.

– Как относятся коллеги-офицеры к вашему увлечению?

– Еще когда служил в армии, одни посмеивались, мол, в игрушки играет, другие – с уважением. Некоторые тоже стали коллекционировать. О каждом своем автомобиле имею практически полную информацию. Знаю все о конструкторе, дизайнера, если автомобиль иностранный, то и о владельце фирмы. Словом, коллекционирую модели, изучаю историю мировой автомобильной индустрии. Вот такое у меня хобби, которым увлекаюсь уже 16 лет. Впрочем, это уже и не хобби, а профессия, которой отдаю очень много времени и сил.





Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 (1969–1976)  
00654 с металлической облицовкой  
радиатора и дисками колес –  
Электроприбор.  
Модель изготавливалась в 1985–1988 гг.  
Выпуск прекращен  
ZIL-MMZ-555, dump-truck  
Manufactured by Electropribor  
in 1985–1988 years

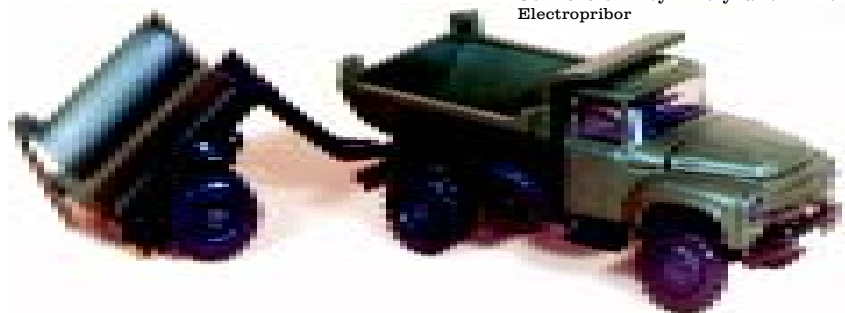


Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 (1969–1976)  
01847 с пластмассовой облицовкой  
радиатора и дисками колес –  
Электроприбор.  
Модель изготавливалась с 1989 г.  
ZIL-MMZ-555, dump-truck  
Manufactured by Electropribor  
at 1989 year

Самосвал газобаллонный  
ЗИЛ-ММЗ-555  
01152 с использованием моделей  
Электроприбор. Выпуск прекращен  
ZIL-MMZ-555, dump-truck  
Conversion by unknown from  
Electropribor. Stopping Manufactured



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 с одноосным  
самосвальным прицепом ЦКБ-А311  
03373 Колыванов с использованием  
моделей Электроприбор  
ZIL-MMZ-555 with 1axle dump-trailer  
СКБ-А311  
Conversion by Kolyvanov from  
Electropribor



Пожарная цистерна ПМЗ-2 на шасси ЗИС-5  
(1937–1940)  
Обозначение изготовителя ПМЗ-3  
00798 ЛОМО-АВМ  
PMZ-2, fire-engine with based ZIS-5  
Manufactured by LOMO-AVM



Пожарная цистерна ПМЗ-2 на шасси ЗИС-5  
(1937–1940)  
00719 ЛОМО-АВМ  
PMZ-2, fire-engine with based ZIS-5  
Manufactured by LOMO-AVM



Пожарная цистерна ПМЗ-2 на шасси ЗИС-5  
(Краснодарский вариант)  
Из коллекции А.Голунцова  
01991 ЛОМО-АВМ  
PMZ-2, fire-engine with based ZIS-5  
Manufactured by LOMO-AVM



Линейка пожарная на шасси ЗИС-5  
Из коллекции А.Голунцова  
01990 ЛОМО-АВМ  
Fire-engine with based ZIS-5  
Manufactured by LOMO-AVM



Пожарная цистерна на шасси ЗИС-5  
Из коллекции А.Голунова  
02036 ЛОМО-АВМ  
Fire engine with based ZIS-5  
Manufactured by ЛОМО-АВМ



Пожарная цистерна на шасси ЗИС-5  
Из коллекции А.Голунова  
02034 ЛОМО-АВМ  
Fire engine with based ZIS-5  
Manufactured by ЛОМО-АВМ



Пожарная цистерна на шасси ЗИС-5  
Из коллекции А.Голунова  
02029 ЛОМО-АВМ  
Fire engine with based ZIS-5  
Manufactured by ЛОМО-АВМ



Линейка пожарная на шасси ЗИС-5  
Из коллекции А.Голунова  
01990 ЛОМО-АВМ  
Fire engine with based ZIS-5  
Manufactured by ЛОМО-АВМ



ЗИЛ-ММЗ-4502, самосвал сельскохозяйствен-  
ный (1975)  
01007 Электроприбор (Каменец-Подольский)  
ZIL-MMZ-4502, farm dump-truck  
Manufactured by Электроприбор



ЗИЛ-ММЗ-4505, самосвал (1986)  
00730 Электроприбор (Каменец-Подольский)  
ZIL-MMZ-4505, dump-truck  
Manufactured by Электроприбор



ЗИЛ-ММЗ-4505, самосвал (1986)  
01879 Голунов с использованием моделей  
Электроприбор  
ZIL-MMZ-4505, dump-truck  
Conversion by Golunov from Электроприбор



ЗИЛ-ММЗ-4505, самосвал (1986)  
01846 Голунов с использованием моделей  
Электроприбор  
ZIL-MMZ-4505, dump-truck  
Conversion by Golunov from Электроприбор





AZLK-2142 "Aleko", хэтчбек (1986)  
01228 металл – АГАТ  
00781 АГАТ  
Изготавливается с 1986 г.  
AZLK-2142 "Aleko", hatchback  
Manufactured by AGAT at 1986 year



AZLK-2142 "Aleko", хэтчбек (1986)  
00791 ALEKO – АГАТ  
Изготавливается с 1990 г.  
AZLK-2142 "Aleko", hatchback ALEKO  
Manufactured by AGAT at 1990 year



AZLK-2142 "Aleko", хэтчбек (1986)  
02102 с багажником – АГАТ  
AZLK-2142 "Aleko", hatchback with  
luggage rack  
Manufactured by AGAT



AZLK-2142 "Aleko", хэтчбек (1986)  
03245 с прицепом-дачей и лодкой  
Досуг по лицензии Компаньон  
AZLK-2142 "Aleko" with boat&home trailer  
Manufactured by Dosug from licencion by Companion



GAZ-A, фаэтон (1932–1936)  
1-й советский легковой автомоби-  
ль с гидравлическими аморти-  
заторами в подвеске колес  
01697 Саратовская лаборатория  
минимodelей  
GAZ-A, phaeton open  
Manufactured by Saratov's Hand-  
build Models Laboratory



GAZ-A, фаэтон (1932–1936)  
00722 тент сложен – Тантал  
GAZ-A, phaeton open  
Manufactured by Tantal

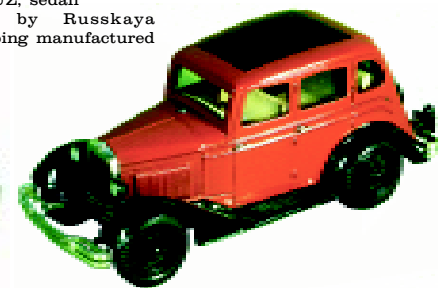


GAZ-A, фаэтон (1932–1936)  
00725 с тентом – Тантал  
GAZ-A, phaeton closed  
Manufactured by Tantal

GAZ-A, фаэтон (1932–1936)  
02848 со сложенным тентом  
и ящиками на подножках –  
Тантал  
GAZ-A, phaeton open with box on  
therunning-board  
Manufactured by Tantal



GAZ-A-АРЕМКУЗ, седан (1935)  
01068 Русская коллекция  
GAZ-A-AREMKUZ, sedan  
Manufactured by Russkaya  
kollekcija. Stopping manufactured





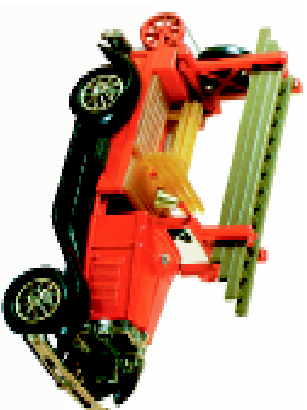
Пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-А  
Фото С.Говорова  
00189 Саратовская лаборатория минимodelей  
Conventional fire-escape with based GAZ-A  
Manufactured by Saratov's Handbuilt Models Laboratory



Пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-А  
Из коллекции В.Дятченко  
01850 с использованием моделей Тантай  
Conventional fire-escape with based GAZ-A  
Conversion by unknown from Tantai



Пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-А  
Из коллекции А.Голунова  
01851 с использованием моделей Тантай  
Conventional fire-escape with based GAZ-A  
Conversion by unknown from Tantai



Пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-А  
Из коллекции А.Голунова  
01853 с использованием моделей Тантай  
Conventional fire-escape with based GAZ-A  
Conversion by unknown from Tantai



A3JIK-2141-23, московское такси (1994)  
00876 с большим фонарем и черной рамкой на двери – АПАТ  
AZLK-2142-23, Moscow taxi with large light lantern & black door-frame  
Manufactured by AGAT



A3JIK-2141-23, московское такси (1994)  
00103 с большим фонарем и оранжевой рамкой на двери – АПАТ  
AZLK-2142-23, Moscow taxi with large light lantern & orange door-frame  
Manufactured by AGAT



A3JIK-2141-23, московское такси (1994)  
02094 750 лет Москве – АПАТ  
Модель выпущена в 1997 г.  
AZLK-2142-23, Moscow taxi anniversary  
MOSCOW 750 YEARS  
Manufactured by AGAT in 1997 year



A3JIK-2141-23, московское такси (1994)  
03229 с малым фонарем – АПАТ  
AZLK-2142-23, Moscow taxi with small light lantern  
Manufactured by AGAT



# “СТОТРИДЦАТЫЙ” ЦВЕТА ПЛАМЕНИ

Александр ГОВОРУХА,  
Николаев (Украина).

Фото Ю.Мильмана и из архива автора



Ранняя версия пожарного насосно-рукавного автомобиля АНР-40(130)-127А

Трудно подсчитать, какие виды работ приходилось выполнять самому массовому грузовику 1970–1980-х годов ЗИЛ-130. Фургоны, краны, самосвалы, тягачи, аварийные машины и многие другие модификации стотридцатого “бегают” по улицам наших городов. Но по праву одной из самых первых городских служб, обративших внимание на автомобиль, следует считать пожарную охрану.

Первые пожарные автомобили на шасси ЗИЛ-130 были изготовлены на Прилуцком заводе противопожарной техники, который считался основным предприятием по выпуску пожарных машин на шасси автомобилей завода им. Лихачева.

В 1965 г. в Прилуках осваивается базовая модель автоцистерны, получившей индекс ПМЗ-63 (ПМЗ – пожарная машина

ных кронштейнах, установленных в задней части автомобиля, подвешивалась рукавная катушка, подобная тем, которые красовались на довоенных машинах. Эта традиция на прилуцких автомобилях сохраняется до сегодняшнего дня.

Наряду с выпуском ПМЗ-63 началось освоение автонасоса ПМЗ-64, имевшего по сравнению с автоцистерной удлиненную кабину, в которой располагалось три ряда сидений: первый в кабине водителя и два других в кабине боевого расчета. Кузов автонасоса соответственно стал короче. Экипаж автомобиля составлял девять человек.

Целых два года новые автомобили проходили испытания в пожарных частях страны, и наконец претерпев некоторые конструктивные изменения, в 1967 г. были запущены в серию под индексами ПМЗ-63А и ПМЗ-64А. Внешне они отличались тра

пециевидными подкрылками над задними колесами. На автомобилях стали устанавливать модернизированную насосную установку ПН-30КФ. На модели более поздних лет выпуска устанавливались насосы ПН-40.

Автоцистерны первых выпусков, так же как и автонасосы, имели такие же кронштейны крепления пеналов, как и пожарные машины 1950–1960 гг. Кронштейны располагались горизонтально, что затрудняло снятие и установку всасывающих рукавов. На моделях конца 1960-х пеналы

стали устанавливать под наклоном, изменив их крепление.

В это же время было принято новое обозначение пожарной техники: ПМЗ-63А получил индекс АЦ-30(130) модель 63А, ПМЗ-64А – АН-30(130) модель 64А. С базовыми пожарными автомобилями завод вел непрерывные эксперименты – устанавливал двухступенчатые насосные установки (АЦ-30(130)-112), изменял форму кузова и комплектовал стационарными лафетными стволами, однако эти работы не вышли за рамки опытных.

В конце 1960-х на Прилуцком заводе были развернуты работы по созданию автоцистерн и автонасосов, предназначенных для эксплуатации в Москве. Эти машины

создавались на базе автомобилей ЗИЛ-130Е с форсированным двигателем.



Модель пожарной цистерны АЦ-30(130)-63/ПМЗ-63

гателем. Прежде чем был создан окончательный вариант, на заводе велись экспериментальные работы, в результате чего появились образцы с эллиптическими пеналами, в которые помещалась трехколенная лестница. В начале 1970-х гг. автомобили были запущены в серию.

Отличительной особенностью автоцистерн АЦ-40(130Е)-126 стало наличие прямоугольных (вместо обычных круглых) пеналов и расположение насоса в кабине. Автонасос АН-40(130Е)-127 кроме оригинальных пеналов (таких же, как и у автоцистерн) получил новую кабину. Между



Модель пожарного насосно-рукавного автомобиля АНР-40(130)-127А (КВ. Украина)

ЗИЛ, 63 – номер модели). Это был первенец нового семейства пожарных автомобилей с унифицированными кабинами, модификации которого завод предлагает и по сей день.

Автоцистерны (первых лет выпуска) выполнены в классическом стиле: sdвоенная семиместная кабина и кузов, в передней части которого устанавливалась цистерна для воды емкостью 2150 л. Через заднюю дверь кузова осуществлялся доступ в насосное отделение, где располагался центробежный насос ПН-30К с консольным расположением рабочего колеса. Трехместная кабина водителя была отделена от кабины боевого отделения невысокой перегородкой. Под четырехместным сиденьем кабины боевого расчета размещалось ручное противопожарное оборудование. На специаль-

Экспериментальная пожарная цистерна АЦ-30(13) с лафетным стволом





Экспериментальный пожарный насосно-рукавный автомобиль АНР-40(130)-127А.



Пожарный насос АН-40(130Е)-127.

дверью водителя и кабиной боевого расчета разместились небольшое окошко, за которое эта машина получила прозвище “трехоконка”. Оба автомобиля обладали высокими динамическими характеристиками, что особенно важно при их эксплуатации в условиях Москвы с ее интенсивным уличным движением.

И цистерна, и насос



Модель пожарного насоса АН-30(130)-64А (Говоруха с использованием моделей KV)



Модель пожарной цистерны АЦ-40(130)-63А (Компаньон)

при среднем расположении насоса имели сзади две одностворчатые двери вместо одной открывающейся вверх, как на серийных машинах.

Исходя из опыта эксплуатации автонасоса модели 127 в 1974 г. для нужд пожарных частей был выпущен автомобиль насосно-рукавный АНР-40(130)-127А с пеналами цилиндрической формы. Машина комплектовалась модернизированным насосом ПН-40У.

В начале 1970-х в Ленинграде на базе ремонтных мастерских разворачивается серийное производство автомобилей газодымозащитной службы АГ-12. Элементы ка-

бины и кузова были взяты от прилуцких машин. За задней двухстворчатой дверью автомобиля располагался переносной дымосос.

В 1977 г. на Прилуцком заводе модернизировали самую распространенную модель – АЦ-40. В новом автомобиле учли все слабые места его предшественников. Изменение претерпели некоторые части кузова: ниши задних колес, подножки кабины, окна дверей боевого расчета. Новая автоцистерна АЦ-40(130)-63Б комплектовалась центробежным насосом производительностью 40л/с.

В середине 1980-х годов новая модель насосно-рукавного автомобиля АНР-40, получившая индекс 127Б, имела простой коробчатый кузов с одновременным перемещением вывода насоса вбок.

После развала Союза в Прилуках продолжали выпускать АЦ-40 и АНР-40 на базе ЗИЛ-130. Машины имеют высокий уровень надежности, а их стоимость значительно ниже, чем у зарубежных аналогов. С момента прекращения выпуска в Москве автомобиля ЗИЛ-130 в

Прилуки стали поступать шасси ЗИЛ-4314 с Новоуральского автозавода, имеющие элементы ходовой части от ЗИЛ-130 и кабину от ЗИЛ-131. К середине 1990-х с конвейера стали сходиться новые автоцистерны. Несмотря на то, что их внешний вид изменился, а в насосном отделении устанавливается помпа украинского производства, автоцистерна



Модель пожарной цистерны АЦ-40(130)-63Б (КВ. Украина)

по-прежнему имеет индекс АЦ-40(4319)-63Б.

Автоцистерны, отслужившие свой срок в России, поступают на капитальный ремонт в ОАО “Пожтехника” (г. Торжок Тверской области) и на Посевнинский машзавод (Новосибирская область). На эти автомобили устанавливаются новые кузова. Торжокская “Пожтехника” разработала вариант кузова со шторными дверями.

35 лет прошло с того момента, когда появился первый пожарный ЗИЛ-130, а он до сих пор несет круглосуточную вахту, охраняя жизнь и спокойствие людей.

Чертежи автомобиля АЦ-40(130)-63Б, выполненные автором, будут опубликованы в следующем номере журнала.

Модель насоса пожарного АН-30(130)-64А с рукавным прицепом (КВ, Украина)



Пожарная цистерна АЦ-40(130Е)-126 с прямоугольными пеналами



Пожарная цистерна АЦ-40. Фото И.Ключкова (Латвия)





# ПРОФИ ПО МНОГООСКАМ

Рустэм ИСМАГИЛОВ,

Минск (Беларусь).

Фото Ю.Мильмана и автора

бодное время занимался музыкой, играл на гитаре в одном из многочисленных самодеятельных ВИА и зачитывался фантастикой. Однажды ему в руки попала подшивка журнала “Зарубежное военное обозрение” с фотографиями и проекциями НАТОвской бронетехники. Сделал несколько моделей танков в том масштабе, в котором они были опубликованы, используя для этого

целлулоидные ученические линейки и треугольники, пластмассовые пуговицы и клей “Китификс”. Получилось довольно примитивно, но главное, понравился сам процесс. В большом восторге от этих танков был Юрий приятель. И они совершили обмен: модели на полное собрание советской фантастики 1965–1988 гг. (большой дефицит по тем временам).

Когда в торговой сети стали появляться саратовские модели, Юрий решил собирать модели “по второму кругу”. Первой был красный Москвич-403, затем пошли Руссо-Балты и другие. В 1990 г. он случайно узнал о существовании в Минске независимого клуба коллекционеров машинок и проводимой им выставке. Побывав на ней, был приятно удивлен разнообразию вариантов КамАЗов, переделанных из казанских моделей. Купив несколько конверсионных грузовиков в качестве образцов, решил заняться расширением своей коллекции, самостоятельно “доводя до ума” заводские. Основной темой стали различные будки, кунги, монтируемые на любые стандартные шасси и автокраны, которые удавалось купить или выменять. Через пару лет “созрел” до самоделок. Первыми были три разновидности бортовых “Колхид”. Однако оценка этих моделей клубными “старожилками” была весьма прохладной.

Признав их оценку объективной, без сожаления расстался с ними и автомобильной тематикой. Вновь переключился на танки, которые склеивал из зарубежных покупных наборов в масштабе 1:35. В клубе “Микромодель”, в который влились автомоделисты, познакомился с “самолетчиком”, работающим на МЗКТ. Оказалось, что они соседи по двору. Стали ходить друг к другу в гости. Как-то сосед попросил сделать для начальства своего завода к какой-то юбилейной дате модель четырехосного самосвала МЗКТ-6515. Заказ был выпол-

нен быстро и качественно, хотя многое в модели пришлось упростить, чтобы уложиться в срок. Руководству завода “сороконожек” модель понравилась. С Юрием заключили договор, и пошли регулярные заказы на весь типаж машин, выпускаемых МЗКТ. “Броня” в масштабе 1:35 отошла в сторону, ее место окончательно заняли “многооски”.

За семилетний период сотрудничества с МЗКТ для выставочно-экспозиционного фонда предприятия было изготовлено более 40 моделей многоосных машин, включая полуприцепы и прицепы.

Модели Сиротко отличаются точностью, так как выполнены по чертежам и фотографиям, предоставленным СКБ завода. Степень детализации кабины невысокая (присутствуют только руль и сиденья,



Одна из первых моделей МЗКТ-6515

Внедорожный самосвал МЗКТ-74165



Трубовозный автопоезд МЗКТ-79096



никаких

рычагов, педа-

лей и приборов). Зато,

если перевернуть модель,

сразу видны все особенности сложной ходовой части многоосной машины. Прежде всего точно воспроизведены рама-корыто, рычажно-торсионная подвеска и все основные элементы трансмиссии. Как выразил-



В  
к о н с -

пективном

изложении и

без строгой хроно-

логии творческая био-

графия мастера выглядит

следующим образом. Юрий

Владимирович Сиротко, 39-летний моделист из Минска последние семь лет специализируется в изготовлении моделей-копий автомобилей МЗКТ в масштабе 1:43.

До этого был “чистым” коллекционером и “конверсионщиком”. В школьный период жизни в технических кружках не занимался, но собрал свою первую коллекцию ГДР-овских разномасштабных машинок, главным достоинством которых являлось то, что у них открывались капоты-двери. Впоследствии коллекция была утрачена, о чем он абсолютно не жалеет.

Срочную службу в родном Белорусском

военном ок-

руге, в



инженерных войс-

ках. Дело имел с мощ-

ными КРАЗами-пontonо-

вами, но больше нравились танки, которые переправлялись по наведенным им мостам.

На службе о моделях и не помышлял.

После дембеля работал в разных местах. Владеет многими специальностями. Обзавелся семьей. В сво-



Автопоезд для перевозки тяжелой техники и крупногабаритных грузов в составе МЗКТ-74131 и полуприцепа МЗКТ-9378





МЗКТ-6515 ВОЛАТ



Локатор подсвета и наведения  
30П6 ЗРК С-300  
на шасси МА3-543М

ся автор: “Я бы мог капнуть солярки в бак и фукнуть давление в шины, но все равно этого никто не увидит и не оценит”. Так как модели часто путешествуют по выставкам, они имеют прочность, сопоставимую с аналогичным показателем прототипов.

В технологии изготовления никаких тайн нет. Все основные детали – из листового полистирола толщиной от 0,5 до 5 мм. Инструмент самый простой: нож-резак, напильник, надфили, шкурка. Из-за отсутствия токарного станка для круглой мелочевки используются такие подручные вещи, как транзисторы и диоды для имитации проходных и концевых редукторов, резисторы для огнетушителей, кусочки литниковой рамки с натянутыми на них колечками от разных трубочек — в качестве гидроамортизаторов. Самой удачной находкой было применение нескольких склеенных корпу-



Агрегат бурения скважин  
на шасси МЗКТ-80071

сов аэрозольных баллончиков в качестве контейнера для ракетовоза “Тополь”. Их диаметр совпал с требуемым с точностью до нескольких десятых долей миллиметра. Единственная покупная деталь для моделей — резина. Необходимый типоразмер шин в масштабе 1:43 для минских многоосок делают несколько независимых



Самосвал МЗКТ-6525 ВОЛАТ

производителей, поэтому выбор всегда имеется.

Сам Юра окраской моделей не занимается. Вначале он пробовал скооперироваться с некоторыми клубными ветеранами, но разочаровался в их “малярных” способностях. Уровень “чужой окраски” первых моделей явно вступал в диссонанс с их авторским исполнением. Случай свел с моделистом Александром Радаевым, который не только мастерски владеет аэрографом, но и обладает хорошим вкусом в подборе цвета, максимально соответствующего фирменному. Теперь в руках коллеги модели Сиротко обретают достойное завершение. В среднем на изготовление одной модели уходит от двух до четырех 48-часовых рабочих недель, без учета окраски.

Модели Сиротко регулярно появляются как на стендах МЗКТ, так и на московских специализированных выставках. Их неоднократно вывозили на выставки в Ганновер, Пекин, Ханой и Абу-Даби. В Эмиратах демонстрировались только модели военной техники на базе МЗКТ. Одна из самых габаритных моделей – буровая



Автомобиль КШТ-5001 КРАЯН  
на шасси МЗКТ-6923

установка на шестисосном шасси МЗКТ-79191 – была подарена спикеру Госдумы РФ Геннадию Селезневу во время посещения им предприятия.

Последняя модель – двенадцатиосный МЗКТ-7907 – недавно “перелетела” Атлантику и оказалась в Вашингтоне, где будет демонстрироваться на специализированной выставке осенью этого года. Вполне вероятно, что назад она уже не вернется. Юра, считая ее своей лучшей моделью, этому сильно не огорчился. Главное — его золотые руки всегда при нем.

Цистерна МЗКТ-69237



Контейнеровоз МЗКТ-692372

Пусковая установка 5П35С ЗРК С-300В  
на шасси МА3-543М



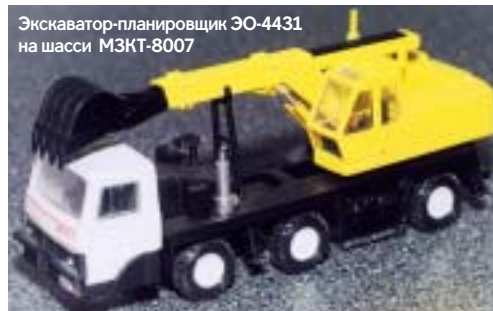
Тяжелый механизированный мост ТММ  
на шасси МЗКТ-7930



Автокран КС-5476 ГАЗАКС  
на шасси МЗКТ-8008



Экскаватор-планировщик ЭО-4431  
на шасси МЗКТ-8007



Шасси МЗКТ-7907



# НАША ПОЧТА

Здравствуйте!

Наверное не ошибусь, если скажу, что появление Вашего журнала стало для большинства автомоделлистов знаменательным событием. Ведь до сих пор в литературе автомобильная тематика для моделлистов прочно занимала последнее место. То, что появляется в печати, имеет, как правило, "военный уклон"...

... И еще одно. Хочу, наконец, внести ясность в происхождение моделей Руссо-Балт тип "С" "Русский Огурец". Поскольку я являюсь автором 12 моделей и мастер модели, с которой впоследствии работал В.Князьков, заявляю, что ни "Русская коллекция", ни "Русский вариант" никакого отношения к этой модели не имеют.

Руссо-Балт С24-30, ралли Петербург — Рига — Петербург (1909)  
И.Борцов. Март—апрель 1992 г. Материал: задние крылья, кузов, сиденья и запаски — литье из смолы. Всего с сентября 1990 по август 1992 г. изготовлено 11 моделей.



Одна из первых моделей, которые я изготавливал целиком из оргстекла, была подарена мной Ю.[Г.] Гаврилову. Некоторое время спустя его посетил Г.Козлов, готовивший материалы для первого каталога "Автомобиль на ладони". Практически все модели из личной коллекции Гаврилова попали на пленку Козлова, а потом и в каталог. Может быть, Гаврилов планировал в будущем приобрести у меня мастер-модели и, опережая события, сообщил Козлову ложную информацию. Или составители каталога что-то сами не допоняли. Так или иначе, но сначала в каталоге "Автомобиль на ладони", а теперь и в Вашем каталоге появилась не-



И.Борцов. Первая модель Руссо-Балт "Огурец" (март 1990). Кузов модели клееный из оргстекла без отбортовки кокпита (слишком "мелкое" дно кузова (поддон). Большие ременные замки

верная информация.

И последнее. Когда под фотографией автомобиля или в тексте мы видим числа 19...—19..., подразумеваются годы выпуска. Как правило, экспериментальные и гоночные автомобили выпускаются, вернее, изготавливаются в единственном экземпляре, т.е. один раз. Поэтому, может быть, только год выпуска, а не годы. Это в полной мере относится к "Русскому Огурцу". Машина, созданная в 1913 г., в дальнейшем модернизировалась, но это был единственный экземпляр данного типа.

Что касается модели Руссо-Балт С24-55, так называемой "Монте-Карло", то оригинал датируется опять-таки лишь 1912 г. (мастер-модель, февраль 1995 г., тираж в 1995 г. Володичев-Никитюк).

И.В.Борцов (Нижний Новгород)

• Энтузиаст грузовых автомобилей ищет контакты с коллегами. Обмен фотографиями, каталогами. 220050, Беларусь, Минск, а/я 54. Владимиру Чехуте.

• Куплю подробные чертежи US-6 Studebaker. 460047, г. Оренбург, ул. Юн. Ленинцев, д. 8/2, кв. 38. В.Л. Ловыгину.

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 — самоадресный конверт; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

## БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ  
ПРОДАМ  
ОБМЕНЯЮ  
РАЗНОЕ

☐  
☐  
☐  
☐

Почтовый адрес \_\_\_\_\_

## ОЖИДАНИЯ НЕ ОПРАВДАЛИСЬ

В начале октября в Москве в выставочном комплексе на Красной Пресне проходила 6-я международная выставка "Мир детства-2000". На стендах помимо продукции отечественных и зарубежных производителей игрушек были представлены товары десяти фирм, специализирующихся на производстве и продаже сборных пластиковых моделей самолетов и кораблей в различных масштабах, а также авто- и бронетехники в масштабе 1:35. Еще четыре фирмы предложили посетителям модели автомобилей в масштабе 1:43. К примеру, представители фирмы "NEW-RAY TOYS CO., LTD" демонстрировали четыре модели легковых автомобилей, а на стенде фирмы "Той ДиКо", являющейся официальным дистрибьютером компании "MATTEL", мы увидели всего лишь одну модель фирмы "МАТШВОХ".

Наибольший интерес вызвала экспозиция фирмы "Русская коллекция" с улучшенными по качеству сборки, отделки и покраски моделями ЭЛЕКОНа в оригинальной упаковке (подробнее о "Русской коллекции" читайте на второй странице обложки).

Несмотря на то, что выставка имела

статус международной, впечатление она оставила не самые лучшие. По непонятным причинам на ней практически не был представлен ни один из отечественных производителей масштабных моделей. Словом, ожидания любителей моделизма не оправдались.

Наш корр.



Фирма KI-models (Израиль) предлагает коллекционерам следующие модели:  
● Citroen C-15 (пожарная служба Израиля)  
● Citrien Berlingo (почтовая служба Израиля).  
● Модели изготовлены в масштабе 1:43 фирмой Eligor (Франция) по специальному заказу ограниченной серией в 500 экз. каждая. Модели сопровождаются специальным сертификатом. Стоимость модели 35 долл. США без учета почтовых расходов. Оплата – почтовым переводом.  
● Дополнительная информация по адресу: KI-model, P.O. Box 325, Holon, ISRAEL или по телефону: ++ 972-3-5017830 (Игорь)



## 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.

### Вульгарные колымаги. – Army-Book, 2000. –24 с.: ил. – Сер. «Автомобильные войны», кн. 1.



Недавно мне в руки попала книга "Вульгарные колымаги". Прежде всего она меня заинтересовала своими фотографиями. Признаюсь, я всегда был неравнодушен к большим американским автомобилям, одним своим видом внушающим уважение и придающим уверенность в себе. Помню, еще в детстве я листал проспект с изображением американских автомобилей именно того периода, который отражен в книге. Уже тогда они покорили меня (особенно на фоне отечественного автопрома). Чувство восхищения осталось до сих пор.

Я, конечно, отношусь к дилетантам. Все мои знания об американских автомобилях конца 50-х годов до прочтения этой книги ограничивались лишь их восприятием по фотографиям, да выставкам, проводившимся в последнее время клубом "Автоамерика". Благодаря большому количеству фотографий книга производит хорошее впечатление. К сожалению, все они черно-белые, но это легко объяснимо – цветная печать очень дорога. А в целом мне книга понравилась.

На последней странице книги помещен план издания брошюр этой серии. Он впечатляет: 19 названий. Не все интересно мне, тем не менее я думаю, что любители и американских, и японских автомобилей смогут их оценить. Возможно, в дальнейшем география будет расширена. В заключение хочется пожелать авторам данной серии счастливого пути в бурном море отечественного книгоиздания.

Александр Шкаев,  
главный редактор журнала  
"Автомобильный моделизм"



## ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



БENZ Patent Motor Wagen. 1886 (Киев)



Кабина 53Л6 на полуприцепе МАЗ-938 (ВИКО-моделс)



БЗ-35, бензозаправщик. Новая версия в металле (МиниКлассик. Запорожье)



МАЗ-200, военная радиостанция (Кимерия)



МАЗ-200 ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ (Кимерия)



Урал-43206, трактор-гидравлический (Мастерская Дмитриева)



АЦ-40(131)-137, цистерна пожарная. 1967 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Москвич-403ИЭ, пожарная с эмблемой ВДПО (АГАТ. Маркс)



1АЧ, автомобиль с рефрижераторным кузовом на шасси ГАЗ-51А (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Паровой насос 1864 на шасси ЗИС-5. 1938 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



Москвич-408, пожарная с эмблемой ВДПО с 4-мя круглыми фарами (АГАТ. Маркс)



УралЗИС-355М (Лаборатория минимodelей. Саратов)



АЦ-40, цистерна пожарная на шасси КамАЗ-41105. 1995 (Лаборатория минимodelей)



Москвич-427, пожарная с эмблемой ВДПО с 4-мя круглыми фарами (АГАТ. Маркс)



Гитлер (МиниКлассик. Запорожье)



Насосно-бачечный санный ход. 2895 (Лаборатория минимodelей. Саратов)



ИЖ-2125, пожарная с эмблемой ВДПО с 4-мя круглыми фарами (АГАТ. Маркс)

Из Саратовской лаборатории минимodelей нам также сообщили, что *выпущены модели:*

- насосно-линейный рессорный параконный ход марки Пож Н-Л-Р-55;
- насосно-бачечный рессорный параконный ход марки Пож Н-Л-Р-56;
- насосный ручной двухколесный нерессорный ход марки Пож Н-Р-9,
- а в стадии подготовки к производству находятся:
- автоцистерна пожарная с лестницей АЦЛ-3-40-17

на шасси КамАЗ-4310 (АО "Пожтехника");  
– автоподъемник пожарный АКП-30 на шасси КамАЗ-53213 (АО "Пожтехника");  
– газогенераторный грузовик УралЗИС-354. 1959.

Как нам сообщили, модельная группа "ДНЕПР" в ближайшее время запускает в серию модель автомобиля **ЗАЗ-965** в масштабе 1:43 (корпус – металл, остальное – пластмасса). Модель помещена в прозрачный пластиковый футляр.



02076 Corgomobil POLIZEI (1955).  
Лимитированная серия. 1500 экз.



02440 Mini Cooper 40 (1958) YEAR MINI.  
Лимитированная серия. 1999 экз.



02543 BMW 328 neu (1937),  
серебристый металлик



02544 BMW 328 neu "Rennversion" (1937).  
Лимитированная серия. 1500 экз.



02551 Tempo Dreirad "Boy"



03001 Mercedes-Benz L6600,  
tankwagen ARAL



03012 Mercedes-Benz L6600,  
Planen-LKW



04064 BMW 325i Coupe, hellrot



04269 BMW Z3 CHROMELINE.  
Лимитированная серия. 1500 экз.



04349 Porsche 996 Coupe CHROMELINE.  
Лимитированная серия. 1500 экз.



04537 VW New Beetle POLIZEI.  
Лимитированная серия. 2000 экз.



04538 VW New Beetle, черно-золотистый.  
Лимитированная серия. 1000 экз.



04540 VW New Beetle, серебристо-черный  
металлик. Лимитированная серия. 1000 экз.



04592 Rover 75, красный металлик

Фотографии фирмы Schuco (www.schuco.de)



информационный альманах любителей железных дорог,  
транспортной техники и железнодорожного моделизма

# ПОКОПРАНС

## 2001

Подписка "Покопранс" 2001г. (1 полугодие)  
4 номера - 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 сделайте  
почтовый перевод по адресу:  
353812 Самарское а/я 343 Соревнов. О.А.,  
на расчете указанной стоимости, в которую входит  
почтовая доставка по России.  
На обратной стороне почтового перевода в разделе  
"Для письменного сообщения" укажите  
содержание заказа и достоверный адрес

Своевременно подписавшись,  
Вам гарантировано получение  
каждого номера журнала



Издается с 1993 г.



# АВТОМОБИЛИ УАЗ В МИНИАТЮРЕ

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



Начиная разговор о серии моделей автомобилей Ульяновского автозавода, сразу можно сделать приятную оговорку, что их значительно больше, чем многие полагают. Производство 469-х УАЗиков вначале было организовано в Саратове, но немного позднее чем Москвичей, Жигулей, Волг и других... Затем через некоторое время их производство было перенесено в Ульяновск. Там и родилась одна из самых похожих моделей – УАЗ-452В. Но о ней чуть позже. Важно отметить, что в Ульяновске УАЗ-469 “переехал” с некоторыми конструктивными изменениями: несколько большими ручками на дверях, днищем, сделанным не из металла, а из полиэтилена, а также другими едва уловимыми изменениями в кузове.



Серия моделей автомобилей УАЗ-469 характерна еще и тем, что до 1990 г. практически не имела модификаций – коллекционеры довольствовались только базовыми вариантами, богатой цветовой гаммой и ра-

ритетом вроде УАЗ 452В с антенной. Но с начала 1990-х годов ситуация кардинально изменилась. Новые модификации появляются вплоть до сегодняшнего дня. Мало того, Екатеринбургская фирма “Русская Миниатюра” порадовала коллекционеров не только таким шедевром, как ГАЗ-66, но и тремя вариантами “головастика” УАЗ 452Д – бортовым, кунгом и пожарным.

Теперь попробуем охарактеризовать полный ряд модификаций трех моделей автомобилей Ульяновского автозавода: УАЗ-469, УАЗ-452В и УАЗ-452Д. Начнем с первой:

**1. УАЗ-469 (Электромеханический завод. Херсон)** – пластмассовая модель, в равной мере сочетающая в себе черты игрушки и масштабной копии (если ее качественно покрасить, она может иметь довольно неплохой внешний вид).

**2. УАЗ 469 (Тантал. Саратов)** – основная масса этих моделей окрашивалась в песочный, салатовый, вишневый, голубой и

другие интересные цвета). В последнее время появился и камуфлированный, придающий ему совершенно неестественный вид.

**3. УАЗ-469 (УАЗ. Ульяновск)** – здесь в цветовой гамме уже преобладал цвет хаки.

**4. УАЗ-469 с прицепом ГАЗ-704 (Тантал. Саратов)** – изумительный прицеп, очень приятный на вид, но при одном маленьком условии – днище и корпус прицепа металлические. А такое положение вещей, к великому сожалению, было очень недолгим. К тому же цвет автомобиля и прицепа в большинстве случаев сочетался крайне неудачно – синий с красным, хаки с салатовым... А подобрать, разумеется, хочется что-то однотонное и узнаваемое. По-

зднее модель комплектовалась прицепом-полевой кухней.

**5. УАЗ-469 ВАИ (Тантал. Саратов)** – стандартная талповка ВАИ вносит приятное разнообразие в “грядку с зеленью”.



**6. УАЗ-469 штабной пожарной охраны (Тантал. Саратов)** – новая модель для такого старожилы, как 469-й (1994–1996 гг.).



**7. УАЗ-469 штабной пожарной охраны ВДПО (Тантал. Саратов)** – эта модель постарше (1990–1992 гг.) и смотрится дороже, солиднее.



**8. УАЗ 469 UN (Тантал. Саратов)** – особенно эффектно и “дорого” смотрятся экземпляры не чисто белого, а сероватого цвета, что в сочетании с серым тентом придает







модели весьма гармоничный вид. Эту модель (да и другие, собственно говоря, тоже) очень украшает никелированная фурнитура.

**9. УАЗ-469 РОСИНКАС (Тантал. Саратов)** – приятная на вид, но абсолютно бредовая модель. Раскраска модели повторяет раскраску таких моделей, как ГАЗ 3102, ГАЗ-2402, ВАЗ-21213. Бумажная наклейка РОСИНКАС на металлическом корпусе производит тяжелое впечатление, а в случае с УАЗ-469, где она



наклеена на боковину тента, – уже не так шокирует публику. К тому же характерный бежевый цвет и зеленые полосы смотрятся очень приятно и как-то сглаживают всю нелепость внешнего вида модели.

**10. УАЗ-469 КРОСС (Тантал. Саратов)** – очень интересная модель. В начальный период выпуска имела широкопрофильные колеса с надписью “Тантал”, характерный серый цвет,



дуги безопасности, “кенгурятник” (тоже в большинстве случаев из светло-бежевой пластмассы, причем с тампованным номером 64) и полностью родную тамповку, ранее нигде не использовавшуюся. Очень приятная модель, с большим количеством конструктивных изменений. Имеет характерную особенность – номер 64 на капоте почти на всех моделях пропечатывался очень плохо (видимо, из-за слишком сложного рельефа капота и тонкого рисунка), поэтому найти образец достойного качества весьма



затруднительно. Позднее появились варианты модели с дугами безопасности, “кенгурятником”, но без тамповки и со стандартными колесами.

**11. УАЗ-469, аэродромное обслуживание АЭРОФЛОТ-ЭСКОРТ (Тантал. Саратов)** – очень эффектная модель, абсолютно точно соответствующая оригиналу (автомобиль фигурирует как минимум в двух советских фильмах). Это была мелко-



серийная партия, сделанная промышленным способом (родная тамповка полос и аэрофлотовских птиц).

**12. УАЗ-469 ГАИ СССР (Тантал. Саратов)** – не очень “стандартная” модификация. Отсутствует большинство признаков моделей серии ГАИ – нет полос вдоль борта,



надписи “Милиция”. Модель смотрится как-то недоделанно. Возможно, это объясняется технологическими причинами: профиль дверей и кузова слишком сложен для нанесения тамповки того периода. В довершение ко всему, обычно модель окрашивалась не в желтый, а в темно-оранжевый цвет, что выглядит не очень эстетично.

**13. УАЗ-469 ГАИ Россия (Тантал. Саратов)** – как правило, этой модификации была свойственна характерная цветовая гамма: белый кузов с синими дверями и капотом. А вот варианты тамповки на дверях и



капоте и их соотношение были различными (ГАИ, 02, ГАИ в овале и др.).

**14. УАЗ 469 ДАИ (Тантал. Саратов)** – вносит приятное и слегка веселое разнообразие в ГАИшный ряд.

**15. УАЗ 469 ТАМОЖНЯ (Тантал. Саратов)** – интересная и редкая тамповка.

**16. УАЗ 469 ГВАРДИЯ (Тантал. Саратов)** – этот вариант тоже, к большому сожалению, выпускался очень недолго.

