

АМО – ЗИС – ЗИЛ



II. ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Часть 1.

ПРЕДИСТОРИЯ ПЕРВЫХ СОВЕТСКИХ ЛИМУЗИНОВ: КИРОВСКИЙ ЗАВОД В ПРОШЛОМ И НАСТОЯЩЕМ.

История серийного производства легковых автомобилей представительского класса на ЗИСе официально началась в 1933 г., когда завод получил государственный заказ на выпуск таких автомобилей, сразу получивших индекс ЗИС-101. Однако первые советские автомобили представительского класса («Советский Бьюик»), называвшиеся Л-1, были построены в Ленинграде на знаменитом заводе «Красный Путиловец» (ныне ОАО «Кировский завод»). История Кировского завода и построенного в его цехах Л-1, несомненно, заслуживают отдельного рассказа. Как ни странно, масштабные модели первых советских лимузинов Л-1 послужили поводом коснуться очень интересных вопросов становления отечественного тракторостроения и танкостроения, которые пришлось выделить в отдельный очерк, тем более, что стали доступны масштабные копии первых советских тракторов, их зарубежных прототипов, а также советских танков.

ИЗ ИСТОРИИ КИРОВСКОГО ЗАВОДА.

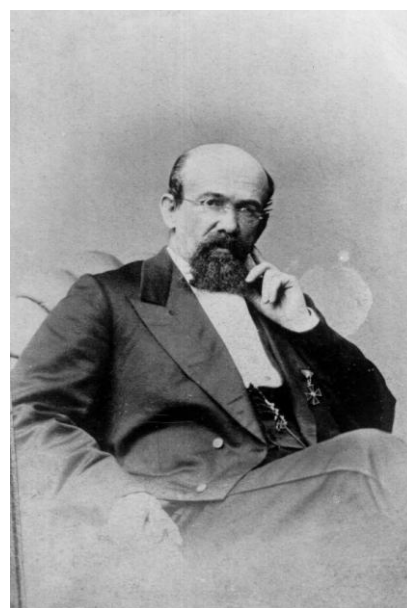
Кировский завод от основания до Октябрьской революции. В конце марта (по другим данным 3 апреля) 1801 г. на седьмой версте от центра столицы Российской Империи Санкт-Петербурга (Почтамт) начал действовать завод, который был назван «Санкт-Петербургский казенный чугунолитейный завод» (с 1868 до 1922 г. Путиловский завод», с 1922 по 1934 г. - «Красный Путиловец»). Он был перенесен сюда указом императора Павла I с острова Котлин. Первой продукцией завода стали пушечные ядра, а первыми управляющими - иностранцы. Вскоре после создания производство становится более многопрофильным, начинается выпуск весов, гирь, пуговиц, фонарей и т.д., а также художественное литье. В 1810 г. завод посетил Император Александр I. После этого визита началась постройка новых каменных мастерских, развитие машиностроительного производства, изготовление паровых машин, механизмов для прокатного отделения, станков. Скульптуры, отлитые в те времена, и поныне украшают Санкт-Петербург. На заводе производят бомбы, снаряды для нарезных пушек, крепления и балки для шпиля Петропавловской крепости, элементы железнодорожных мостов через Обводный канал и реку Славянку. Чугунным и медным литьем, изготовленным на заводе, украшены Нарвские и Московские ворота, триумфальные ворота в Царском Селе, архитектурные ансамбли в Александрии и Павловске.

В 1830-х годах в жизни завода начинается сложный период, который длится до 1868 г. Предприятие переходит из частных рук в казну, затем опять в частные руки, но, несмотря на начатый в 1844 г. выпуск рельсов, завод фактически просто борется за выживание. В 1868 г. завод приобретает российский инженер и предприниматель Н.И.Путилов, который за 12 лет превратил предприятие в многопрофильный

машиностроительный комплекс. История приобретения завода достаточно известным, но небогатым отставным чиновником Морского ведомства оказалась необычной. Современник Н.И.Путилова давал такое объяснение: «...Покупка эта... могла осуществиться лишь потому, что Путилов заручился заказом казны на 2 800 000 пудов рельс, по цене 1 рубль 88 копеек за пуд...». Эти «путиловские» рельсы имели оригинальную конструкцию: предприниматель наваривал на старые изношенные рельсы прочную стальную головку собственного изобретения и снова пускал их в дело. Модернизированные «восстановленные» рельсы оказались прочнее новых импортных и сбывались с большим успехом. В кратчайшие сроки завод стал основным поставщиком рельсов для железных дорог России, освоил выплавку качественных сталей, наладил изготовление броневых листов, железнодорожных вагонов, паровозов, ружей, боеприпасов, пушек, орудийных башен для броненосцев, инструментов, крупногабаритных металлоконструкций, других видов промышленной продукции, многих по собственным технологиям. Именно с именем Н.И.Путилова связано становление завода как крупнейшего машиностроительного, механического и литейного завода России.



Общий вид на Путиловский завод.
Гравюра или картина начала XX века.
<http://www.okipr.ru/encyk/view/222>



Н.И.Путилов (1820-1880)
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



Путиловский завод в начале XX века
(старое фото). http://www.offbeatpiter.ru/wp-content/uploads/2013/10/putilov_plant2.jpg



В цехах завода (фото 1902 г.)
http://www.oldsp.ru/old/upload/photos/a/4/b/80_0_a4ba3368c60602aa762fc11b7963b8f5.jpg

С 1890-х годов на предприятии стало развиваться механическое производство, а в начале XX века – паровозостроение и судостроение. В 1900 г. Путиловский завод занял первое место по выпуску продукции среди российских машиностроительных и

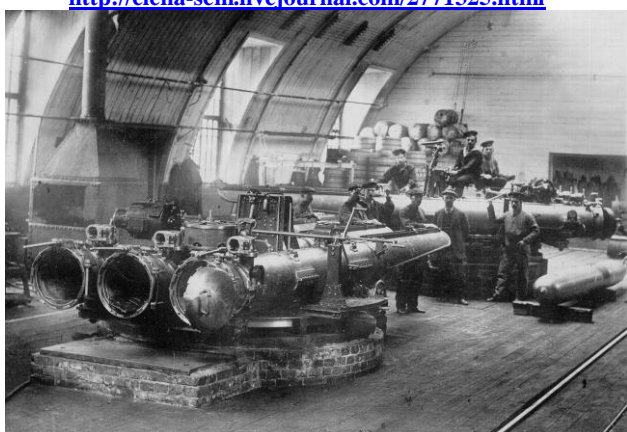
металлургических заводов, а в Западной Европе уступал лишь заводам Круппа в Германии и Армстронга в Англии.



Вид на корпуса Путиловского завода.
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



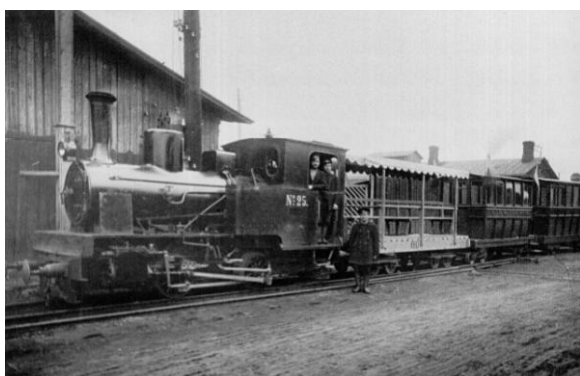
Наружный вид башенной мастерской завода.
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



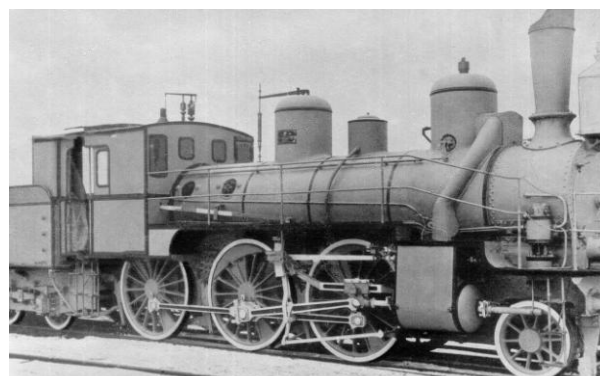
Мастерская для сборки минных аппаратов
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



Вид пушечной мастерской завода
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



Поезд, в котором Николай II следовал
по Путиловскому заводу
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>



Курьерский паровоз конструкции завода
<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>

Начиная с 1905 г., на заводе начинается постройка крейсеров «Доброволец» и «Москвитянин», в 1907 г. спущена на воду канонерская лодка «Кореец», в 1911 г. - самый быстроходный корабль того времени эскадренный миноносец «Новик». В 1912 г. основана отдельная производственная площадка «Путиловская верфь». В годы Первой мировой войны Путиловский завод являлся основным поставщиком артиллерийского вооружения для всей российской армии, крупнейшим арсеналом армии и флота. Сохранились

старинные фотодокументы, наглядно иллюстрирующие насыщенную жизнь огромного завода того времени.

К февралю 1917 г. на Путиловском заводе работало 36 000 рабочих. Завод строил паровые котлы и турбины, артиллерийские башни для линкоров и крейсеров, торпедные аппараты для крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок, много других механизмов и видов вооружения. На заводе была создана первая зенитная батарея, производилась доработка закупленных в Англии броневиков «Остин» и разрабатывалась собственная модификация этих машин. История «Остин-Путиловца» заслуживает хоть и короткого, но отдельного рассказа.

История броневедомобиля «Остин-Путиловец». В августе 1914 г. военное руководство Российской Империи приняло решение закупить в Великобритании броневедомобиля. Главное военно-техническое управление Русской Императорской Армии сформулировало требования к этим машинам. В частности, броневедомобиль должен был иметь бронированную крышу и две независимые пулеметные башни. Таких машин в Великобритании не производили, поэтому было принято решение заказать броневедомобиля английской фирме «Остин» («Austin Motor Company»), расположенная в Бирмингеме. К 1914 г. эта фирма была известна выпуском автомобилей высшего класса, гоночных машин, а также различных грузопассажирских автомобилей с мощностью двигателя от 15 до 60 л.с. В 1913 г. фирма выпустила 1500 машин.



Броневедомобиля "Остин" 1-й серии в 1915 г. Фото из журнала «Нива», 1916, № 4.

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/38/Niva-1916-4-Austin-armored-cars.jpg>



Броневедомобиля «Остин» ведут огонь, 1916 г. Фото из журнала «Нива», 1916, № 21.

[https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_\(броневедомобиль\)/#/media/File:Niva-1916-21-Austin-armored-cars.jpg](https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_(броневедомобиль)/#/media/File:Niva-1916-21-Austin-armored-cars.jpg)

К сентябрю 1914 г. по заказу России фирма «Остин» разработала броневедомобиль с таким же названием на шасси пассажирского автомобиля с мощностью двигателя 30 л.с. Угловатый броневой корпус фирма «Vickers» изготовила из броневых листов толщиной 3,5-4 мм. Это были броневедомобиля «Остин» 1-й серии, которые заказали в количестве 48 штук. Боевой опыт выявил недостатки в трансмиссии автомобилей и слабую броневую защиту. Поэтому многие броневики «Остин» 1-го выпуска были перебронированы на Ижорском Адмиралтейском заводе.

Для броневедомобилей «Остин» 2-й серии начали использовать шасси полутонного грузовика, более мощный двигатель и усиленное бронирование, толщина бронелистов возросла практически в 2 раза. Таких машин было заказано 60 штук. Наконец, в августе 1916 г. были заказаны еще 60 машин 3-й серии, сходных во 2-й.

Характеристики броневедомств «Остин» 1/2/3-й серий.

Годы производства: 1914-1916

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 30/50/50 л.с.

Колёсная формула: 4x2

Длина 4750/4900/4900 мм, ширина 1950/2030/2030 мм, высота 2400/2450/2450 мм

Колёсная база 3500/3500/3500 мм

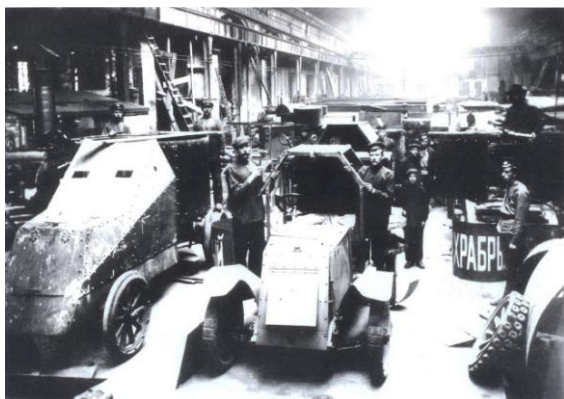
Масса 2660/5200/5300 кг

Максимальная скорость 50-60/60/60 км/ч

Броня: 3,5-4/5-8/5-8

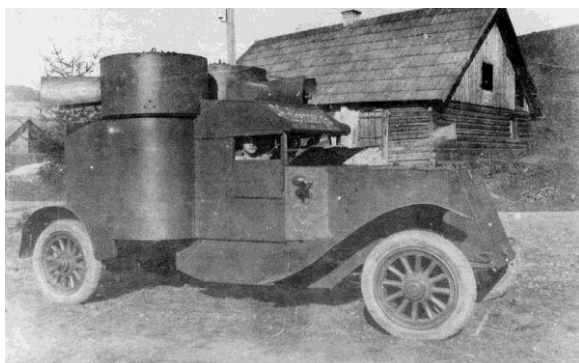
Вооружение: 2/2/2 пулемета

Экипаж 4/5/5 человек



Бронирование броневика «Остин» («Храбрый») на Ижорском заводе, 1915 г.

https://ru.wikipedia.org/wiki/Ижорские_заводы#/media/File:Kolpino-i-kolpinci-20vek-10-1-%2B.jpg



Броневедомств «Остин» 2-й серии в 1916-1918 гг.

<https://libmir.com/book/256384/image>, <https://gazeta.ua/ru/p/823606/>



Красногвардейский «Остин» 2-й серии, предположительно, начало 1920-х годов.

[https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_\(броневедомств\)#/media/File:Ejército-rojo--](https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_(броневедомств)#/media/File:Ejército-rojo--)

Броневедомств «Остин» британской сборки активно использовались российскими войсками на полях Первой Мировой войны, в частности во время Брусилковского прорыва в 1916 г. В дальнейшем «Остины» воевали и в Красной и в Белой армиях. Эксплуатировались эти машины в Германии, Австрии, Японии, Польше, Финляндии и ряде других стран.

В августе 1916 г. в Великобритании были заказаны 60 шасси «Остин» для налаживания сборки броневедомобилей в России на Путиловском заводе. Попытка организовать сборку машин в России была призвана уменьшить зависимость от зарубежных поставщиков и со временем приступить к полноценному производству отечественных броневедомобилей. К 1916 г. был разработан проект бронирования шасси фирмы «Остин» 2-й серии, имевших двойное рулевое управление.

«Остин-Путиловец» на марше.

<https://libmir.com/book/256384/image>



Ленинский броневедомобиль у музея Ленина в Ленинграде <https://www.drive2.ru/b/2912949/> (в настоящее время находится в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи, Санкт-Петербург).

Путиловский броневедомобиль должен был быть по ряду позиций модифицирован. Корпус собирался на усиленном каркасе из щитовой брони Ижорского завода. Основным внешним отличием русских «Остинов» от британских было диагональное расположение башен для увеличения секторов огня. Еще, имелись некоторые отличия в расположении броневых листов, размеров смотровых щелей и др. В настоящее время технические характеристики «Остин-Путиловцев» в разных источниках описаны несколько по-разному. Основные отличия касаются габаритных размеров и бронирования. Можно предположить, что это как-то связано с тем, когда и где собирались машины: собственно на Путиловском или на Ижорском заводе, возможны и другие объяснения. В любом случае, эти отличия минимальны (приведены в скобках).

Характеристики броневедомобилей «Остин-Путиловец».

Годы производства: 1917-1920

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 50 л.с.

Колёсная формула: 4x2

Длина 4900 мм, ширина 2000 (1700-1800) мм, высота 2580 (2400-2450) мм

Колёсная база 3500 мм

Масса 5200 кг

Максимальная скорость 55 (60) км/ч по шоссе, 25-30 км/ч по пересеченной местности

Броня: лобовая, бортовая, кормовая, башни - 7,5 (7-8) мм, крыша - 4 (4,5) мм

Вооружение: 2 пулемета

Экипаж 5 (4) человек

Для повышения прочности шасси планировалось использовать задний мост отечественной конструкции от автомобиля Руссо-Балт Д-24-40. Кроме того, предполагалось, что из 60 машин 39 будут полугусеничными, оснащенными двигателями А.Кегресса. Первые 10 машин должны были быть готовы в январе 1917 г., остальные - изготавливаться по 10 штук в месяц. Однако планы по массовому выпуску

«Остин-Птиловцев» или, как их еще называли, «Путиловских Остинов» или «Русских Остинов», не сбылись.

Первые 20 шасси для броневиков прибыли только в феврале 1917 г., но Путиловский завод в условиях обостряющейся революционной борьбы не смог приступить к установке на них брони и вооружения. Февральская революция и последующие революционные события привели к полной остановке работ над отечественными броневыми автомобилями. Первые экземпляры были выпущены только в марте 1918 г. Позже производство перенесли на Ижорский завод.

Как уже упоминалось, для полугусеничных машин использовали шасси с двигателем конструкции известного в России А.Кегресса.

Из биографии А.А.Кегресса. Адольф Адольфович Кегресс (Adolphe Kégresse) родился в 1879 г. в городе Эрикур (Франция). Он приехал в Россию в 1904 г. после окончания Высшей технической школы города Монбельяр молодой инженер приехал в Россию и поступил на работу в моторный отдел Машиностроительного завода «Г.А. Лесснер». В 1906 г. А.Кегресс поступил на службу в императорский гараж. Вначале он работал шофером, а затем начал заведовать технической частью.



Управление техническим отделом гаража и работу личного шофера Императора А.Кегресс совмещал с исследовательской деятельностью, направленной на улучшение устойчивости и проходимости автомобилей в зимнее время. Для этого имелись все условия - мастерские Императорского гаража не только ремонтировали, но и реконструировали автомобили. А.Кегресс занимался проблемой улучшения проходимости автомобиля по заснеженным трассам, т.к. в России зимой автомобильное движение в России практически прекращалось.



А.Кегресс взял за основу идею немецких инженеров фирмы «Daimler», построивших в 1908 г. опытный полугусеничный автомобиль для пустыни. Для движения по снегу А.Кегресс заменил передние колеса на лыжи, а задние - на мягкие гусеницы, оптимальным материалом для которых оказалась резина. С 1909 по 1916 г. под руководством А. Кегресса были созданы экспериментальные полугусеничные машины на шасси Mercedes, «Руссо-Балт» и «Packard». Затем «приборы Кегресса» использовались на других образцах техники. Летом 1917 г. А.Кегресс вышел в отставку, уехал из России и продолжил работу во Франции.

Фото из архива С. Кирильца
<http://www.gruzovikpress.ru/article/16140-pribory-kegressa-adolf-kegress-v-rossii-i-ego-polugusenichnye-avtosani/>

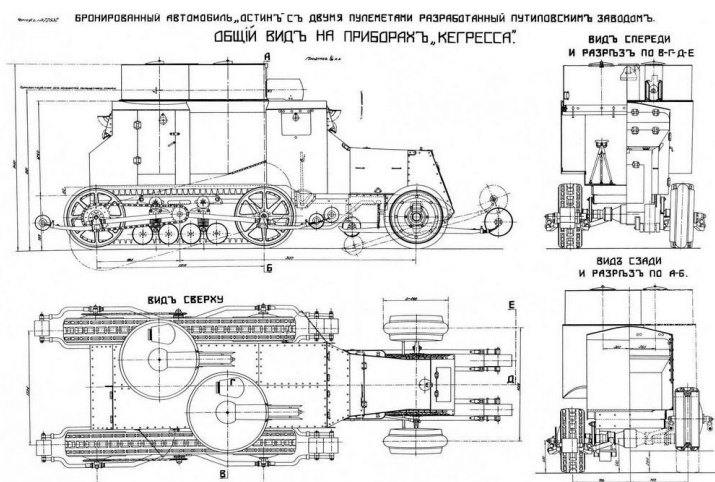


Испытания прототипа «Остин-Кегресс», 1916 г.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/16140-pribory-kegressa-adolf-kegress-v-rossii-i-ego-polugusenichnye-avtosani/>

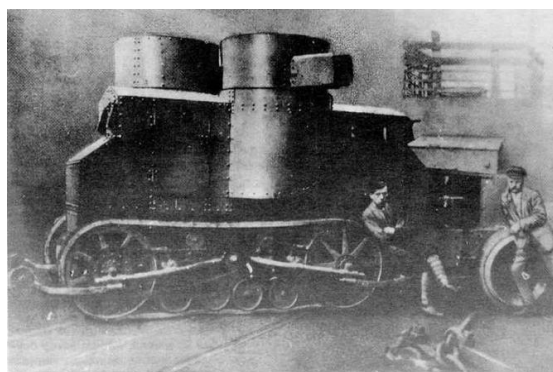
Прототип первого в мире полугусеничного броневика на шасси «Остин» с двигателем Кегресса был испытан в 1916 г. в присутствии Николая II и высших

армейских чинов. При массе 5,8 т броневедомитель с 50-сильным двигателем развивал до 25 км/ч, мог преодолевать подъем до 30° и рвы шириной до 1,6 метров. Броневики такого типа стали нередко называть «полутанками».



Общая схема «Остин-Путиловец-Кегресс»

<https://libmir.com/book/256384/image>



«Остин-Путиловец-Кегресс»

<https://libmir.com/book/256384/image>



«Остин-Путиловец-Кегресс» в крепости

Молдин (Польша) <https://www.drive2.ru/b/2912949/>

В большинстве источников указывают, что за 1918-1920 гг. было собрано 33 колесных и 12 полугусеничных русских «Остинов», а в 1920 г. производство было прекращено из-за недостатка материалов и комплектующих. Лишь в одном источнике (Большая военная энциклопедия http://zonwar.ru/bronetexnika/pojvlenie/Russian_Austin.html) неожиданно указывают, что «за 2 года Путиловский Ижорский и другие заводы Петрограда изготовили свыше 200 таких бронемашин». Вряд ли эта информация точна. Более вероятно, что около 200 машин - это общее число британских и русских «Остинов», выпущенных за весь период их производства.

В Красной армии броневедомители «Остин-Путиловец» находились на вооружении до 1933 г.

Кирилец С. Приборы Кегресса. Адольф Кегресс в России и его полугусеничные автосани.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/16140-priborv-kegressa-adolf-kegress-v-rossii-i-ego-polugusenichnye-avtosani/>

Черкашин А. Броневедомители России: от первых машин до современных. Часть 1. Броневедомители Русской императорской армии. <https://aftershock.news/?q=node/426037&full>

Большая военная энциклопедия http://zonwar.ru/bronetexnika/pojvlenie/Russian_Austin.html

(1917) Броневедомитель Остин-Путиловец веб-сайт «Drive2» <https://www.drive2.ru/b/2912949/>

Austin Armored Car. Легкий броневедомитель. Веб-сайт «Aviarmor»

http://www.aviarmor.net/tww2/armored_cars/greatbritain/ac_austin.htm

Веб-сайт <https://libmir.com/book/256384/image>

Веб-сайт <https://gazeta.ua/ru/p/823606/>

Википедия [https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_\(броневедомитель\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Остин_(броневедомитель))

Википедия <http://ru-wiki.org/wiki/Остин-Путиловец>

Масштабные модели.

«ОСТИН» броневедомобиль 2-й серии английского производства.

Примечание: защитная (темно-зеленая-хаки) окраска.

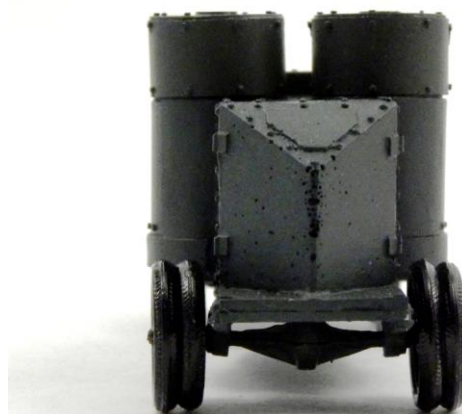
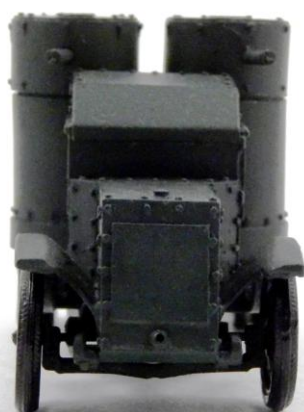
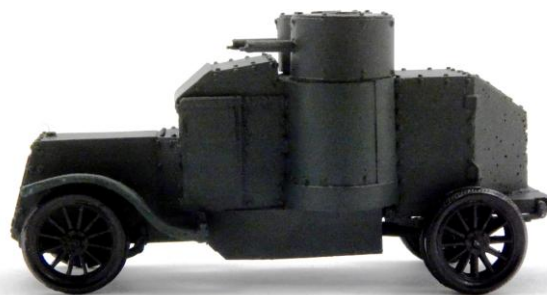
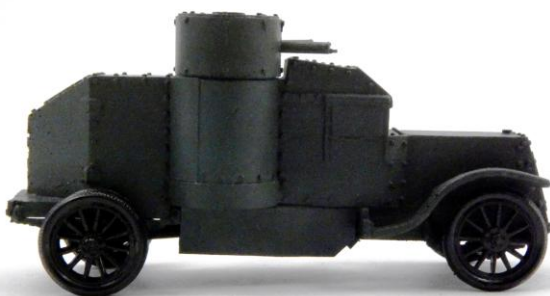
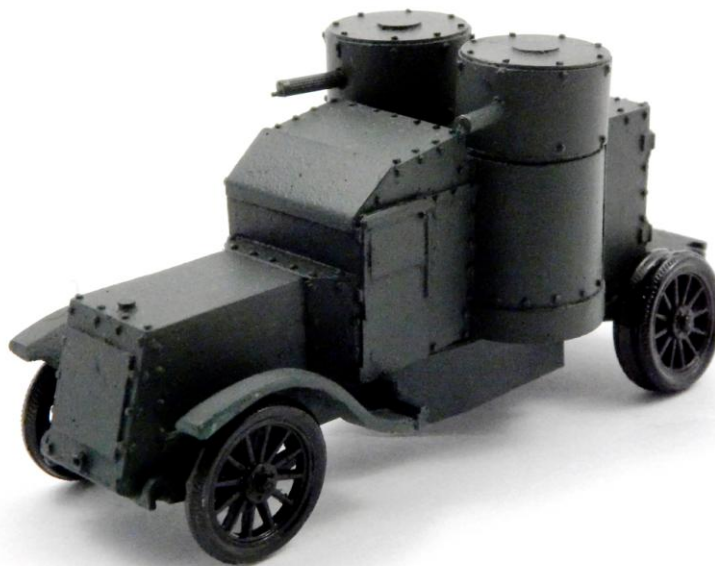
Производитель: Россия (Санкт-Петербург), мастер Сергеев (Дмитрий Сергеев)^{1*}.

Год производства: около 2010

Масштаб: 1:43.

Материал: смола с деталями из металла

*- сведения о фирмах-изготовителях в конце текста очерка.



ОСТИН-ПУТИЛОВЕЦ «БУРЯ» броневедомоциль.

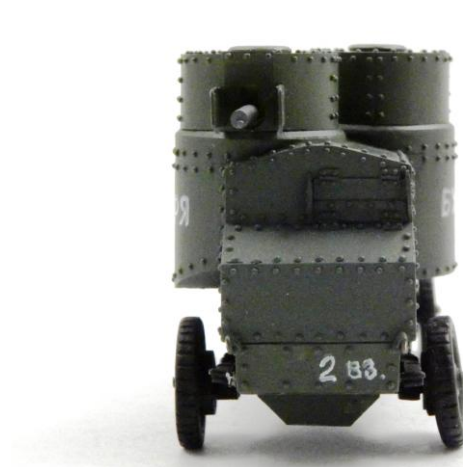
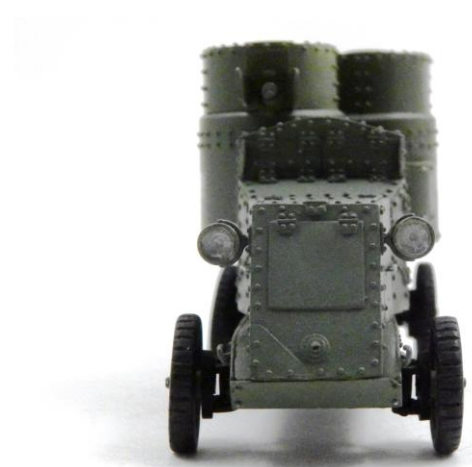
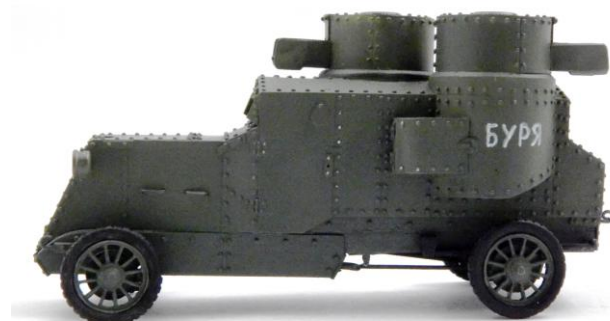
Примечание: защитная окраска, надпись «Буря».

Производитель: Россия (г. Екатеринбург): кит - мастерская «Уральский сокол»², сборка - мастер магазина «Масштаб».

Год производства: 2018

Масштаб: 1:43.

Материал: смола



«ОСТИН-ПУТИЛОВЕЦ» НА ШАССИ КЕГРЕССА броневеомобиль с полугусеничным шасси конструкции А.Кегресса.

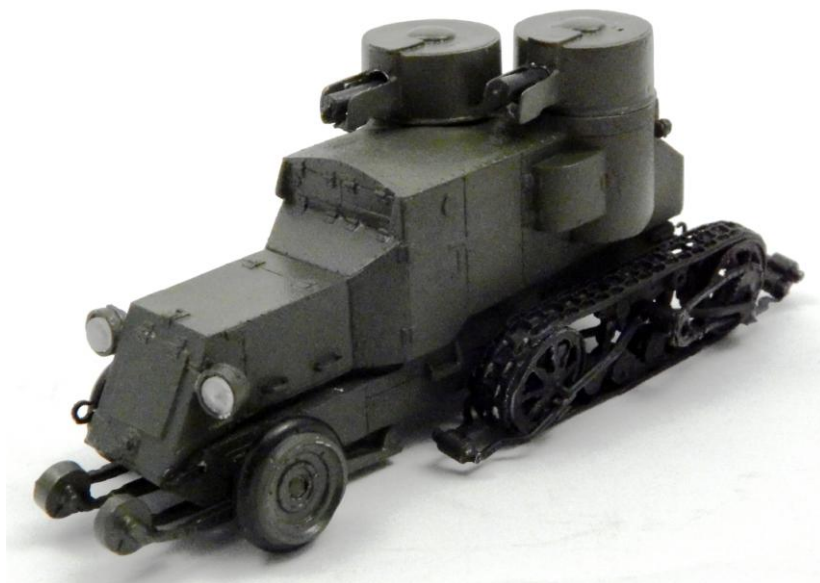
Примечание: защитная (хаки) окраска

Производитель: СССР (Россия), Москва, мастерская «Москва Моделс»³, ручная работа.

Год производства: конец 1980-х-1990-е (приобретение 05.2018).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл



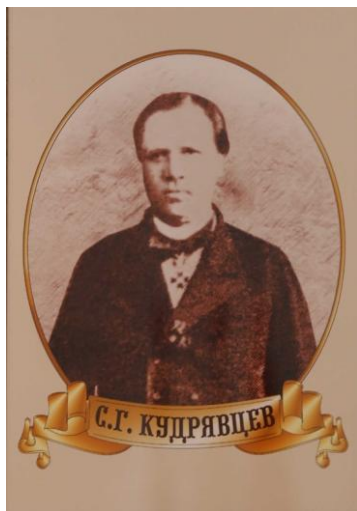
Кировский завод от Октябрьской революции до Великой Отечественной войны. В декабре 1917 г. постановлением Временного рабочего и крестьянского правительства Путиловский завод был национализирован. Первые послереволюционные годы предприятие пыталось работать, даже началась постройка новых цехов по производству тракторов и плугов. Однако Гражданская война и послереволюционная разруха привели к почти полной остановке производства, к 1921 г. на заводе осталось всего около 2 000 рабочих. Лишь после введения НЭПа начинается постепенное возрождение предприятия.

В 1922 г. завод получил имя «Красный Путиловец». В 1924 г. прошли испытания первого советского пахотного трактора «Фордзон-Путиловец» (см. далее) и началось его серийное производство, которое продолжалось до 1932 г., в 1927 г. выпущен опытный паровоз серии «М» - самый мощный паровоз того времени (2200 л.с.). В 1932 г. заводчанами была предпринята неудачная попытка наладить выпуск советских автомобилей представительского класса, названных Л-1 (этому будет посвящен отдельный очерк), шли работы, связанные с танкостроением.

С танковым производством на «Красном Путиловце» того времени связано одно недоразумение. Иногда указывают, что в 1932 г. предприятие готовилось к мелкосерийному выпуску танка Т-26. Это заблуждение. Завод готовился к серийному производству средних танков Т-28, историю которых расскажем позже. Производство же легких танков Т-26 с 1931 г. осваивалось на ленинградском заводе «Большевик», причем с 1932 г. это производство было выделено в отдельный номерной завод. «Красный Путиловец» изготавливал только элементы ходовой части для Т-26.

Продукция упомянутого завода «Большевик» (Обуховский завод) тесно связана с темой настоящего очерка. Вообще, деятельность двух ленинградских заводов - «Красного Путиловца» и «Большевика» нередко пересекалась и дополняла друг друга. Часто указывают, что на Обуховском заводе были произведены первые советские трактора и танки. Это не совсем так: в производстве первых советских тракторов и танков, помимо Обуховского, участвовали Сормовский завод в Нижнем Новгороде, «Красный Путиловец» и ряд других. Можно уверенно утверждать, что на Обуховском заводе производились первые советские гусеничные трактора, скопированные с машин фирмы «Holt Manufacturing Company». Именно на этом заводе в 1928 г. начался регулярный выпуск легких танков МС-1 (Т-18), а с 1931 г. начали серийно производиться действительно массовые танки Красной Армии Т-26. Масштабные копии некоторых образцов техники, выпускавшейся или связанной с заводом, в настоящее время стали доступны в масштабе 1:43, что дает все основания сделать краткий экскурс в его историю.

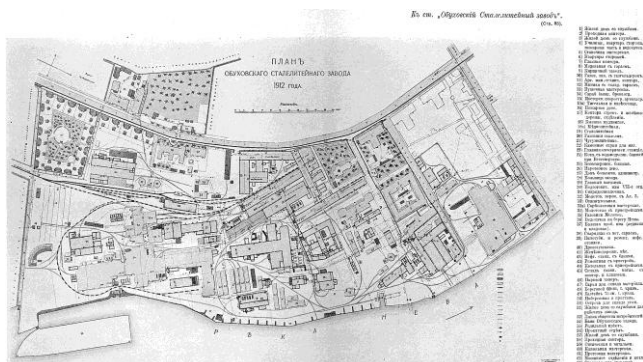
Из истории завода «Большевик» (Обуховский завод). Завод был основан в мае 1863 г. товариществом в составе инженеров П.М.Обухова и Н.И. Путилова и купца С.Г. Кудрявцева по соглашению с Морским министерством.



Слева - П.М. Обухов (1819-1896) - действительный статский советник, горный инженер, ученый-металлург
<https://ru.wikipedia.org/wiki/>

Справа - С.Г. Кудрявцев - петергофский купец, коммерции советник, подрядчик флота
<https://starcom68.livejournal.com/2473147.html>

Завод располагался на Шлиссельбургском тракте в селе Александровском. С 1886 г. официальным хозяином завода становится Морское ведомство Российской Империи.



План-схема Обуховского завода, 1912 г.

[https://ru.wikipedia.org/wiki/Обуховский завод](https://ru.wikipedia.org/wiki/Обуховский_завод)

Производство предназначалось, прежде всего, для выпуска стали по способу, разработанному П.М. Обуховым. Впервые в России на заводе начали работать конвертеры и мартеновские печи, была создана металлургическая лабораторная база, вели исследования известные ученые-металлурги того времени. К началу 1870-х годов Обуховский сталелитейный завод вышел на мировой уровень по производству орудий. Завод выпускал различные артиллерийские системы для флота и сухопутных войск, от легких полевых пушек до тяжелых осадных и корабельных орудий.



Испытания орудий Обуховского завода (фото из музея Обуховского завода)

https://img-fotki.yandex.ru/get/229651/2239249.41/0_28d480_46b32236_orig.jpg

https://img-fotki.yandex.ru/get/243077/2239249.41/0_28d482_377fd635_orig.jpg

С 1884 г. завод стал ведущим заводом России по производству торпед, с 1890-х годов началось производство артиллерийских снарядов и других боеприпасов, броневых плит и др. Перед Первой мировой войной орудиями Обуховского завода был вооружен почти весь российский флот и значительная часть сухопутных войск. В 1900 г. на заводе работало около 4 000 человек, а в 1914 г. - уже 10 266.

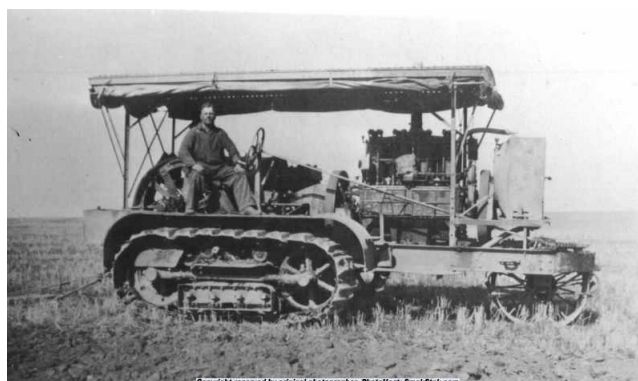
Вскоре после Октябрьской революции Обуховский завод остановился, а в январе 1918 г. практически всех рабочих рассчитали. Тем не менее, спустя полгода завод возобновил выпуск артиллерийских орудий, стал выполнять ремонтные работы для коммунального хозяйства города. Именно в это время в соответствии с заказом Народного комиссариата земледелия от декабря 1917 г., но с существенным опозданием, на Обуховском заводе начались работы по тракторостроению. Выбранный в качестве прототипа гусеничный трактор «Holt 75 HP» был доставлен на завод и разобран для изготовления чертежей. Тракторостроительные работы проходили в не вполне подходящей для этого артиллерийской мастерской по изготовлению орудийных затворов и прицелов. Перед рассказом об обуховских тракторах, немного информации об их прототипах.

Гусеничные трактора «Holt». Предприниматель Бенджамин Холт (Benjamin Leroy Holt, 1849-1920), основатель фирмы «Holt Manufacturing Company», приобрел в начале 1900-х годов патенты на первые гусеничные трактора, разработанные изобретателями Д.Робертсом и Э.О.Домбардом. В 1904 г. он выпустил трактор с паровым двигателем, а затем машину с бензиновым двигателем.

В 1907 г. Б. Холт запатентовал принципиальную компоновку нового трактора, на основе которой были созданы несколько базовых моделей, в том числе 15-тонный «Holt 75 HP». В 1909 г. Б. Холт купил завод у разорившегося фабриканта и в 1910 г. начал выпуск гусеничных тракторов. В этом же году Б. Холт запатентовал торговую марку «Caterpillar» (англ. - гусеница). С тех пор трактора «Holt» выходили под этой маркой, хотя ранние модели часто называют «Holt».



Ранняя эмблема компании «Holt Manufacturing Company»
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=9568904>



15-тонный «Holt 75 HP» на сельскохозяйственных работах в США, 1918 г.
<https://www.smokstak.com/forum/showthread.php?t=28059&page=7>



Ранний (1928 г.) логотип фирмы «Caterpillar» в виде гусеницы и современный логотип компании «Caterpillar Inc.»
<https://enki.ua/articles/istoriya-brendov-stroitelnyy-tehniki-1339>



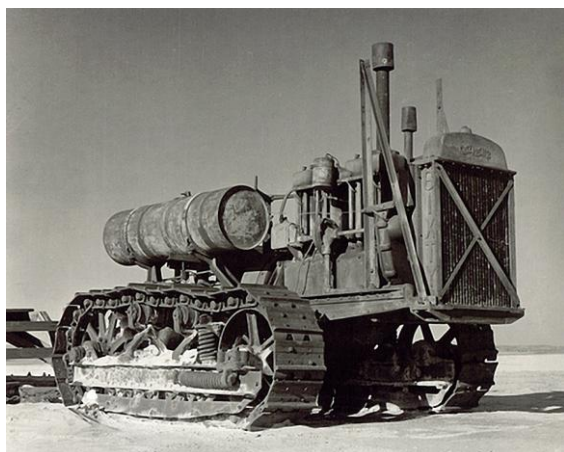
Использование тракторов «Holt 75 HP» в качестве тяжелых армейских тягачей
http://www.landships.info/landships/softskin_articles/images/Holt_15ton_11.jpg
https://media.iwm.org.uk/ciim5/295/841/large_000000.jpg

Массовое производство тракторов «Holt 75 HP» началось в 1912 г. В годы Первой мировой войны эти трактора использовались как тяжелые артиллерийские тягачи в армиях стран Антанты.

В Российской Империи «Holt 75 HP» появился в 1913 г., когда он экспонировался на автомобильной выставке в Петербурге и испытывался Главным управлением землеустройства и земледелия в Киеве. Несмотря на успешные испытания вопрос о приобретении гусеничных тракторов, в частности для перевозки орудий, был рассмотрен военным ведомством только в 1916 г. Осенью 1916 г. в Америке были заказаны первые партии гусеничных тракторов. Политический и экономический кризис 1917 года нарушил все планы закупок, в результате дальнейшая судьба тракторов «Holt» в России оказалась связана с Обуховским заводом.

После окончания Первой мировой войны «Holt Manufacturing Company» переживала не лучшие времена. Несмотря на то, что компания продолжала выпуск нескольких моделей, в том числе 5-тонных «Holt 40HP», она терпела убытки в жесткой конкуренции с фирмой «C. L. Best Tractor Co.» и тракторами «Fordson» компании Генри Форда. В 1925 г. «Holt Manufacturing Company» и «C. L. Best Tractor Co.» объединятся, создав известную во всем мире компанию «Caterpillar Tractor Co.».

История гусеничных тракторов «Holt» и «Caterpillar» в СССР в 1930-х годах будет не полной, если не рассказать о тракторе «Caterpillar Sixty», хотя эту машину на заводе «Большевик» не выпускали. В 1933 г. на Челябинском тракторном заводе (ЧТЗ) начался выпуск дизельного гусеничного трактора «Сталинец С-60», который был копией «Caterpillar Sixty». Последний был разработан на фирме «C. L. Best Tractor Co.» еще до ее слияния с «Holt Manufacturing Company». Конструкция трактора оказалась столь удачной, что с различными модификациями трактор выпускался вплоть до 1932 г. «Caterpillar Sixty» заслуженно считался самым надежным трактором тех лет. Разработанный для сельского хозяйства, он стал популярным на лесозаготовках, в горнодобывающей отрасли и строительстве. В СССР эти тракторы были известны и имели репутацию достаточно мощных, хотя и несколько тихоходных, неприхотливых и надежных машин. Топливом для тракторов служил лигроин (нафта или тяжелый бензин).



«Caterpillar Sixty» на Магадане.
1930-е годы.

<https://www.kolymastory.ru/glavnava/zhizni-i-sudby-dalstroj/gerenshtejn-abram-isakovich/>



Советский «Катерпиллер» -
«Сталинец С-60»

<http://avto-samodelkin.ru/traktor-stalinec-s-60-pervyj-sovetskij-traktor.html>

Правительственные органы СССР приняли решение о выпуске на строящемся ЧТЗ копии «Caterpillar Sixty». Видимо, лицензию на выпуск этого трактора не приобретали, хотя известно, что при строительстве ЧТЗ активно шло сотрудничество с американскими фирмами, в том числе и «Caterpillar Inc.», в частности советские инженеры ездили в Детройт. Можно предположить, что отсутствие у советской стороны лицензии на устаревший трактор, выпуск которого в США был прекращен, не было для американцев весомым препятствием к сотрудничеству и, видимо, реализации каких-то бизнес-

интересов. Реинкарнация «Caterpillar Sixty» в виде ««Сталинец С-60» оказалась очень удачной для СССР, выпуск трактора на ЧТЗ продолжался до 1937 г. Было выпущено более 69 000 тракторов. Трактора успешно трудились не только в сельском хозяйстве, но и успешно работали в различных экстремальных условиях (Магадан, Крайний Север, горы Памира и др.)

В настоящее время «Caterpillar Inc.» является одной из ведущих корпораций мира по производству крупногабаритной специальной техники. Она выпускает землеройно-транспортную технику, строительное оборудование, дизельные двигатели, энергетические установки и др.

Веб-сайт «Brandpedia». История бренда «Caterpillar» <https://www.brandpedia.ru/brand-116.html>

Википедия <https://ru.wikipedia.org/wiki/Caterpillar>

Трактор Caterpillar Sixty, он же "Сталинец" - гусеничный первенец страны советов. Русский техник.

<https://zen.yandex.ru/media/rustechnic/traktor-caterpillar-sixty-on-je-stalinez-gusenichnyi-pervenec-strany-sovetov-5a4122c63c50f755025b6753>

Трактор «Холт». Тракторы. История, люди, машины № 73, Ашет Коллекция, 2017, с. 4-7.

Гусеничный трактор «С-60». Тракторы. История, люди, машины № 76, Ашет Коллекция, 2018, с. 4-9.

Веб-сайт <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/zhizni-i-sudby-dalstroj/gerenshtejn-abram-isakovich/>

Трактор Сталинец (С-60) — первый трактор Челябинского завода <http://avto-samodelkin.ru/traktor-stalinez-s-60-pervyj-sovetskij-traktor.html>

В 1919 г. начались работы по сборке первых обуховских «Холтов 75». Завод должен был собрать 200 тракторов, но удалось собрать только три. В докладе о положении с тракторостроением на Обуховском заводе 1 декабря 1920 года отмечалось: «Три трактора Холта собраны, испытаны и сданы. На 10 тракторов готовы все сложные части ... Заготовительные цеха /за исключением сталелитейной/ выполнили детали трактора на 100 комплектов. Инструмент и приспособления изготовлены в расчете на изготовление 350 шт.». Эти планы выполнить не удалось. Трактора изготавливались небольшими сериями до 1925 г. Всего удалось собрать 50 тракторов «Холт 75». В процессе производства заводу удалось улучшить качество тракторов. Однако к началу 1930-х годов морально устаревшие и изношенные «Холт 75» Обуховского завода были выведены из эксплуатации.

В ноябре 1922 г. по Обуховский сталелитейный завод был переименован в Петроградский Государственный Орудийный Оптический и Сталелитейный завод «Большевик».

Рекламный проспект завода «Большевик»

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=35920994>

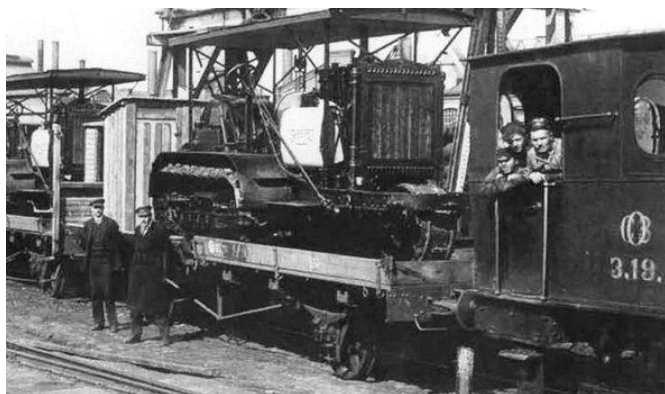


Второй обуховский «Холт» запускался в производство уже на заводе «Большевик». Это был 5-тонный «Holt 40HP», партию которых советские руководители закупили после окончания Гражданской войны. Летом 1922 г. специальная военная комиссия осмотрела прибывшие трактора и приняла решение наладить производство их отечественных копий.

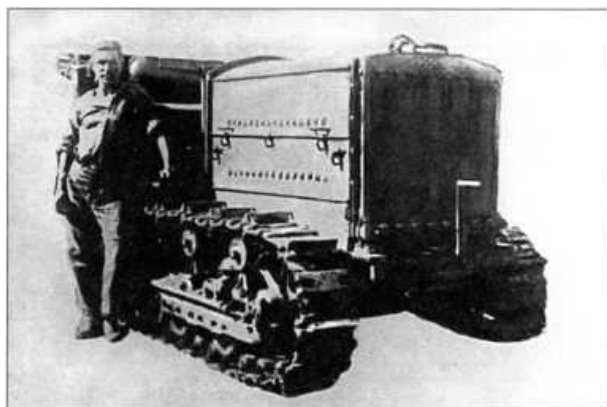
Один «Holt 40HP» отправили на завод «Большевик» в качестве образца для копирования. На заводе трактор разобрали и приступили к изготовлению чертежей. В августе 1924 г. на заводе «Большевик» собрали первый отечественный 5-тонный «Холт», впоследствии ставший называться «Большевик». Выпуск тракторов происходил сериями по 10-20 машин. Отдельные серии имели некоторые конструктивные отличия. Производство тракторов «Большевик» было прекращено в 1930 г.



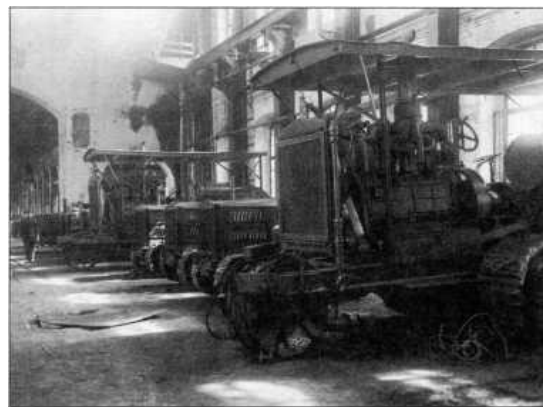
Испытания отечественной копии «Holt 75HP» у здания лаборатории завода «Большевик»
<http://www.citywalls.ru/house4450.html?highlight=%EE%E1%EE%F0%EE%ED>



Отправка готовых тракторов с завода «Большевик», 1924 г.
<https://zen.vandex.ru/media/tractor/1918-god-pervvi-sovetskii-gusenichnyi-tractor-5bebd83722a19100ae42ab57>



5-тонный трактор «Большевик»
<https://arsenal-info.ru/b/book/2392909331/9>



Отечественные копии тракторов «Holt 75HP» и «Holt 40HP» в цеху завода Большевик.
<https://arsenal-info.ru/b/book/2392909331/9>

В 1927 году на заводе «Большевик» начались танкостроительные работы, был создан опытный образец танка Т-16, разработанного в 1925-1926 годах в Московском техническом танковом бюро Главного управления военной промышленности (с 1926 г. - Главное конструкторское бюро Орудийно-арсенального треста). Этот танк имел определенное сходство с первыми советскими танками «Рено Русский» (копия французского FT-17), выпущенными в ограниченном количестве Сормовским заводом в Нижнем Новгороде. Т-16 имел лучшую компоновку, меньшую длину и лучшую маневренность по сравнению с предшественником, а также меньшую себестоимость. После испытаний у Т-16 был выявлен ряд недостатков, исправленных во втором прототипе серийной машины, получившей индекс Т-18. Летом 1927 г. Т-18 был принят на вооружение под обозначением «малый сопровождения образца 1927 г.» или «МС-1».

Первая партия серийных МС-1 была выпущена заводом «Большевик» к осени 1928 г. В 1929 г. к производству танков был подключен Мотовилихинский машиностроительный завод в Перми, но освоение производства на нем шло медленно, тем более, что двигатели, трансмиссии, гусеницы и броню поставляли с завода «Большевик». Кроме того, приборы зажигания, стартеры, свечи зажигания карбюраторы и некоторые другие комплектующие приобретались за рубежом.

Габариты танка МС-1 составляли: длина - 4,4 м, ширина - 2,12 м, высота - 1,76 м. Боевая масса танка составляла 5,3 т; экипаж - 2 человека; толщина лобовой, боковой и

кормовой брони - 16 мм/град., крыши башни и корпуса - 8 мм; вооружение - пушка 37 мм и два 6,5-мм пулемета Федорова; мощность двигателя - 35 л.с.; скорость по шоссе - 16 км/ч, по пересеченной местности - 6,5 км/ч; запас хода - 100 км.



Опытный танк Т-16 во дворе завода «Большевик», 1927 г.

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ee/KVZHD_1929_T_18.jpg



Танки МС-1 на площади Урицкого (Дворцовая площадь), Ленинград, 1 мая 1930 г. <http://war-book.ru/ru/легкий-танк-т-70-2-3-3/#photos-2>

В процессе серийного производства МС-1 подвергался модернизации, менялась башня, вооружение и др. Выпуск завершен в 1931 г., всего выпущено 959 штук. Последнее боевое применение МС-1, как указывают, произошло в ходе битвы за Москву зимой 1941-1942 гг., хотя в некоторых частях они оставались на вооружении до начала 1950-х годов.

Вторая страница танкостроения на заводе «Большевик» началась в 1931 г., когда руководство страны и Красной Армии приняло решение о серийном производстве легких танков Т-26. Кроме того, в 1932 г. был создан Опытно-конструкторский механический отдел (ОКМО) завода «Большевик», который должен был заниматься разработкой перспективных образцов танковой техники.

Из истории танка Т-26. Эти танки были лицензионными копиями английских танков «Vickers Mk. E. mod. A». Инженеры фирмы «Vickers-Armstrongs, Ltd.» разработали эти машины в 1928 г. Партия из 15 двухбашенных танков с пулеметным вооружением и техническая документация были приобретены у этой фирмы советской закупочной комиссией в 1930 г. В феврале 1931 г. постановлением Реввоенсовета СССР танк «Виккерс-26» приняли на вооружение Красной Армии под индексом Т-26.



Легкий танк Vickers Mk. E.

<https://topwar.ru/58346-mnogobashennye-tanki-sssr-chast-1-dvuhbashennye-t-26.html>



Т-26 из установочной партии, 1931 г.

<http://www.kskdivniv.ru/museum/eksponatv/t-26-obr-1931>

Двухбашенный танк Т-25 образца 1931 г. имел массу 8 т, экипаж из 3 человек и противопульную 13-мм броню. Длина танка составляла около 4,6 м, ширина - 2,4 м, высота - 2,4 м. Вооружение: два 7,62-мм пулемета ДТ-29; мощность двигателя: 90 л.с., максимальная скорость около 30 км/ч, запас хода: 140 км.

Весной 1931 г. на заводе «Большевик» началась подготовка к серийному производству Т-26, летом была собрана установочная партия из 10 танков с корпусами из неброневого стали, а осенью из ворот завода вышли первые серийный образцы. Однако реальное производство очень отставало от плана выпуска.

Для интенсификации работ танковое производство и ОКМО завода «Большевик» были преобразованы в «Ленинградский государственный завод № 174 имени К. Е. Ворошилова». Тем не менее, план 1932 г. выполнить не удалось. Сложности производства во многом были связаны с работой смежников - завода «Большевик», Ижорского завода, «Красного Путиловца» и др. В 1932 г. завод № 174 изготовил 1410 танков, предъявил к сдаче 1361, а войска приняли только 950.



Двухбашенный Т-26 с пулеметным вооружением, прошедший ремонт и модернизацию. <https://ruread.net/book/12297/15/>



Однобашенный Т-26 образца 1933 г.
<http://oruzhie.info/tanki/227-t-26>



Колонна танков Т-26 образца 1933 г. на учениях. <https://arsenal-info.ru/b/book/962301773/7>



Однобашенные и двухбашенные Т-26 на параде в Ленинграде 7 ноября 1933 г.
<https://arsenal-info.ru/b/book/4036663831/11>

Постепенно производство стабилизировалось, хотя процент брака оставался высоким, в конструкцию танка вносились определенные изменения и усовершенствования, клепку заменили сваркой, толщина брони возросла до 15 мм. На протяжении первых двух лет танк Т-26 выпускался исключительно в двухбашенном варианте с пулеметным вооружением. С 1933 г. танк стал однобашенным с пушечно-пулеметным вооружением. Сначала башня была цилиндрической, затем конической. Всего было создано 23 модификации Т-26.

Однобашенный танк Т-25 образца 1933 г. имел массу 9,4 т, экипаж из 3 человек и противопульную 13-мм броню. Длина танка составляла 4,62 м, ширина - 2,44 м, высота -

2,33 м. Вооружение: 45-мм пушка со спаренным 7,62-мм пулеметом, мощность двигателя 90 л.с., максимальная скорость 32 км/ч, запас хода 140 км.

До окончания производства во второй половине 1941 г. было выпущено 11 218 танков. Т-26 стал самой массовой боевой машиной Красной Армии в предвоенный период.

Барятинский М.Б. Все танки СССР. Коллекционное издание. - М.: ЭКСМО: Яуза, 2013. - 512 с.

Т-26 (1933). Британец в Красной Армии. Наши танки, №5, Modimio Collections, 2019, с. 3-8.

Многобашенные танки СССР. Часть 1. Двухбашенные Т-26. Веб-сайт «Военное обозрение».

<https://topwar.ru/58346-mnogobashennye-tanki-sssr-chast-1-dvuhbashennye-t-26.html>

Легкий танк Т-26 (СССР). Веб-сайт «Армии и Солдаты. Военная энциклопедия». <http://armedman.ru/tanki/1919-1936-bronetehnika/legkiv-tank-t-26-sssr.html>

Веб-сайт «Oruzhie.info» <http://oruzhie.info/tanki/227-t-26>

Веб-сайт «Ruread.net» Великая танковая война, 1939–1945. <https://ruread.net/book/12297/15/>

Возвращаясь к истории завода «Большевик», отметим, что в предвоенные годы предприятие участвовало в танкостроении в качестве смежного предприятия для специализированных танковых заводов № 174 и Ленинградского завода опытного машиностроения № 185 им. С.М. Кирова.

В годы Великой Отечественной войны завод «Большевик» изготавливал оружие, выполнял ремонт военной техники. В течение нескольких послевоенных лет на заводе шли работы по восстановлению цехов и производства. В начале 1950-х годов проектно-конструкторский отдел начал активно заниматься разработкой новых видов вооружений.

В 1960-1980-е годы завод производил пусковые установки для ракет, оборудование для атомных электростанций и др. Первоначальное название заводу было возвращено в 1992 году — ФГУП «Государственный Обуховский завод». В 2003 году преобразован в ОАО «ФГУП Обуховский завод». С 2002 г. входит в Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей» и работает как предприятие стратегического значения, выпускающее различные виды военной техники.

Барятинский М.Б. Все танки СССР. Коллекционное издание. - М.: ЭКСМО: Яуза, 2013. - 512 с.

Обуховский завод. История развития. Веб-сайт <https://autogear.ru/article/197/292/obuhovskiy-zavod-istoriya-razvitiya/>

Архитектурный сайт Санкт-Петербурга «Citywalls»

<http://www.citywalls.ru/house4450.html?highlight=%EE%E1%EE%F0%EE%ED>

Веб-сайт <http://wikimapia.org/3735170/ru/Государственный-Обуховский-завод>

Веб-сайт <https://starcom68.livejournal.com/2473147.html>

Русский «Холт». Веб-сайт «Arsenal» <https://arsenal-info.ru/b/book/2392909331/8>

Механическая тяга. Часть 6. Железный большевик. Веб-сайт «Альтернативная история»

<http://alternathistory.com/mechanicheskaya-tyaga-chast-6-zheleznyj-bolshevik/>

1918 год: первый советский гусеничный трактор. Веб-сайт <https://zen.vandex.ru/media/tractor/1918-god-pervyi-sovetskii-gusenichnyi-tractor-5bebd83722a19100ae42ab57>

Т-18 (МС-1), легкий танк. Веб-сайт «Энциклопедия военной техники» <http://war-book.ru/ru/легкий-танк-т-70-2-3-3/>

«Первый советский» танк МС-1 (Т-18), история создания и службы Веб-сайт «Армии и Солдаты. Военная энциклопедия» <http://armedman.ru/tanki/1919-1936-bronetehnika>

HOLT 75HP трактор тяжелый универсальный.

Примечание: зеленая окраска

Производитель: Россия-Франция-Бангладеш, фирма «Hachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция» (серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 73).

Год производства: 2017 (30.11.2017).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



С-60 «СТАЛИНЕЦ» трактор гусеничный универсальный дизельный.

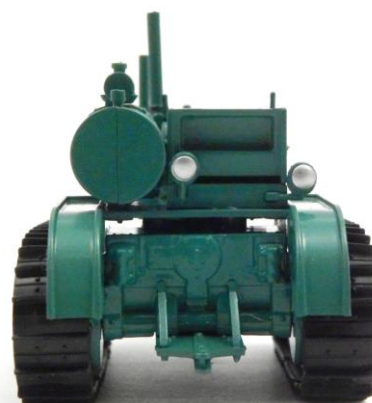
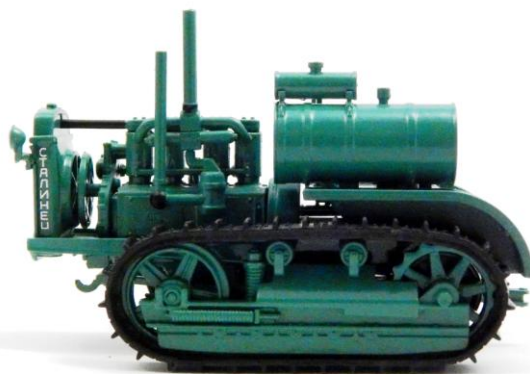
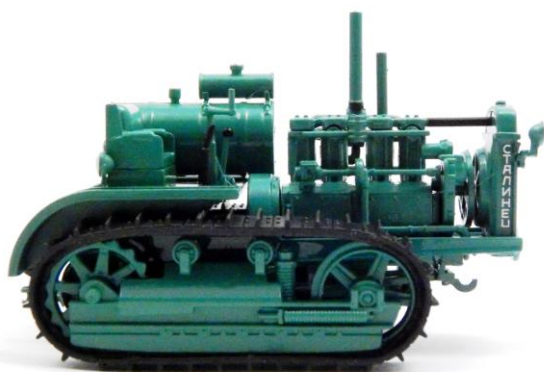
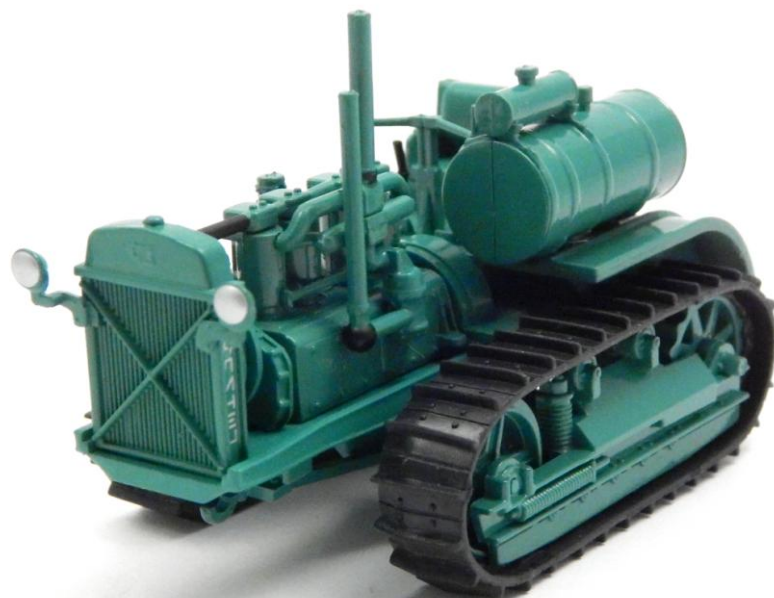
Примечание: зеленая окраска

Производитель: Россия-Франция-Бангладеш, фирма «Nachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция» (серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 76).

Год производства: 2018 (11.01.2018).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



ТАНК МС-1 (1928-1931 гг.) танк легкий (малый сопровождения) Т-18.

Примечание: защитная окраска.

Производитель: Производитель: Россия (Москва), мастерская ModelSroy⁵, ручная работа.

Год производства: 2019 (01.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: смола



ТАНК Т-26 (1931 г.) легкий танк двухбашенный.

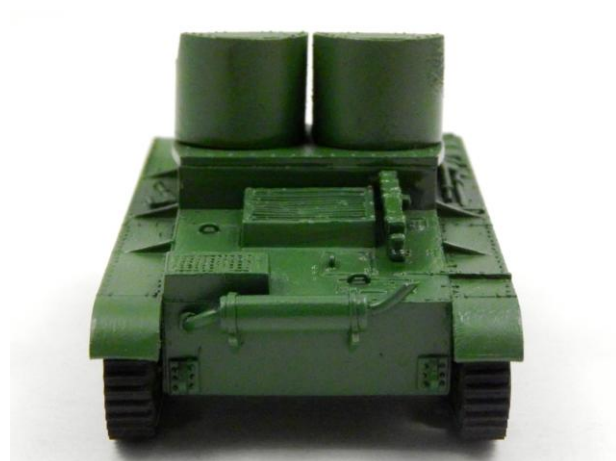
Примечание: защитная (зеленая) окраска.

Производитель: Казахстан (Павлодар), мастерская «ХСМ»⁶, ручная работа (№ Х-6).

Год производства: 2011-2013 (возможно позже).

Масштаб: 1:43.

Материал: смола, металл (жесть), резина



Т-26 (1931 г.) танк легкий двухбашенный с пулеметным вооружением.

Примечание: защитная окраска.

Производитель: Россия (Кострома)-Китай, ООО «MODIMIO»⁷ (серия «Наши танки»⁷ №13).

Год производства: 2019 (09.05.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



Т-26 (1933 г.) танк легкий однобашенный.

Примечание: защитная окраска.

Производитель: Россия (Кострома)-Китай, ООО «MODIMIO»⁷ (серия «Наши танки»⁷ №5).

Год производства: 2019 (17.01.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



Возвращаясь к танкостроению на Кировском заводе в предвоенные годы, подробнее остановимся на истории создания и производства в достаточной степени уникального среднего танка Т-28. СССР в 1930-х годах был единственной страной в мире, серийно производившей многобашенные боевые машины, к которым относился этот танк. Идея использовать большие «универсальные» танки, способные выполнять разные боевые задачи была достаточно распространенной в 1930-х годах. Примером могут служить немецкие разработки тех лет. В период предвоенной советско-германской «дружбы» в 1930 г. на полигоне под Казанью были испытаны опытные экземпляры танков «Grosstraktor» с массой около 15 т. Испытания не были успешными, тем не менее, эти машины послужили основой для создания трехбашенного танка «Nb.Fz.» (Neubaufahrzeug - новопостроенный), три экземпляра которого были построены в 1935 г. Эти танки не принимали участия в боевых действиях и выполняли пропагандистские функции, демонстрируя «мощь рейха».



Средний танк «Grosstraktor II».

<https://mihalchuk-1974.livejournal.com/19738.html>

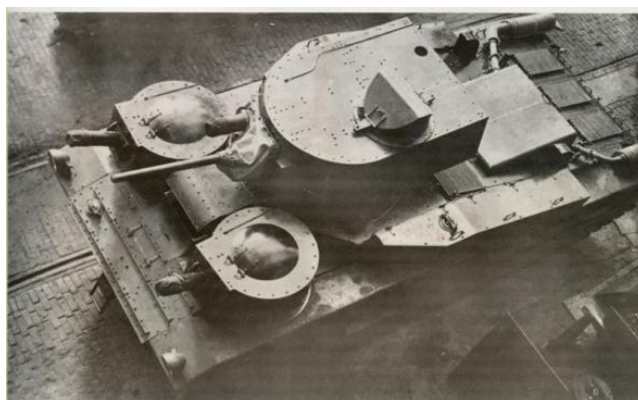


Танки «Nb.Fz.» после прибытия в порт Осло (Норвегия), 1940 г.

<https://topwar.ru/16036-novopostroennyy-tank-panzerkampfwagen-neubaufahrzeug.html>

Велись работы по созданию многобашенных машин и в Великобритании, о чем речь ниже.

Из истории танка Т-28. В 1930 г. в ходе переговоров с фирмой «Vickers-Armstrongs, Ltd.» советская делегация, наряду с приобретением партии «Vickers Mk. E.», ставшими прототипами Т-26, пыталась приобрести средний танк «Vickers Medium Mark III» («Виккерс 16-тонный»). Члены делегации увидели испытания этого танка, прототипы которого обозначились индексами А6Е1- А6Е3 и были изготовлены в 1927-1928 гг.



Средний 16-тонный танк Vickers Medium Mark III.

<https://topwar.ru/58984-mnogobashennye-tanki-sssr-chast-2-sredniv-tank-t-28.html>, <https://32.livejournal.com/703979.html>



Серийный Vickers Medium Mark III в варианте командирского танка.

<https://32.livejournal.com/703979.html>

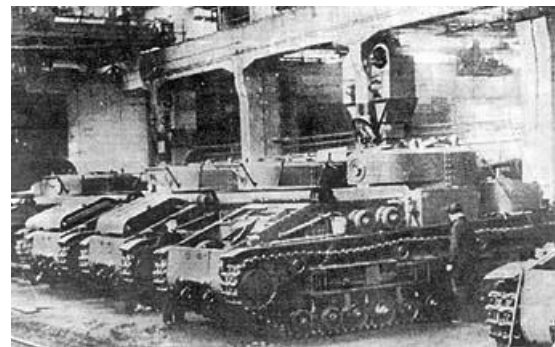
Всего были изготовлены, помимо 3 прототипов, 3 серийных танка Vickers Medium Mark III, которые не были приняты на вооружение, вследствие «их избыточности», и в 1939 г. были утилизированы.

Кроме того, британцы считали его самым совершенным танком того времени. Тем не менее, членам советской делегации удалось не только увидеть танк, но и собрать в разговорах с сотрудниками фирмы «Vickers-Armstrongs, Ltd.» определенную техническую информацию. Изучив собранные данные, руководство РККА поручило выполнить эскизное проектирование нового советского 16-тонного трехбашенного танка двум организациям: Военно-технической академии им. Ф.Э.Дзержинского и вновь созданному в январе 1931 г. танко-тракторному конструкторскому бюро (ТТКБ) Всесоюзного оружейно-арсенального объединения (ВАО). Лучшим оказался проект ТТКБ ВАО. В основу общего расположения агрегатов была положена конструкция Vickers Medium Mark III, а в подвеске использовались элементы, скопированные с немецких «Grosstractor» фирмы «Крупп», испытывавшихся под Казанью.



Прототип танка Т-28

<https://litra.pro/srednij-tank-t-28/kolomic-maksim-viktorovich/read>



Сборка танков Т-28 в цехе Кировского завода, 1935 г.

https://ru.wikipedia.org/wiki/T-28#/media/File:T28_7.jpg

Завершение детальных проектных работ и постройку опытного образца нового среднего танка проводило ОКМО завода «Большевик», которое в начале 1932 г. вошло в состав выделенного из «Большевика» Ленинградского государственного завода № 174 имени К. Е. Ворошилова. Опытный образец Т-28 совершил первый испытательный пробег по двору завода «Большевик» в мае 1932 г. В августе-сентябре 1932 конструкторы ОКМО переработали чертежи нового танка, учитывая результаты испытаний и требования военных. Были изменены конструкция башен и корпуса, трансмиссии и подвески, усилено вооружение. Не дожидаясь изготовления опытного образца, в октябре 1932 г. Совет труда и обороны СССР принял решение об организации серийного производства Т-28 на «Красном Путиловце».

Освоение производства шло трудно, потребовалось реконструировать цех, закупить оборудование, привлечь новые квалифицированные кадры. В течение 1933 г. сумели построить только 41 машину. Настоящее серийное производство Т-28 и запчастей к ним началось только в 1934 г. и продолжилось с разной степенью интенсивности до 1940 г. Всего было выпущено 503 машины.

С решением непростой задачи серийного выпуска Т-28 на «Красном Путиловце» связано возникновение на заводе специального конструкторского бюро - СКБ-2, сотрудники которого в дальнейшем создали тяжелый танк КВ.



Танки Т-28 движутся на Красную площадь, 7 ноября 1939 г.
Фото из книги М.Б.Барятинского, 2013.



Танки Т-28 проходят по Красной площади
<https://topwar.ru/58984-mnogobashennye-tanki-sssr-chast-2-sredniy-tank-t-28.html>



Танки Т-28 в советско-финляндской войне. Из книги: Коломиец М., 2013.
http://forums.airbase.ru/2015/12/t85604_17--t-28.html

За время серийного выпуска танка инженеры внесли в конструкцию танка несколько сотен изменений. Создавались различные модификации, включая скоростные. После советско-финляндской войны, когда стала ясной недостаточная броневая защита танка, проводилось его экранирование дополнительными броневыми пластинами.

Трехбашенный Т-28 разных лет выпуска имел массу 25,4-28 т, экипаж из 6 человек, основную лобовую броню до 30 мм/град., боковую и кормовую броню до 20 мм/град. Длина танка составляла 7,44 м, ширина - 2,81 м, высота - 2,82 м. Вооружение: 76,2-мм орудие и 4-5 7,62-мм пулемета ДТ, мощность двигателя 450 л.с., скорость по шоссе 37-42 км/ч, по пересеченной местности - 20-25 км, запас хода по шоссе 180-190 км, по пересеченной местности - 120-140 км.

Несмотря на то, что к концу 1930-х - началу 1940-х годов Т-28 устарели, они участвовали в боевых действиях и, в целом, зарекомендовали себя эффективными боевыми машинами. Успешным было использование Т-28 при прорыве линии Маннергейма во время советско-финляндской войны. Большинство Т-28 были потеряны в боях начального периода Великой Отечественной войны, в частности из-за дефицита запчастей, которые Кировский завод перестал выпускать в июне 1940 г. Последнее боевое применение Т-28 частями РККА имело место в 1944 г.

Барятинский М.Б. Все танки СССР. Коллекционное издание. - М.: ЭКСМО: Яуза, 2013. - 512 с.

Коломиец М.В. Советский средний танк Т-28. Основная боевая машина РККА. - М.: Эксмо:Яуза, 2018. - 200 с.

Коломиец М.В., Мощанский И.Б. Средний танк Т-28 <https://litra.pro/srednij-tank-t-28/kolomiec-maksim-viktorovich/read>

Проект «Grosstraktor» — уже не тракторы, ещё не танки. Военная энциклопедия. Армии и солдаты.

<http://armedman.ru/tanki/1919-1936-bronetehnika/proekt-grosstraktor-uzhe-ne-traktorvi-eshhvo-ne-tanki.html>

«Новопостроенный танк» Panzerkampfwagen Neubaufahrzeug. Военное обозрение. <https://topwar.ru/16036-novopostroennyy-tank-panzerkampfwagen-neubaufahrzeug.html>

Бронетанковые вивисекторы. Германия, часть 7. Самая последняя. <https://mihalchuk-1974.livejournal.com/19738.html>

«Подсмотренный танк» <https://32.livejournal.com/703979.html>

Т-28. Википедия. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Т-28>

ТАНК Т-28 (1936 г.) средний танк трехбашенный.

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: Казахстан (Павлодар), мастерская «ХСМ»⁴, ручная работа (№ Х-7Д).

Год производства: 2009-2013.

Масштаб: 1:43.

Материал: смола, металл (жесть), резина.



В 1934 г. после убийства С.М.Кирова предприятие получило название «Кировский завод». В этом же году началось производство пропашных тракторов «Универсал» (см. далее). С 1924 до 1941 г. на заводе всего было выпущено около 200 000 различных тракторов. Кроме того, до Великой Отечественной войны завод, кроме тракторов, выпускал паровозы и вагоны, трамваи, двигатели для зерноуборочных комбайнов и др., легированную и нержавеющую сталь, прокат сложных профилей, железнодорожные краны, проходческие щиты для строительства Московского метрополитена, а также боевую технику - артиллерийские орудия и т.д.



Логотип и эмблема
Кировского завода

Продолжались и танкостроительные работы. Упомянувшееся СКБ-2 (главный конструктор Ж.Я.Котин) Кировского завода, задачей которого являлась разработка новых перспективных моделей танков, летом 1938 г. получило задание на разработку тяжелого двухбашенного танка СКМ («Сергей Миронович Киров») с противоснарядным бронированием. Параллельно с СКМ в инициативном порядке был разработан однобашенный «малый танк тяжелого бронирования», который можно было бы оснастить более мощной броней. Опытный образец танка, который получил название КВ («Клим Ворошилов»), собрали к 1 сентября 1939 г. Во время испытаний КВ продемонстрировал явные преимущества перед двухбашенными СКМ. Окончательно судьба тяжелого танка решилась во время советско-финляндской войны, когда КВ прошли первые боевые испытания. В декабре 1939 г. тяжелый танк КВ был принят на вооружение Красной Армии.



Тяжелый двухбашенный танк СКМ, 1939 г.
На этой машине отработали
некоторые узлы и агрегаты,
использованные на КВ. Фото из книги:
Коломиец М.В. Советский тяжелый танк КВ-1.
Первые танки Победы, 2017.
<https://flibusta.herokuapp.com/b/500040/read>



Танк КВ-1 выпуска декабря 1940 года во дворе Кировского завода.
Фото из книги: Коломиец М.В. Советский тяжелый танк КВ-1. Первые танки Победы, 2017.
<https://flibusta.herokuapp.com/b/500040/read>

Сборка первых серийных образцов танка началось в феврале 1940 г. Суммарный выпуск танков КВ на Кировском заводе за 1940 год составил 243 машины. Из 243 танков после первого пробега приняли 153 машины.

Первоначально планировалось, что крупносерийное производство КВ начнется в 1941 г. Однако в июне 1940 появилось постановление Правительства СССР, согласно которому за год завод должен был выпустить 130 машин, вооруженных 76-мм пушкой, и 100 танков, вооруженных 152-мм гаубицей. Такой вариант вооружения танка потребовал разработки новой башни больших размеров. Танк с пушкой получил индекс КВ-1, а с гаубицей - КВ-2. Гаубица этого танка была предназначена, прежде всего, для разрушения инженерных оборонительных сооружений противника.



Танк КВ-2 во время испытаний, сентябрь 1940 г.

Фото из журнала «Танки. Легенды отечественной бронетехники» № 5, 2018.

В процессе освоения серийного выпуска в конструкцию обеих модификаций КВ были внесены многочисленные изменения, как устраняющие выявленные недостатки, так и облегчающие производство.

Танк КВ-1 выпуска 1941 г. имел массу 46 т, экипаж из 5 человек и 75-мм броню. Длина танка составляла 6,67 м, ширина - 3,32 м, высота - 2,71 м. Вооружение: 76,2-мм орудие и до четырех 7,62-мм пулеметов ДТ, мощность двигателя 600 л.с., скорость по шоссе 35 км/ч, запас хода по шоссе 225 км. КВ-2 имел высоту 3,43 м, массу 52 т и 6 человек экипажа.



КВ-1, изготовленный осенью 1941 г. на Кировском заводе.

Фото из книги М.Б.Барятинского, 2013.



Отремонтированные КВ-1 по пути на фронт. Ленинград, весна 1942 г.

Фото из книги М.Б.Барятинского, 2013.

Указывают, что к началу Великой Отечественной войны в войсках имелись 368 КВ-1, из них 354 собранных в Ленинграде и 14 - в Челябинске. Однако М.Б.Барятинский подчеркивает, что к 22 июня 1941 г. только 75 КВ-1 находились в боеспособном состоянии. Танки КВ-2 на Кировском заводе выпустили в количестве 104 штуки в 1940 г., а затем в количестве 100 штук - в мае-июне 1941 г. В дальнейшем эти танки не производились. К началу 1942 г. КВ-2 в войсках практически не осталось.

В годы Великой Отечественной войны основные мощности и многие специалисты Кировского завода были эвакуированы в Челябинск, где вместе с Челябинским тракторным заводом и ещё шестью частично или полностью передислоцированными в Челябинск предприятиями образовали знаменитый «Танкоград» - крупнейшее в годы войны производство танков, самоходных артиллерийских установок и другой бронетехники, а также боеприпасов. Определяющая роль Кировского завода в деятельности «Танкограда» проявилась в том, что ему 6 октября 1941 г. было присвоено официальное наименование «Кировский завод Наркомата танковой промышленности в городе Челябинске». В Ленинграде осталась часть оборудования и специалистов Кировского завода, а также заготовки танков КВ. В течение 1941 г., включая военное время, завод сумел выпустить в общей сложности 885 боевых машин. Последний КВ в Ленинграде был собран 18 октября 1941 г. После этого в течение всей блокады Кировский завод, находившийся практически на линии фронта, продолжал ремонтировать танки и другую бронетехнику.

Дальнейшее производство и совершенствование конструкции КВ-1 происходило в Челябинске. Многочисленные изменения коснулись формы и технологии изготовления башни (сварная или литая), бронирования, ходовой части, вооружения и т.д. КВ-1 выпуска 1942 г. отчетливо внешне отличается от более ранних машин. Всего было выпущено 3225 машин.



Сборка танков КВ-1 с литыми и со сварными упрощенными башнями в цеху Челябинского Кировского завода.

Апрель 1942 г. Фото из книги: Коломиец М.В. Советский тяжелый танк КВ-1. Первые танки Победы, 2017.

<https://fibusta.herokuapp.com/b/500040/read>

Танк КВ-1 выпуска февраля 1942 г. с дополнительными баками и сварной башней. Фото из книги: Коломиец М. «Советский тяжелый танк КВ-1, т. 1. Первые танки Победы».

https://itexts.net/files/online_html/270860/i_085.jpg



Танк КВ-1 (предположительно 1942 г. выпуска) с пехотой на броне.

https://pomnisvoih.ru/wp-content/uploads/2018/02/kv1s_75.jpg



Самая глубокая модернизация КВ произошла в 1943 г., когда был разработан КВ-85, вооруженный мощной 85-мм пушкой. Фактически это был «гибрид»: это был танк КВ-1С (скоростной) с частично измененным корпусом и установленной на нем башней нового

танка «Иосиф Сталин» (ИС), который только готовился к производству. КВ-85 были срочно необходимы для борьбы с немецкими «Тиграми» и «Пантерами».



Первый образец КВ-85, Челябинск,
завод № 100, лето 1943 г.

<http://war-book.ru/wp-content/uploads/2018/02/00015220.jpg>



Тяжелый танк КВ-85.

<https://fishki.net/2706080-maloizvestnye-tanki-perioda-vtoroj-mirovoj-vojn-v-tjazhelyj-tank-kv-85.html>



Тяжелый танк КВ-85 (вид сверху).

<https://fishki.net/2706080-maloizvestnye-tanki-perioda-vtoroj-mirovoj-vojn-v-tjazhelyj-tank-kv-85.html>

Танк КВ-85 имел массу 46 т, экипаж из 4 человек и 60-100 мм броню. Длина танка с пушкой вперед составляла 8,49 м, ширина - 3,25 м, высота - 2,83 м. Вооружение: 85-мм зенитная пушка и 2 7,62-мм пулемета ДТ, мощность двигателя 600 л.с., скорость по шоссе 42 км/ч, запас хода по шоссе 330 км.

Всего было выпущено 148 КВ-85, к лету 1944 г. они исчезли из частей, перевооружаемых новыми ИС-1.

Коломиец М.В. Советский тяжелый танк КВ-1. Первые танки Победы. Т. 1. М.: Яуза.Эксмо, 2017.

Барятинский М.Б. Все танки СССР. Коллекционное издание. - М.: ЭКСМО: Яуза, 2013. - 512 с.

КВ-1. Танки. Легенды отечественной бронетехники. Выпуск № 3, ДеАгостини, 2018, с. 3-9.

КВ-2. Танки. Легенды отечественной бронетехники. Выпуск № 5, ДеАгостини, 2018, с. 3-15.

КВ-1 образца 1942 г. Танки. Легенды отечественной бронетехники. Выпуск № 10, ДеАгостини, 2018, с. 3-11.

КВ-85. Последний из серии КВ. Наши танки. Выпуск 6, МОДИМИО, 2018, с. 3-9.

Веб-сайт «Энциклопедия военной техники». <http://war-book.ru/ru/category/world-war-2/tank-ww2/tank-ww3/>

Малоизвестные танки периода Второй мировой войны. Тяжелый танк КВ-85. Веб-сайт <https://fishki.net/2706080-maloizvestnye-tanki-perioda-vtoroj-mirovoj-vojn-v-tjazhelyj-tank-kv-85.html>

Веб-сайт «Помни своих героев» <https://pomnisvoih.ru>

КВ-1 (образца 1941 г.) танк тяжелый.

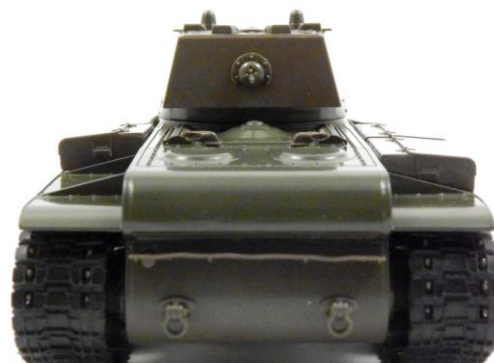
Примечание: защитная окраска.

Производитель: Италия-Россия-Китай (возможно, ООО «Скейл» и фирма «XinYu (HK) Co. Ltd.») (ДеАгостини, серия «Танки. Легенды отечественной бронетехники»⁸ № 3).

Год производства: 2018 (06.02.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



КВ-2 (образца 1941 г.) танк тяжелый с «большой башней» и 152-мм гаубицей.

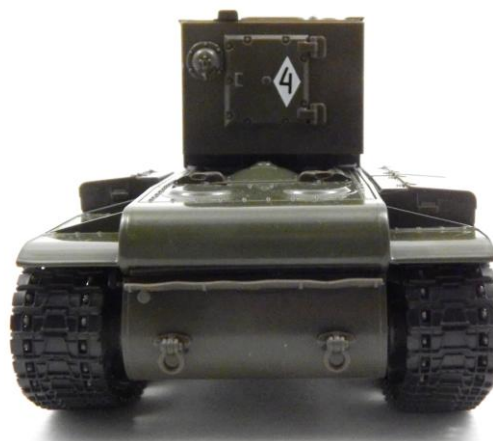
Примечание: защитная окраска.

Производитель: Италия-Россия-Китай (возможно, ООО «Скейл» и фирма «XinYu (HK) Co. Ltd.») (ДеАгостини, серия «Танки. Легенды отечественной бронетехники»⁸ № 5).

Год производства: 2018 (20.03.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



КВ-1 (образца 1942 г.) танк тяжелый с литой башней.

Примечание: защитная окраска.

Производитель: Италия-Россия-Китай, фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.» (ДеАгостини, серия «Танки. Легенды отечественной бронетехники»⁸, № 10).

Год производства: 2018 (04.09.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



КВ-85 (1943 г.) танк тяжелый.

Примечание: защитная окраска.

Производитель: Россия (Кострома)-Китай, ООО «MODIMIO»⁷ (серия «Наши танки»⁷ №6).

Год производства: 2019 (31.01.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



Кировский завод в послевоенные годы и в наши дни. Активное производство на Кировском заводе возобновилось в 1948 г. после возвращения эвакуированных мощностей. В 1948 г. было освоено производство гусеничных тракторов. В 1954 г. на заводе была создана первая в мире промышленная центрифуга для разделения изотопов урана, в 1957 г. изготовлена турбина для первого в мире атомного ледокола «Ленин».

Славная страница послевоенной истории Кировского завода связана с разработкой и производством мощного (энергонасыщенный) скоростного трактора общего назначения «Кировец». Идея начать выпускать такой трактор родилась у Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР Н.С.Хрущева в результате его визита в США осенью 1959 г. Никита Сергеевич посетил завод компании John Deere в г. Де-Мойн (штат Айова), где ему продемонстрировали 10-тонный дизельный трактор Goliath мощностью 215 л.с.



JOHN DEERE

Из истории компании John Deere. История фирмы начинается в 1837 г., когда кузнец Джон Дир (John Deere) изготовил плуг из полированной стали в своей кузнице в местечке Гранд Детур (Grand Detour, штат Иллинойс, США). В 1938-1942 гг. Дж.Дир увеличивает изготовление и продажу плугов, а с 1843 г. совместно с партнерами развивает кузнечное дело и торговлю кузнечной продукцией, наращивает изготовление плугов и всех сопутствующих изделий.



1876



1919

Кузница Дж.Дира и первые торговые знаки фирмы.

http://www.deere.ru/ru_RU/our_company/about_us/history/timeline/timeline.page?



Трактор John Deere 8010 Goliath.

Фото к 175-летию фирмы.

http://exkavator.ru/photo/pic/traktor_john_deere_8010



Современное фото предположительно John Deere 8010 (отреставрированный?)

<https://www.drive2.ru/b/1401937/>

В 1918 г. фирма приобретает предприятие-изготовитель тракторов Waterloo Boy, после чего тракторы становятся основным видом выпускаемой продукции. Начиная с середины 1930-х годов, John Deere становится лидером сегмента колесных тракторов. В 1959 г. компания выпускает модель 8010 - самый большой трактор, из когда-либо

построенных John Deere. Однако, в отличие от советского «Кировца» John Deere 8010 Goliath большого спроса не нашел. Было продано всего несколько штук.

Компания существует до настоящего времени и вполне успешно работает на международном рынке тракторов.

Официальный сайт компании John Deere http://www.deere.ru/ru_RU
История создания трактора-богатыря. Веб-сайт «Drive2» <https://www.drive2.ru/b/1401937/>

После визита в США в 1959 г. Н.С.Хрущев поставил задачу организовать в СССР производство принципиально новых скоростных тракторов мощностью 200-220 л.с. с большим набором навесных и прицепных устройств. В процессе проектирования нового трактора на Кировском заводе провели масштабную реконструкцию, создали новые производственные мощности. Работа над проектируемой машиной шла быстро, на заводе сохранялась конструкторская и технологическая база, использовавшаяся ранее для производства тяжелых танков, которая вполне подходила для создания мощного трактора. В январе 1962 г. был разработан и утвержден технический проект, а к маю были подготовлены опытные чертежи нового трактора К-700.



Первый К-700 выпущенный заводом.
<https://www.drive2.ru/b/1401937/>



Современное фото отреставрированного К-700 «Кировец» <http://venividi.ru/node/12515>

К-700 разрабатывался как продукция двойного назначения: в военное время его предполагалось использовать как артиллерийский тягач. По уровню производительности, по мощности и эффективности К-700 значительно превосшел большинство аналогов от самых крупных производителей Европы и Америки. Технологии обогнали иностранных производителей на 20-30 лет.

Характеристики трактора К-700 «Кировец».

Годы производства: 1962-1975 (1995)

Назначение: универсальный

Мощность двигателя: 235 л.с. при 1700 об./мин

Горючее: дизельное топливо

Компоновка: рамная (две полурамы), переднемоторная, полноприводная (отключаемый задний мост)

Движитель: колесный

Длина 7235 мм, ширина 2530 мм, высота 3225 мм

Масса: 12800 кг

Скорость: 2,9-33,8 км/ч

Грузоподъемность навесного устройства: около 50 кН (5 тонна-сила)

В 1975 г. начался выпуск обновленного трактора «Кировец» К-701, который стал представителем второго поколения этих мощных машин. От своего предшественника машина отличалась внешним видом, усовершенствованными эксплуатационными и техническими характеристиками.

На начальном этапе, по причине того, что Ярославский моторный завод (ЯМЗ) не справлялся с большим количеством заказов на новый 300-сильный двигатель, на новый «Кировец» ставили 200-сильные дизельные моторы с предыдущей модели, эта модификация получила название К-700А. К-701 и К-700А долгое время выпускались параллельно, до тех пор, пока ЯМЗ не освоил необходимые объемы более мощного двигателя.

Характеристики трактора К-701«Кировец».

Годы производства: 1975-1995 (2002)

Назначение: универсальный

Мощность двигателя: 300 (221) л.с.

Горючее: дизельное топливо

Компоновка: рамная (две полурамы), переднемоторная, полноприводная (отключаемый задний мост)

Движитель: колесный

Длина 6820 (7395 с навесным оборудованием) мм, ширина 2850 мм, высота 3685 мм

Масса: 13400 кг

Скорость: 2,9-33,8 км/ч

Грузоподъемность навесного устройства: около 55 кН (5,6 тонна-сила)



Трактор «Кировец-701» на современных фотографиях.

https://img.ubu.ru/gal_prodavu_traktora_kirovets_700_i_kirovets_701_826395.jpg

<https://93.img.avito.st/640x480/3295195293.jpg>



«Кировец-701» за работой.

Современное фото.

https://i.vtimg.com/vi/svobPEmfJuY/m_axresdefault.jpg

В 1986 г. была собрана модель «Кировец» К-701М. Фактически это был трактор третьего поколения, имевший обновленный дизайн и улучшенные характеристики, двигатель с повышенной мощностью. К-701М стал основой ряда модификаций, таких, как самоходный виброкаток К-701М-ВК и др.

С индексом К-701М связана одна курьезная информация. Указывают, что К-701М это трехосная модификация трактора, построенная изобретателями с Чукотки, и в

дальнейшем послужившая основой для опытных машин. При этом ссылаются на публикацию в журнале «За рулём» от 1990 г.



Трехосный грузовой автомобиль на базе трактора «Кировец» К-701.
Фото из журнала «За рулем», 1990, № 3.

Действительно, в этой статье идет речь о модификации К-701М, которая, по сути, является трехосным грузовым автомобилем повышенной грузоподъемности, который сначала был разработан в Магадане, а спустя 10 лет

разрабатывался канадской фирмой «Кремко» для советско-канадского производства, но внедрен не был.

Характеристики трактора К-701М «Кировец».

Годы производства: 1985-2002

Назначение: универсальный

Мощность двигателя: 335 (246) л.с.

Горючее: дизельное топливо

Компоновка: рамная (две полурамы), переднемоторная, полноприводная (отключаемый задний мост)

Двигатель: колесный

Длина 7395 мм, ширина 2800 мм, высота 3800 мм

Масса: 13900 кг

Скорость: 3,66-30 км/ч

Грузоподъемность навесного устройства: около 55 кН (5,6 тонна-сила) - 5-й тяговый класс



Подготовка «Кировца» К-701М к испытаниям, 1985 г. Фото из журнала «Трактор «Кировец» К-701М. Тракторы. История, люди, машины, выпуск № 51, 2017.



Кировский завод в наши дни (2013 г.)

<http://news.rambler.ru/19651498/>



**КИРОВСКИЙ
ЗАВОД**

Логотип ОАО
«Кировский завод»

Модификации К-700 и К-701 выпускали до 2000 г. (по некоторым источникам до 2002 г.). В период с 1962 по 1995 г. было выпущено 401300 машин. К-701М послужил основой для разработки следующего поколения тракторов - серии К-744.

В 1978-1979 годах на Кировском заводе был разработан самый мощный в стране 500-сильный трактор К-710. В 1980 г. были изготовлены пять опытных образцов, однако в серию машина не пошла.

С 1995 г. начался выпуск К-744, соответствующих современным требованиям и стандартам безопасности.

Характеристики трактора К-744 «Кировец».

Годы производства: с 1995

Назначение: универсальный

Мощность двигателя: 300-428 л.с.

Горючее: дизельное топливо

Компоновка: рамная (две полурамы), переднемоторная, полноприводная (отключаемый задний мост)

Двигатель: колесный

Длина 7100 мм, ширина 2865 мм, высота 3845 мм

Масса: около 14000 кг

Скорость: 3,66-28,8 км/ч

Пятый тяговый класс

В 1992 г. завод акционировали и создали ОАО «Кировский завод», которое имеет ряд дочерних предприятий, в частности ЗАО «Петербургский тракторный завод». Была разработана линейка дорожно-строительных и специальных машин для нефтяной и газовой отраслей и другой техники. В 2010 г. на предприятии работало около 6000 человек. В 2014 г. выпущено 1200 тракторов серии К-744.



Тяжелый трактор «Кировец» серии К-744 (2014 г.)

<http://www.zol.ru/z-news/showlinks.php?id=129234>

http://kirovets-ptz.com/rus/i_dc1/ci_i/1/kirowets_serii_k-744r_2014.pdf

Судя по современным публикация в периодической печати, дела Кировского завода не блестящи, но и не столь плачевны, как они оказались у московского ЗИЛа перед уничтожением. Дивиденды акционерам не выплачивают, сдают в аренду производственные и складские помещения, но завод со славной историей все-таки продолжает работать.

Дашко Д. Советские легковые. 1918-1942. М., 2012. - 223 с.

Марьин С. Погоничев против Кремко 24. «За рулём», 1990, №3, 1990, с. 24.

История Кировско-Путиловского Завода. Веб-сайт «Русская цивилизация».

<http://русстрана.рф/article.php?nid=26284>

Официальный сайт Кировского завода. <http://kzgroup.ru>

Путиловский завод. Веб-сайт «Энциклопедия российского купечества». <http://www.okipr.ru/encyk/view/222>

Путиловский завод акционерного общества Путиловских заводов. Веб-сайт «Livejournal».

<http://elena-sem.livejournal.com/2771325.html>

Путиловский завод. Официальный сайт Кировского завода. http://kzgroup.ru/rus/s/196/putilowskiv_zawod.html

Страницы отечественной истории. Веб-сайт «Переделка».

<http://forum.peredelka.tv/index.php?s=73e19cfa7e250270d7411267fa00883&showtopic=76954>

Веб-сайт «Нева сегодня». <http://neva.today/news/111638/>

Веб-сайт <http://www.zol.ru/z-news/showlinks.php?id=129234>

Кировский завод займется производством трамваев и троллейбусов. АиФ Санкт-Петербург. 21 июня 2013.

<http://news.rambler.ru/19651498/>

Тракторы «Кировец» серии К-744Р. Презентация.

http://kirovets-ptz.com/rus/i_dc1/ci_i/1/kirowets_serii_k-744r_2014.pdf

Веб-сайт <http://agrekko.com.ua/catalog/jone-deere-zamena-originalnyx-zapchastej/>

История создания трактора-богатыря. Веб-сайт «Drive2» <https://www.drive2.ru/b/1401937/>

Веб-сайт «Venividi». Мемориал Салют Победа - Оренбург - прошлое и настоящее <http://venividi.ru/node/12515>

К-700 (трактор): история создания, особенности конструкции и технические характеристики. Веб-сайт «FB.ru»

<http://fb.ru/article/194548/k--traktor-istoriya-sozdaniya-osobennosti-konstruktsii-i-tehnicheskie-harakteristiki>

Трактор «Кировец» К-700. Тракторы. История, люди, машины. Выпуск № 7, Ашет Коллекция, 2015, с. 4-7.

Трактор «Кировец» К-701М. Тракторы. История, люди, машины. Выпуск № 51, Ашет Коллекция, 2017, с. 3-7.

Веб-сайт <http://ucrazy.ru/auto/1233959467-k700istoriyafotografiiivideo.html>

Веб-сайт <http://promplace.ru/traktor-kirovez-k-701-1228.htm>

Веб-сайт <http://allspectech.com/selhoztehnika/dlya-zemledeliya/mashinno-traktornye-agregaty/traktora/k-701.html>

Веб-сайт <http://www.tractorreview.ru/traktora/kolesnyie-traktora/ptz/k-701-tehnicheskie-harakteristiki.html>

Веб-сайт «Avtomash» <http://www.avtomash.ru/katalog/pred/tract/kirovez/index.html>

Сельскохозяйственный трактор «Кировец» К-744. Тракторы. История, люди, машины. Выпуск № 109, Ашет Коллекция, 2019, с. 4-7.

Уникальный трактор «Кировец» К-710. Тракторы. История, люди, машины. Выпуск № 112, Ашет Коллекция, 2019, с. 4-7.

К-700 «КИРОВЕЦ» трактор универсальный.

Примечание: желтая окраска

Производитель: Франция-Бангладеш-Россия, фирма «Hachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция»), серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 7 (тираж 79 000 экз.).

Год производства: 2015 (05.03.2015).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



К-701 (700А) «КИРОВЕЦ» трактор универсальный.

Примечание: белая и синяя окраска.

Производитель: СССР (Ленинград), Ленинградское объединение «Спутник»⁹
Минлегпищемаша СССР.

Год производства: 1986-1989.

Масштаб: 1:43 - 1:45.

Материал: металл, пластик.



К-701 «КИРОВЕЦ» (1975 г.) трактор универсальный.

Примечание: кирпично-розовая окраска.

Производитель: Россия-Китай, фирма «Markun Toys Co ltd» по заказу ООО «Скейл» (серия «Автоистория»)¹⁰.

Год производства: 2017

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



К-701 «КИРОВЕЦ» трактор универсальный.

Примечание: синяя и белая окраска

Производитель: Россия-Франция-Бангладеш, фирма «Nachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция» (серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 97, тираж 6 100 экз.).

Год производства: 2018 (01.11.2018).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



К-701М «КИРОВЕЦ» трактор универсальный.

Примечание: желтая окраска

Производитель: Франция-Бангладеш-Россия, фирма «Hachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция»), серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 51 (тираж 9 000 экз.).

Год производства: 2017 (26.01.2017).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



К-710 «КИРОВЕЦ» («ИЛЬИЧ») трактор универсальный.

Примечание: красная и белая окраска

Производитель: Россия-Франция-Бангладеш, фирма «Nachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция» (серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 112, тираж 4 050 экз.).

Год производства: 2019 (30.05.2019).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



К-744 «КИРОВЕЦ» трактор универсальный.

Примечание: синяя и белая окраска

Производитель: Россия-Франция-Бангладеш, фирма «Nachette Collection»⁴ (ООО «Ашет Коллекция» (серия «Тракторы. История, люди, машины»⁴ № 109).

Год производства: 2019 (18.04.2019).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



***Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части II.1.**

Ниже изложены сведения о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящей части.

¹**Мастер Сергеев.** Частный мастер Дмитрий Сергеев из Санкт-Петербурга, выпускающий ограниченными сериями оригинальные модели военной техники, грузовых автомобилей, пушек и пулеметов, фигурки, а также конверсии на базе моделей различных фирм («ЛЮМО АВМ», «SUN STUR» и др.). Модели представлены в нескольких российских и зарубежных (Польша) Интернет-магазинах. Собственного сайта нет, но есть страничка на сайте «Мой мир» <http://my.mail.ru/mail/d-sergeev/photo/612>. В Интернете представлены несколько десятков моделей, хотя, вероятно, общее количество моделей указанного мастера - несколько сотен.

Модели изготавливаются из металла и из смолы в масштабе 1:43. Степень детализации средняя. Стоимость большинства моделей 30-60\$ (по курсу 06.2018).

Веб-сайт <http://my.mail.ru/mail/d-sergeev/photo/612>.

Интернет-магазин «Масштабные модели» <https://model-car.ru/catalog/sergeev/>

²**Мастерская «Уральский Сокол»** - российский мелкосерийный производитель моделей и китов для сборки из Екатеринбурга. Возникла в 1992 г. в результате сотрудничества В.Шварева и М.Соколова. В.Шварев незадолго до этого создал «Мастерскую Шварева», продукцией которой стали конверсии саратовских моделей. М.Соколовым в эти годы под брендом «Уральский сокол» производил киты для самостоятельной сборки бронетехники в масштабе 1:35. В настоящее время в мастерской работают В.Шварев и его сын. Крупные детали моделей, как правило, изготавливают из смолы с добавлением талька и алюминиевой пудры. Мелкие детали (дверные ручки, рессоры и др.) лютят или из смолы, или из белого металла. Широко используются фототравленные и другие детали, изготовленные другими производителями.

«Уральский сокол» выпустил несколько десятков основных моделей, а на их основе несколько сотен различных модификаций. Выпускаются как готовые модели, так и киты для самостоятельной сборки. Общий тираж моделей в масштабе 1:43, выпущенных мастерской малыми тиражами или штучно превышает несколько тысяч. Продукция «Уральского Сокола» широко представлена в магазине «Масштаб» (Екатеринбург). Стоимость китов 30-40\$, готовых моделей от 50\$. Большинство моделей цена договорная.

Лисин Д. Биография «Уральского сокола». История и работы одной из российских модельных мастерских (1:43) <http://www.gruzovikpress.ru/article/4218-istoriya-i-raboty-odnoy-iz-rossijskih-modelnyh-masterskih-1-43-biografija-uralskogo-sokola/>

Веб-сайт «Уральский Сокол» <https://vk.com/uralfalcon>

Интернет-магазин «Масштаб» http://mashtab-ekb.ru/index.php?cPath=573_681_1168

³**Мастерская «Москва-Моделс»** - мелкооптовый производитель масштабных моделей, созданный в Москве, видимо, в самом конце 1980-х годов. В настоящее время информация об этой прекратившем работу производителе моделей крайне ограничена. Известно, что в 1991 г. мастерская совместно с мастерской «Русская коллекция» принимала участие во Всемирной выставке игрушек в Париже и была награждена дипломом газеты «Фигаро». Затем некоторое время не только работала самостоятельно, но и сотрудничала с мастерской «Русский вариант» (правопреемница «Русской коллекции»). Указывают, что мастерская ориентировалась на экспорт, поэтому в ее ассортименте было много иностранных автомобилей.

В настоящее время в различных Интернет-магазинах можно встретить различные модели, приписываемые «Москва-Моделс» - легковые автомобили, грузовики и

броневые автомобили «Остин-Путиловец». С последней моделью связана некая неясность - на уважаемом сайте «Автомодельное бюро» И.Денисовца (<http://denisovets.ru/brone/bronepages/ostin.html>) эту модель («Остин-Путиловец» колесный) относят к изделиям «Русского варианта», хотя можно встретить указание на принадлежность этой модели «Москва-Моделс». На днище модели «Остин-Путиловец» на подвеске А.Кегресса имеется прямое указание на мастерскую «Москва-Моделс». Можно предположить, что модель броневых автомобилей была разработана в период сотрудничества «Москва-Моделс» и «Русского варианта». Точное время прекращения работы мастерской не известно, хотя есть основания считать, что к середине 1990-х годов мастерская уже активно не работала.

Модели изготавливали в масштабе 1:43 из металла и, возможно (реже), из смолы. Степень детализации средняя. Стоимость в настоящее время договорная: от 50 до 150\$.

Орлов Д. «Коллекция», превратившаяся в «вариант». Еженедельник «Авто» № 51 от 28.12.1993.

http://raremodels.narod.ru/article_3.html

Бармасов А. Отечественные модели. Автомобильный моделизм, 2000, № 3, с. 2-4

Веб-сайт «Автомодельное бюро» <http://denisovets.ru/brone/bronepages/ostin.html>

Веб-сайт «RC-Forum - форум коллекционеров масштабных моделей». Модели ручной работы (исчезнувшие мастерские). <http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=1375>



⁴ «Тракторы. История, люди, машины» - журнальная серия (патворк), издаваемая компанией «Hachette Collections», которая в свою очередь является частью одной из крупнейших и старейших издательских групп «Hachette Livre». История компании началась в 1826 г., когда L.Hachette (Л.Ашет) открыл в Париже рядом с Сорбонной книжный магазин. В 1846 г. создается фирма «L.Hachette и Компания». На протяжении XX века компания Hachette покупает и присоединяет к себе целый ряд издательств во Франции, Великобритании, Испании, Польше, США, Мексике и других странах. В 1992 г. она получает имя «Hachette Livre». В 1996 г. создается компания «Hachette Collections», специализирующаяся на выпуске коллекций. Последние представлены в 28 странах, среди которых Франция, Англия, Испания, Италия, а также Австралия, Бразилия, Германия, Канада, Польша, Япония и другие. Компания в течение многих лет сотрудничает с такими брендами, как Disney, Marvel и др. В 2008 г. было создано ООО «Ашет Коллекция» – российский филиал Hachette Collections, а с 2009 г. в России начали выходить коллекции Hachette.

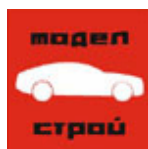
Серия-патворк «Тракторы. История, люди, машины» начала выходить в феврале 2015 г., изначально был запланирован выпуск 60 номеров, однако количество номеров явно будет больше. Масштабные модели серии-патворка (представленные в настоящем разделе) изготовлены фирмой Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT), входящей в состав группы PCT Collectibles Ltd. - крупнейшего производителя масштабных моделей. Компания PCT была создана в 2000 г. в Макау (Китай) и в настоящее время имеет несколько фабрик. Какая именно фабрика выпускает модели для патворка точно не известно. Модели, выпускающиеся в 2017 г. изготовлены на другой фабрике, находящейся в Бангладеш.



Модели изготовлены по технологии литья под давлением, степень детализации удовлетворительная. Стоимость комплекта (журнал и модель) колеблется от 12 до 17\$.

Официальный сайт ООО «Ашет Коллекция» <http://www.hachette-kolleksia.ru/>

Сайт коллекции «Тракторы» <http://www.traktorv-collection.ru/>



⁵ «Мастерская ModelStroy» («Моделстрой») - полностью российский производитель, работающий в Москве с 2013 г. Коллектив мастерской состоит из 15 человек. Мастерская выпускает небольшими сериями модели строительной, военной и сельскохозяйственной техники в масштабе 1:43 из

металла и/или смолы. Модели изготавливаются с использованием новейших технологий (компьютерное 3D-моделирование, лазерное прототипирование и т.д.) и тщательной ручной сборки и доводки. Часто применяют прием «искусственного старения». Кроме того, выпускаются фигурки людей, копии реальных объектов (автобусные остановки, ларьки, телефонные будки и т.д.), диорамы, а также витрины, стеллажи и боксы.

Мастерская «Моделстрой» начинала работать в тесном контакте с Интернет-магазином «Мини-колесо», который в течение нескольких лет являлся основным продавцом изделий мастерской. После изменения владельцев магазина «Мини-Колесо» мастерская начала активное самостоятельное продвижение своих моделей как через известные магазины, а также через собственный сайт. С января 2019 г. В январе 2019 мастерская Моделстрой прекратила отгрузки в Интернет-магазин «Мини-Колесо».

Мастерская выпускает модели в масштабе 1:43 под несколькими брендами, отличающиеся качеством, материалами, степенью детализации и, естественно, ценами.

Модели главного бренда «**Моделстрой**» составляет до 75% продукции мастерской. Это изделия максимально высокого качества из различных материалов, включая металл. Металлические детали не только отливают, изготавливают с помощью фототравления, но и вытачивают. Подвеска активна. Обычно под брендом «Моделстрой» выходит сразу несколько вариантов исполнения моделей. Модели упаковываются в боксы, часто с элементами диорам. Тиражи бывают очень ограниченными, сами модели нередко номерные.

Под брендом «**Атомбур**» выпускаются модели средней ценовой категории с меньшей детализацией из модельной смолы и пластика. Модели «Атомбур» выпускаются в минимальной упаковке (картонная коробка) и не бывают номерными, а тираж их существенно выше. Новый бренд фирмы с 2018 г. «**Юный коллекционер**». Под этим брендом выходит продукция нижнего ценового диапазона. Качество будет самым низким, но цена - самая доступная. Материал - смола, полипропилен и полиграфический картон. «**Мастер Скаляров**» - это модели из китов других фирм, собираемые мастерами «Моделстрой». Есть еще несколько брендов, к которым «Моделстрой» имеет прямое отношение.

Модели Моделстрой любых брендов максимально соответствуют прототипу. Цены варьируются от 10 до 250-300 \$.

Официальный сайт «Моделстрой» <http://www.modelstroy.ru/article/view/177>

⁶«**Мастерская ХСМ**» - мастерская Сергея Михайловича Хорошева из г. Павлодар (Казахстан) начала работать в 1990-х годах. ХСМ специализируется на изготовлении в масштабе 1:43 моделей военной бронетехники 1930-1940-х гг., преимущественно советской, хотя выпускались масштабные копии ряда немецких и польских машин. Модели изготавливаются из смолы, пластика ЛНД (мягкий пластик для литья низкого давления) и луженой жести, гусеницы, как правило, из резины. Степень детализации ближе к высокой.

Каталог, представляющий 87 моделей ХСМ за 2002-2010 гг. размещен на сайте «Русские масштабные модели. Иллюстрированная энциклопедия и магазин» (<http://www.russianscalemodels.com/?m...=200&reverse=1>). Всего же вариантов моделей, видимо, выпущено более 100.

В 2013 г. С.М.Хорошев умер; продолжает ли работать мастерская после его смерти точно не известно. Цена на модели договорная, зависит от вида и размера модели: от 50 до 150\$.

ХСМ - бронетехника в 1:43. RC-Forum: <http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=1244>

Памяти Сергея Михайловича Хорошева (ХСМ). RC-Forum: <http://www.rcforum.ru/showthread.php?p=2087123>

Официальный сайт мастерской ХСМ <http://xcm-models.com>, <http://xcm-models.com/viewmodel.php?id=7296>

«Русские масштабные модели» <http://www.russianscalemodels.com/?m...=200&reverse=1>



MODIMIO
COLLECTIONS

⁷ «*Наши танки*» - первая журнальная серия, выпущенная вновь созданным Издательством «MODIMIO» (ООО «MODIMIO»). Есть основания

полагать, что это издательство, имеющее собственный отдел разработки моделей, является новым проектом развивающейся фирмы из Костромы (ООО «Скейл»), которой принадлежат бренды «SSM», «Автоистория» и «AVD». Возможно, что китайским производителем является фирма «XinYu (HK) Co. Ltd.».

Журнальная серия содержит журнал об отечественных боевых машинах, модели последних в масштабе 1:43 и оригинальную почтовую открытку. Продажа патворка началась 8 ноября 2018 г., периодичность 1 раз в 2 недели. Планируется выход 50 номеров.

Модели танков изготовлены из металла (корпус) и пластмассы (башня). Степень детализации средняя, ближе к хорошей. Цена 15-17 \$.

Официальный сайт «MODIMIO» <https://modimio.ru>

Веб-сайт Наши Танки (MODIMIO Collections) <https://vk.com/nashi.tanki>

https://tanki.modimio.ru/?utm_source=nacekomie&utm_medium=article&utm_campaign=anons



⁸ «*Танки. Легенды отечественной бронетехники*» - журнальная серия издательского дома «Де Агостини» (DeAgostini) - издательского дома, основанный в 1901 г.

географом Джованни Де Агостини (см. примечание 7, часть 1). Первоначально компания специализировалась на выпуске географических изданий, карт и атласов. В настоящее время компания выпускает большое количество патворков с коллекционными моделями. фирма расположена в г. Новара (Пьемонт, Италия), а ее продукцией являются научно-познавательные журналы. В России компания «Де Агостини» начала свою деятельность в 2004 г.

Выпуск патворка начался в декабре 2017 г., планируется выпуск приблизительно 50 номеров. Есть основания полагать, что серию «Танки» издательский дом «Де Агостини» начинал выпускать совместно с ООО «Скейл» (Кострома), которое является владельцем брендов «SSM» и «Автоистория». Если это предположение верно, то производителем моделей была гонконгская фирма «XinYu (HK) Co. Ltd.». Спустя несколько месяцев, видимо, сотрудничество «Скейл» и «ДеАгостини» прекратилось. К выпуску № 10 за 2018 г. производителем моделей стала фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.», которая давно и успешно сотрудничает с «ДеАгостини» при выпуске патворков («Автолегенды СССР и соцстран», «Автомобиль на службе»). В случае танков это привело к ухудшению качества моделей, в частности не соблюден масштаб модели KB- выпуска 1942 г.

В журналах размещены статьи о разработке, производстве и применении боевых машин, об истории танковых частей, конструкторах и известных танкистах.

Модели изготовлены в масштабе 1:43 из металла (корпус), пластика (башня) и резины (гусеницы), степень детализация средняя. Стоимость по курсу на 02.2019 около 15\$.

Официальный сайт tanks.deagostini.ru

Форум о коллекциях ДеАгостини <http://nacekomie.ru/forum/viewtopic.php?t=26338>

⁹ *Ленинградское объединение «Спутник» Минлегнищемаша* - советское производственное машиностроительное объединение в Ленинграде, видимо, специализировавшееся на изготовлении электромеханических, в т.ч. электробытовых устройств. Начиная с 1984 г., выпускал масштабную модель трактора «Кировец» первоначально полностью металлическую, а с 1986 г. - с пластмассовой кабиной. Это была первая масштабная модель трактора «Кировец».

С 1987-1988 гг. модель с помощью той же пресс-формы стали изготавливать полностью из пластмассы, причем в качестве производителя начал фигурировать завод «Игротехника». В 1988 г. завод «Спутник» вошел в Центральное научно-производственное объединение «Ленинец», с чем может быть связано изменение производителя модели (предположительно). Выпуск модели на заводе «Игротехника» продолжался, скорее всего, до 1992-1993 г.

Степень детализации модели низкая, есть подвижные и открывающиеся элементы. Не вполне ясна марка оригинала - К-700 или К-700А/701. Масштаб 1:43 соблюден не точно.

Стоимость в зависимости от варианта, «возраста», сохранности и наличия коробки: от 10 до 35\$. Наиболее ценны полностью металлические модели.

ROC-Forum - форум коллекционеров масштабных моделей. «Спутник» (Ленинград/Санкт-Петербург)
<http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=1065&page=2>

Scaleforum.ru - форум коллекционеров масштабных моделей. Завод «Игротехника» (Ленинград)
<http://www.scaleforum.ru/showthread.php?t=14325&page=2>



¹⁰ **«Автоистория».** «Автоистория» (АИСТ) - бренд, под которым выпускаются бюджетные масштабные автомоделю хорошего качества. Проект ведет крупнейший российский производитель масштабных моделей - ООО «Скейл» из г. Кострома, которое заказывает изготовление моделей на китайских фабриках, в том числе на фабрике «Markun Toys Company Ltd.» (Гон-Конг). Проект посвящен наиболее популярным автомобилям СССР, преимущественно грузовикам и автобусам. Выпуск моделей начался в сентябре 2012 г. с масштабной копии ЗИЛ-157К. Собственного сайта проект не имеет.

Снижение стоимости моделей обеспечивается за счет использования готовых пресс-форм, уменьшения количества деталей, отказа от фототравлений, а также за счет экономичности картонной упаковки без боксов. Тиражи выпусков большие.

Проект начинался и, видимо, продолжается с использованием пресс-форм Start Scale Models (SSM) для выпуска грузовых автомобилей. В свое время, видимо, в рекламных целях, распространялась информация, что сотрудничество АИСТ и SSM носит характер партнерства и, что, якобы, в 2014 г. оно завершилось. В 2014 г. АИСТ выпустила «нетипичную» для бренда модель УАЗ-3162, которой нет в линейке SSM, а затем ГАЗ-3111 «Волгу». Тем не менее, есть все основания полагать, что АИСТ, SSM, MODIMIO - это бренды и проекты фирмы из Костромы (ООО «Скейл»).

К настоящему времени в серии АИСТ выпущено уже несколько десятков моделей. Стоимость моделей от 15 \$ (грузовые автомобили) до 30 \$ (автобусы). Самые дешевые модели легковых автомобилей, например, УАЗ-3162 или ГАЗ-3111 стоят около 10 \$. Во второй половине 2014 г. модели АИСТ стали выходить без маркировки ГАЗ, т.к. ООО «Скейл», видимо проиграло иск ГАЗа о неправомерном использовании их торговой марки.

Сайты коллекционеров масштабных автомоделю

<http://vablor.ru/blogs/kostromskie-avtoistorii-zil-157k/2639479>,

<http://ukrmodels.org.ua/viewtopic.php?f=14&t=4423&start=230>

Интернет-магазины <http://www.ritmonexx.ru/start-scale-models-ssm-m-197.html>, <http://www.mini-koleso.ru/ssm/>