

АМО – ЗИС – ЗИЛ



I. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Часть 1.

ПРЕДИСТОРИЯ ПЕРВОГО СОВЕТСКОГО ГРУЗОВИКА АМО-Ф-15.

Не вызывает сомнений, что история серийного советского автомобилестроения началась в стенах Московского завода имени Лихачева (ЗИЛ), который в начале 1920-х годов назывался АМО и являлся наиболее «подготовленным» к изготовлению грузовых автомобилей. Опыт, накопленный на заводе, позволил наладить выпуск отечественных АМО-Ф-15, первые экземпляры которых были собраны к 7 ноября 1924 г. Именно эту дату традиционно считают официальным днем рождения отечественного автопрома. Однако, как весьма аргументированно считает Д. Дашко, советское автомобилестроение началось на 2 года раньше, когда из стен АМО стали выходить грузовые автомобили «Уайт-АМО». В любом случае, производство первых отечественных грузовиков началось на заводе, поочередно носившем имена АМЗ, АМО, 1-й ГАЗ, ЗИС и ЗИЛ.

ЗАВОД АМО ДО РЕВОЛЮЦИИ И В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ.

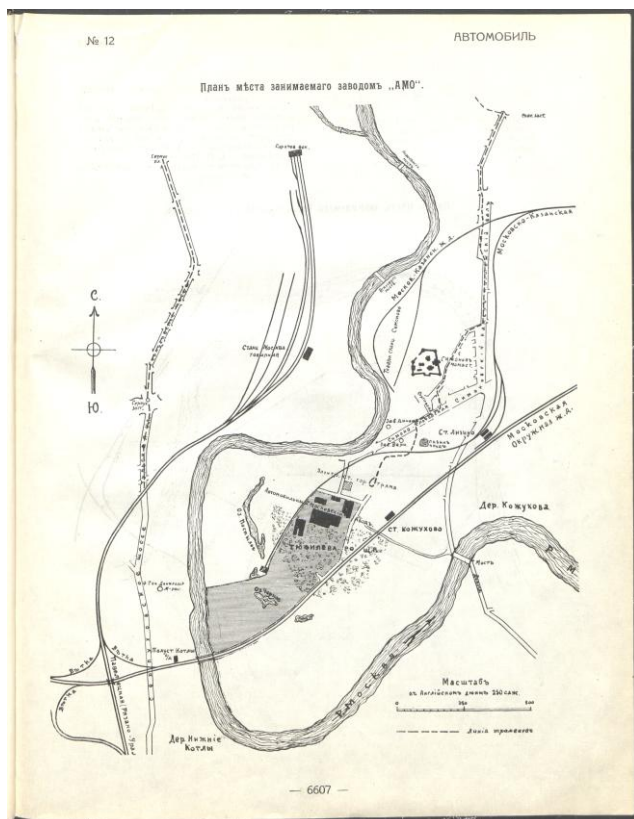
В начале 1916 г. Военное министерство Российской Империи заключило контракты на постройку 6 автозаводов: 1 казенного в Мытищах и 5 частных, среди которых был Автомобильный московский завод (АМЗ), который принадлежал «Торговому дому Кузнецов, Рябушинские и К^о».



Сергей Павлович и Степан Павлович Рябушинские.

Фото из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», 2015.

Братья Рябушинские начали подготовку к строительству завода еще до подписания официального контракта с Правительством. Они заготавливали материалы, подбирали земельный участок для будущего строительства, вели переговоры с инженерно-техническими работниками, в частности ведущими сотрудниками Русско-Балтийского Вагонного завода, эвакуированного с началом войны из Риги в Москву. Для строительства завода приобрели 138 000 квадратных сажен земли в дачной подмосковной местности - Тюфелевой роще. Ныне ул. Тюфелева роща находится в Даниловском районе Южного административного округа Москвы и начинается от Автозаводской улицы у западной стороны Автозаводского моста.



Топографический план завода АМО, 1916.
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/50/%D0%A0%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D0%90%D0%9C%D0%9E%D0%97%D0%B8%D0%9B.jpg>



План АМЗ в Тюфелевой роще из фонда музея истории завода. Фото из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», 2015.

Место стройки было очень удачным: рядом Москва-река, недалеко железная дорога (станции Симоново и Кожухово). Подготовительные работы начались весной 1916 г., а 2 августа (20 июля по старому стилю) 1916 г. состоялась официальная закладка здания завода и был отслужен торжественный молебен.

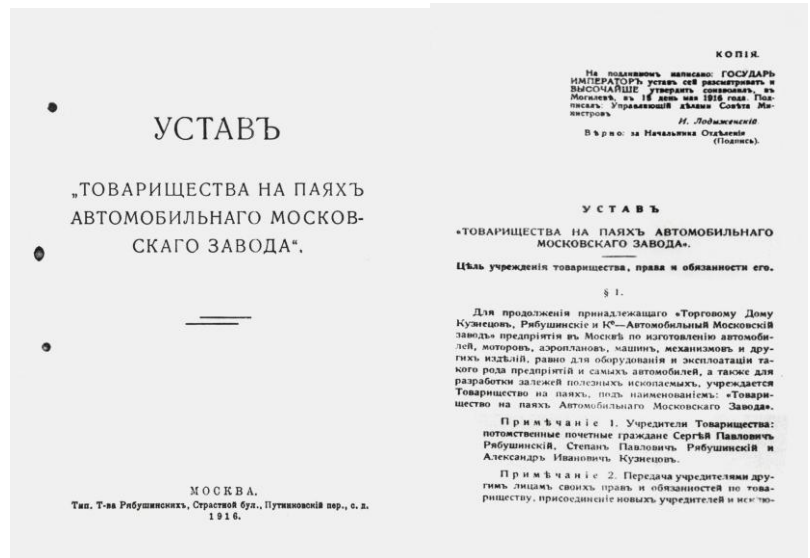
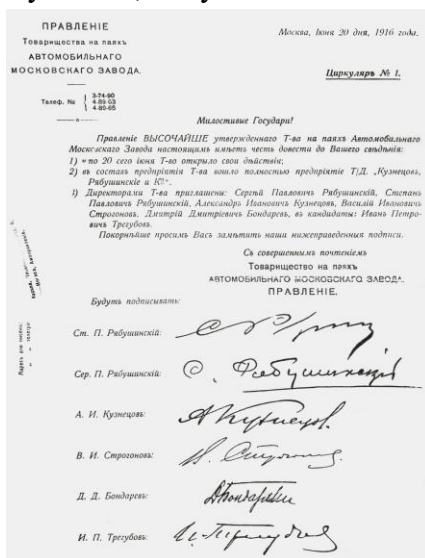
Д.Дашко указывает, что имя собственное «АМО» завод получил 1 июля 1916 г., причем оно было образовано по первым буквам слов «Автомобильный МОсковский». Отметим, что в различных источниках предлагают различные варианты объяснения аббревиатуры АМО. Некоторые авторы расшифровывают АМО как «Автомобильное московское общество». Это мнение, помимо очевидного смыслового совпадения, имеет под собой определенные основания. В книге «История Московского автозавода имени И.А.Лихачева» (1966) приведена выдержка из газеты «Русские ведомости» от июля 1916 г., в которой говорится, что строительство первого в России автомобильного завода ведет товарищество Автомобильного московского общества.

закладка автомобильного завода. Она дана и является 21-м днем основания завода АМО. Сообщая о начале строительства завода 21 июля 1916 г. «Русские ведомости» писали: «Вчера в Тюфелевой роще, за Симоновым монастырем, происходила закладка первого в России автомобильного завода, строящегося товариществом Автомобильного московского общества... Завод раскинулся на нескольких десятинах земли; в постройке находится три крупных главных корпуса: один предназначается для литейной, другой — для выработки всех частей автомобиля и сборки его и третий — для постройки кузовов... Рядом с заводскими зданиями в сосновом бору строится уже рабочий поселок: большие здания для квартир служащих и холостых рабочих и отдельные домики для семейных рабочих с садом и огородом. Машины для оборудования завода уже прибыли в Россию, к осени постройки уже должны закончиться, а весной должен быть выстроен уже первый автомобиль»²⁵.

Выдержка из текста о начале строительства завода.
Текст из книги «История Московского автозавода имени И.А.Лихачева», 1966.

Указанная в некоторых источниках другая расшифровка аббревиатуры АМО - «Акционерное машиностроительное общество», вообще, вряд ли соответствует действительности. Вместе с тем, в названии музея завода ЗИЛ постсоветского времени появляется «Акционерное Московское Общество «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», однако такой вариант прочтения АМО явно современный.

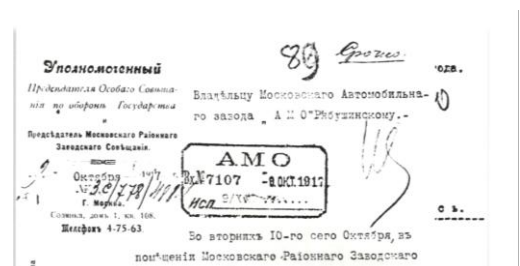
В официальных документах 1916 г., включая «Устав» название нового предприятия звучит как «Товарищество на паях автомобильного московского завода» «Торгового дома Кузнецов, Рябушинские и К^о».



Циркуляр № 1 и Устав «Товарищества на паях автомобильного московского завода», 1916 г.
Из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», 2015.

На вышеприведенных планах, датируемых 1916 г., предприятие именуется «Завод АМО» и «Автомобильный московский завод». Документ 1917 г. направляется на Московский автомобильный завод «АМО», а на штампе завода с входящим номером документа приведено только сокращенное название АМО.

Предписание Рябушинскому, 1917 г. Из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», 2015.



Учредители АМО привлекли к работе лучших российских специалистов в области автомобилестроения - сотрудников Русско-Балтийского Вагонного завода, эвакуированного с началом войны из Риги в Москву. Металлообрабатывающие станки и приспособления к ним были заказаны в Америке, приобреталось и другое импортное оборудование. Вместе с тем, со стройкой не все было гладко, стройматериалы поступали с перебоями, не хватало рабочих. По прошению учредителей АМО на стройку направили 250 военнопленных. Осенью 1916 г. на строительстве завода трудились 2167 человек.



Тюфелева роща - место будущей стройки.
Фото из книги: Музей истории Акционерного
Московского Общества «Автомобильный завод имени
И.А.Лихачева», 2015.



Строительство главного корпуса
АМО, 1916 г. Фото из книги Л.Шугурова,
2004.



Строительство главного корпуса завода АМО: вид снаружи (слева) и изнутри (справа),
1916 г. Из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени
И.А.Лихачева», 2015.

По условиям контракта, заключенного с Военным министерством, предприниматели должны были в течение короткого времени (по разным источникам этот срок варьируется от 7 до 12 месяцев) начать выпуск автомобилей для армии и производить ежегодно 1500 грузовых автомобилей, а также легковые штабные автомобили. «Торговый дом Кузнецов, Рябушинские и К^о» заключил с автозаводом FIAT (ФИАТ) (см. ниже) контракт-франшизу, предусматривающий передачу российским производителям комплекта чертежей шасси 1,5-тонного грузовика FIAT-15ter (ter - третье поколение FIAT-15), а также обеспечение итальянской стороной оборудования для литья необходимых деталей. Взамен российская сторона обязывалась выкупить более 1000 шасси.

В начале 1916 г. в Москву прибыл эталонный образец итальянского автомобиля, который не вполне устроил Военное ведомство России. К 1 января 1917 г. инженеры АМО подготовили русский комплект чертежей на модель «АМО» тип «Ф», в которых были

учтены пожелания военных. Однако, как пишет Д.Дашко, вследствие целого ряда неблагоприятных организационно-хозяйственных, в том числе международных, обстоятельств ни один экземпляр русско-итальянского «АМО» тип «Ф» или FIAT-15ter на заводе АМО произведен не был, хотя работы с грузовиками FIAT-15ter велись. Из Италии вновь начался импорт автомобилей. С 5 августа 1917 г. Главное военно-техническое управление Российской армии поручило «АМО» «... приемку, разгрузку, раскупорку, регулировку, приведение в порядок, исправление и ремонт автомобилей, прибывших из-за границы», т.е. еще до Октябрьской революции не полностью достроенный завод начал исполнять роль станции техобслуживания. Такая работа продолжалась и после революции. Экспроприированное предприятие осуществляло ремонт и наладку автомобилей всевозможных марок. Среди последних могли быть различные европейские и американские модели, в частности чрезвычайно «живучие» White TAD, Packard и др. Представляет интерес, что если Руссо-Балты и европейские грузовики того времени были праворульными, то «американцы», например White TAD и др., имели левый руль.



Packard-3A, фотография 1914 г.
Фото из книги Е.Кочнева, 2009.



Packard в первые послереволюционные
годы. Фото из книги Л.Шугурова, 2004.

Во многих источниках, в том числе и на официальном сайте АМО-ЗИЛ, можно встретить информацию о том, что Рябушинские закупили в Италии машинокомплекты автомобилей FIAT-15ter, что якобы обеспечило сборку 1319 грузовиков (432 - в 1917 г., 779 - в 1918 г. и 108 - в 1919 г.). Такую же цифру - 1319 - приводит и Д.Дашко, но совершенно в другой интерпретации. Автор указывает, что с сентября 1917 по начало 1919 г. завод выполнил «разборку-сборку» в рамках техобслуживания и наладки 1319 легковых и грузовых автомобилей различных марок, в том числе «Ford T» и «Fiat». Доля 1,5-тонных FIAT-15ter среди них не превышала 10%.



«Автокладбище» иностранных
автомобилей, доставленных на
АМО для ремонта, 1918 г.
<http://www.gruzovikpress.ru/article/2288-lichnye-vospominaniya-grigoriva-nikolaevicha-lista-ch-1/>



Отремонтированные легковые «Ford» и «Fiat»,
1918-1921 гг. Фото из книги: Музей истории
Акционерного Московского Общества «Автомобильный
завод имени И.А.Лихачева», 2015.



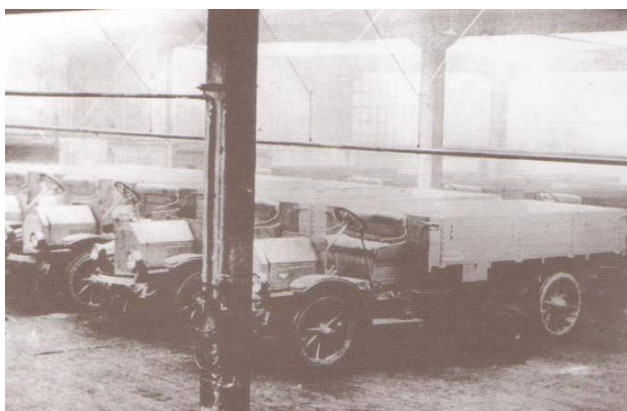
Бортовой «ФИАТ-15Тер», предположительно собранный на заводе АМО, используемый в качестве агитационного автомобиля «Книгу в массы». Москва, 1925 г.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/9915-prazdnichnye-gruzoviki-ch-3/>

В коллекции есть масштабные модели легковых автомобилей, которые могли бы ремонтироваться на заводе АМО в 1918-1921 гг. Это автомобили Ford T 1909 года выпуска и Fiat-501, который начали производить в 1919 г. (более подробная информация о моделях будет представлена ниже).



Модель Ford T из журнальной серии «Legendarne Samochody» польского издательства «Amercom S.A.» и Fiat-501 итальянской фирмы «RIO Models» (см. ниже).



Грузовики White TAD, ремонтирующиеся в цехах АМО в начале 1920-х гг.
Фото из книги Л.Шугурова, 2004.



Вид сборочного цеха завода АМО, 1920 г. Фото из книги «АМО ЗИЛ.100 лет», 2016.

С 29 апреля 1918 г. на заводе началась подготовка к организации капитального ремонта грузовых автомобилей White TAD. В 1919 г. возобновились поставки на завод нового оборудования, перестраивались и расширялись корпуса завода. Однако 1919 -

начало 1920-х годов для завода были очень тяжелыми. Д.Дашко приводит сведения, что параллельно с капитальным ремонтом автомобилей, на заводе пытались организовать мелкую сборку тракторов и даже мотоциклов. Л.Шугуров пишет, что к 1921 г. «московский АМО цеплялся за любые заказы, лишь бы избежать закрытия».

В качестве специализации White TAD были выбраны потому, что к концу Гражданской войны Красной армии досталось значительное количество грузовиков этой марки, одной из самых массовых для Русской армии к 1917 г. Трехтонный White TAD являлся достаточно примитивным, простым по конструкции, но очень прочным автомобилем. Отличительной его чертой были огромные мощные лонжероны, выпирающие спереди полукругом. Двигатель имел всего 28 л.с., передача к задним колесам была цепной. Грузовик имел полностью открытую кабину без ветрового стекла и дверей с общим сиденьем в виде лавки с маленькой спинкой.



швейные машинки. В 1866 г. фирма была передислоцирована в г. Кливленд (штат Огайо), где и продолжала работать до Второй мировой войны. Автомобильная история фирмы началась около 1898 г., когда Томас Г. Уайт приобрел локомобиль «Locomobilesteam» и обнаружил, что его котел работает ненадежно. Сын Томаса Роллин модернизировал двигатель и в 1900 г. запатентовал оригинальный парогенератор.

Из истории фирмы «White Motor Company».

В 1859 г. в г. Темплтоне (штат Массачусетс, США) Томас Говард Уайт (Thomas H. White) основал «White Manufacturing Company», основной продукцией которой стали ручные



Рекламный проспект фирмы «White» 1905 г.

https://en.wikipedia.org/wiki/White_Motor_Company

Трехтонный грузовик «White», принадлежащий фирме «The Standard Brewing Company», Клевланд, штат Огайо, 1911 г. Коллекция Кена Гуди.

<http://www.hankstruckpictures.com/whitetrks.htm>



Ken Goudy Collection

В дальнейшем Роллин Уайт явился инициатором начала автомобильного производства в одном из цехов отцовской фабрики. Затем в автомобильный бизнес включились еще двое братьев Уайт - Винзор и Уолтер. Первые 50 паровых легковых автомобилей были готовы в 1900 г., однако их представили публике только в 1901 г., т.к. братья Уайт очень тщательно подошли к оценке качества своей продукции. В 1902 г. была основана «White Motor Company», а в 1905 г. автомобильный дивизион был полностью отделен от материнской компании.

В 1901 г. на легковом шасси были построены первые развозные фургоны «Steam Delivery Wagon» грузоподъемностью 250 кг с рулевым рычагом. Затем были построены паровики с грузоподъемностью 500 кг, 3 и 5 т. Практически в это же время было принято решение о переходе на бензиновые двигатели. Сначала это были автомобили с силовыми

агрегатами французской фирмы Delahaye. В 1909 г. был выпущен 1,5-тонный грузовик с 4-цилиндровым двигателем собственного производства. К 1912 г. фирма предлагала уже целую линейку грузовых автомобилей: легкие грузовики «GBE», «GBV», «GTB» и «СТА» грузоподъемностью от 750 кг до 3 т и тяжелые пятитонные «ТС». Вскоре появились унифицированные грузовики «ТВС» грузоподъемностью 1,5-2 т, 3-тонные «ТАД», 5-тонные «ТСВ», «ТСД», «ТДС» и «ТКА». Все они имели классическую компоновку, 4-цилиндровые двигатели мощностью 22,5-40 л.с. и цепной привод.



Пятитонные грузовики «White» (1912-1914 гг.) на лесозаготовках, 1915 г. Коллекция Кена Гуди.
<http://www.hankstruckpictures.com/whitetrks.htm>



Пятитонные грузовики «White», груженые бревнами. Калифорния, 1920 г. Коллекция Кена Гуди.
<http://www.hankstruckpictures.com/whitetrks.htm>



Трёхтонные грузовики и шасси White TAD, поставляемые в Российскую Империю в 1915 г.
<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanske-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossivskov-imperii/>



Трёхтонные грузовики White TAD на службе в Российской Императорской армии, 1915-1916 гг.
<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanske-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossivskov-imperii/>



Цистерна-бензовоз на шасси White TAD, 1915 г.
<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanske-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossivskov-imperii/>

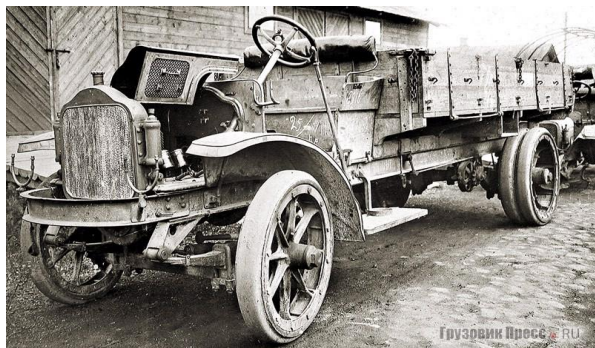
Компания существовала и выпускала грузовики до 1980 г.

История грузовиков марки «White» в России началась в 1911 г., когда американский предприниматель M.S. Friede, проживавший в Санкт-Петербурге и

торговавший продукцией фирмы «Ford», попытался наладить экспорт и продажу автомобилей «White». Однако этот бизнес-проект оказался неудачным, т.к. жители Российской Империи были, в основном, ориентированы на европейские автомобили, не доверяли неизвестным американским производителям и не хотели приобретать их изделия.

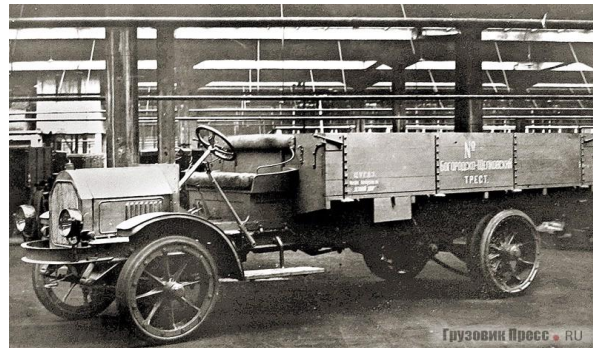
Ситуация радикально переменялась в 1914 г. после начала Первой мировой войны. Экспорт автомобилей из вражеской Германии прекратился, а потребность армии в них была огромной. Первая, практическая случайная, закупка российским военным ведомством партии грузовиков «White» была сделана у торговых посредников в Лондоне. Начало использования этих машин выявило их хорошие эксплуатационные характеристики, надежность и неприхотливость. В 1915 г. были организованы регулярные поставки американских грузовиков в Россию, причем лидером поставок была фирма «White». В период с 1914 по 1917 г. в Россию было поставлено около 5 000 автомобилей этой марки. Указывают, что годы Первой мировой войны фирма «White» отправила в Европу, на Западный и Восточный фронты, 18 000 грузовиков разных моделей. В Российской армии на 1 июля 1917 г. числилось 2591 автомобиль марки «White». Они отлично показали себя в военных условиях, и в тылу, и в городах, и в условиях пересеченной местности, и в горах. Эти автомобили были самыми многочисленными в Российской Императорской армии и оказались самыми долговечными.

Смольников Е. История марки White. Веб-сайт «Truck-auto.info» <http://truck-auto.info/white/21-istoriya.html>
Кирилец С. Автомобили «Уайт» в Российской империи. Американские грузовики White Грузовик-пресс, 02-2011. <http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanskije-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossijskov-imperii/>
Веб-сайт <http://www.hankstruckpictures.com/whitetrks.htm>
Веб-сайт <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11448653>
Веб-сайт <http://heavytruck.narod.ru/White/White.htm>
Википедия https://en.wikipedia.org/wiki/White_Motor_Company



Ожидающий восстановления White TAD на территории авторемонтного завода в Ярославле (1-й ГАРЗ), 1923 г.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanskije-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossijskov-imperii/>



«Уайт-АМО», восстановленные на заводе АМО.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanskije-gruzoviki-white-avtomobili-uavt-v-rossijskov-imperii/>

После Октябрьской революции одной из актуальных задач стал капитальный ремонт автомобилей. В 1919 г. завод АМО, уже имевший опыт ремонта автомобилей, мотоциклов и тракторов, приступил к восстановлению 3-тонных бортовых «White TAD». В 1919 г. на АМО начали свозить сломанные и поврежденные автомобили, из которых пытались заново собрать грузовое шасси, к которому изготавливали новый кузов. Однако ремонтпригодных автомобилей и исправных запасных частей оказалось немного. Из 250 грузовиков, завезенных в этом году, удалось комплектовать и отремонтировать всего 26. Не лучше развивалась ситуация и в дальнейшем. Поэтому, начиная с 1921 г., завод пытается освоить производство сложных деталей, в частности литье блоков цилиндров. Иногда указывают, что так как завод имел опыт работы с узлами и деталями грузовиков

«Fiat 15ter», при ремонте американских машин использовался ряд новых узлов «фиатовского» типа, изготовленных по итальянским образцам. Много ли заимствовал «Уайт-АМО» от грузовиков «Fiat» в наши дни, наверное, установить сложно, но с 1922 г. было налажено, хотя и полукустарное, производство сложных узлов для восстанавливаемых машин: блоков цилиндров и картеров двигателей, радиаторов, бензобаков, коробок передач, дифференциалов и др. Постепенно создавался запас деталей для полного цикла производства грузовиков, изготовлялись чертежи и оснастка. Даже карбюратор уже был отечественным - «Зенит», выпускаемый Московским автозаводом №4. В автомобилях «Уайт-АМО» становилось все больше отечественных деталей, их последние экземпляры практически полностью собирали из них. Разработали и начали периодически изготавливать закрытые кабины. Грузовики имели алюминиевый картер литые стальные колеса и сплошные резиновые шины, левое расположение руля. Считается, что окраска автомобилей, как правило, была защитной.

Опыт, полученный при производстве «Уайт-АМО» во многом определил возможность дальнейшего развития советского авторпрома. Д.Дашко предлагает считать начало выпуск этих грузовиков началом отечественного автомобилестроения. Известно, что двигатель №1 для «Уайт-АМО» был собран 4 мая 1922 г..

Характеристики автомобиля «Уайт-АМО».

Годы производства: 1922—1924
Грузоподъемность 3000 кг
Компоновка: переднемоторная, заднеприводная
Мощность двигателя 30 л.с. при 1400 об/мин.
Колёсная формула: 4×2
Длина 6300 мм, ширина 2050 мм
Колёсная база 4200 мм
Масса 3500 кг
Максимальная скорость 21 км/ч.

Всего было выпущено около 100 автомобилей. Более того, взяв за основу грузовики «White TAD» и «Уайт-АМО», на заводе разработали технологию производства 3-тонного автомобиля «АМО У-3» («Уайт» трехтонный) с 35-сильным двигателем. Грузовик во многом напоминал «White TAD», но имел переделанный задний мост, карданную передачу вместо цепной и закрытую кабину. В программе АМО на 1923/1924 гг. была заложена серия первых 30 автомобилей У-3, однако ни одной машины так и не выпустили. Начало производства «АМО У-3» должно было подвести итог работе с грузовиками «White TAD» в 1919-1923 гг. и стать началом нового этапа производственной деятельности завода. Этого не произошло. В связи с закреплением за АМО производства 1,5-тонных грузовиков проект У-3 передали авторемонтному заводу в Ярославле (1-й ГАРЗ), где он превратился в Я-3 - родоначальника советских большегрузных автомобилей, выпуск которых начался только в 1925-1926 гг.



«Уайт-АМО» с закрытой кабиной производства АМО.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/12315-amerikanskie-gruzoviki-white-avtomobili-uayt-v-rossiyskov-imperii/>

В Ярославле не было моторного производства, поэтому двигатель был такими же,

как на АМО-Ф-15 и поставлялся из Москвы. От White TAD Я-3 унаследовал полукруглый передний бампер, который изготавливался из гнутого швеллера и замыкал лонжероны рамы. Фары были ацетиленовыми, в качестве сигнала использовался ручной клаксон, Открытая по бокам деревянная кабина имела единственную дверь справа, хотя руль находился слева. Левый борт кабины занимало запасное колесо. Вот такой архаичный грузовик начал автомобильное производство в Ярославле на основе проекта «АМО У-3» с конструктивной подгонкой под местные возможности. Тем не менее, этот автомобиль начал историю второго советского автозавода.



Территория 1-го ГАЗа (АМО) в середине 1920-х годов.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/2288-lichnye-vozpominaniya-grigoriva-nikolaevicha-lista-ch-1/>

В 1923 г. заводу АМО было присвоено имя итальянского коммуниста П.Ферреро, убитого фашистами. Долго ли сохранялось это именование точно не известно, так как после переименования АМО в 1-й Государственный автомобильный завод (бывший АМО) имя итальянца в доступных источниках не упоминают. Сведения о дате, когда АМО стал 1-м ГАЗом, варьируются. В различных Интернет-ресурсах, в том числе на официальном сайте АМО-ЗИЛ указывают, что это переименование состоялось в 1925 г. Д.Дашко пишет, что к 14 мая 1924 г. завод уже назывался 1-й ГАЗ. Это название сохранялось до 1931 г.



Логотипы АМО-ЗИС на автомобилях АМО-Ф-15, АМО-2, АМО-3 (Новый АМО), ЗИС-5 и ЗИС-150.

Веб-сайт http://www.autoade.ru/?attachment_id=19248

Веб-сайт AutoWP.RU <http://ru.autowp.ru/zil/logotypes/>

Веб-сайт Музея ретро-автомобилей (Москва, Рогожский вал) <http://auto-retro-museum.ru/gallery/g25>

Веб-сайт «ФАЭТОН» - клуб ретро автомобилей <http://faeton.zp.ua/avtomobil-zis-5-sssr/>

Дальнейший этап развития АМО связан с выпуском АМО-Ф-15. Сведения о начале выпуска этих автомобилей в различных источниках отличаются. Указывают, что в июне 1923 г. Госплан СССР утвердил производственное задание заводу АМО на 1923-1927 гг., а в марте 1924 г. на завод поступило конкретное правительственное задание на начало изготовления советских грузовых 1,5-тонных автомобилей по образцу FIAT-15ter. По другой версии (Д.Дашко) 12 мая 1924 г. вышло Постановление Президиума Госплана, предписывающее 1-му ГАЗу организовать временную постройку 3-тонных «Уайтов» с последующим переходом к 1,5-тонным FIAT с годовым планом 1200 грузовиков. После подготовительных работ первый АМО-Ф-15 (см. ниже) был собран 1 ноября 1924 г.. Правда, тысячный автомобиль произвели только 19 марта 1928 г.

В 1927 г. завод возглавил И.А.Лихачев, с именем которого связано интенсивное развитие предприятия. В 1931 г. после реконструкции заводу присвоили имя И.В.Сталина. 25 октября 1931 г. на ЗИСе был пущен первый отечественный сборочный автомобильный конвейер. В 1933-1934 гг. прошла вторая реконструкция завода, которая была направлена на расширение перечня моделей автомобилей. Выбранные участки для расширения завода в Тюфелевой рощи были сложны для освоения: множество оврагов, болот, несколько озер, а также жилые и промышленные постройки. К осени 1934 г. уже были засыпаны озера Постылое и Черное, а так же все овраги. Землю для этих целей брали из котлованов под новые цеха. На помощь пришел метрострой, который привез 300 метропоездов грунта со своих объектов в Москве.

Предвоенные годы связано с выпуском автомобилей АМО-2, АМО-3, легендарного ЗИС-5 и его многочисленных модификаций. История завода и его грузовиков в эти годы представлены в последующих частях.

Ниже представлены масштабные модели автомобилей, которые имеют отношение к начальному периоду истории завода АМО, которые могли собираться, ремонтироваться или восстанавливаться на предприятии. Все модели имеются в настоящей коллекции, фотографии выполнены самостоятельно. Информация о производителях моделей размещена в конце каждой из частей.

Масштабные модели.

FIAT-501 (1919 г.) легкой автомобиль.

Примечание: синяя окраска.

Производитель: Италия, фирма «RIO»^{1*}.

Год производства: 1971

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.

*- сведения о фирмах-изготовителях в конце текста данной части.



FIAT-501 TORPEDO SPORT (1918 г.) легкой автомобиль.

Примечание: красная окраска.

Производитель: Италия, фирма «RIO»¹.

Год производства: 1971

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



FORD T (1909 г.) легковой автомобиль.

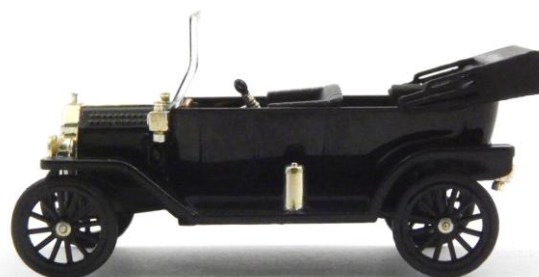
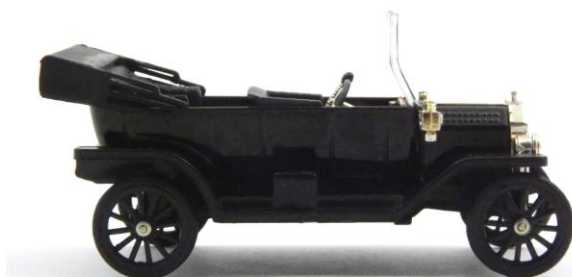
Примечание: черная окраска.

Производитель: Польша-Китай (производитель модели засекречен), фирма «Amercom»²
(Издательство «Amercom», серия «Legendarne Samochody»² № 1).

Год производства: 2010

Масштаб: 1:43

Материал: металл с пластиковыми деталями.



FORD MODEL T (1915 г.) (TIN LIZZIE) легкой автомобиль.

Примечание: красная и белая (тент) окраска.

Производитель: Великобритания (г. Суонси), фирма «Corgi Toys Ltd.»³ (серия «Collectors' Classics», C8786, 13500 экз.).

Год производства: 1985

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями



«СТАРИННЫЙ ГРУЗОВИК» грузовой автомобиль начала XX века, который мог ремонтироваться на АМО.

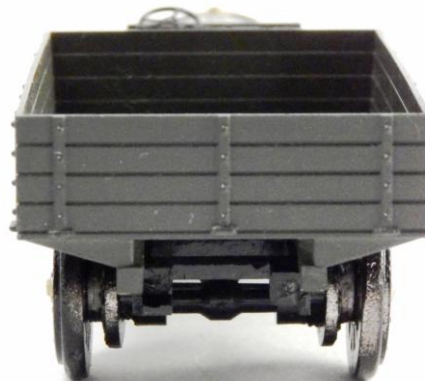
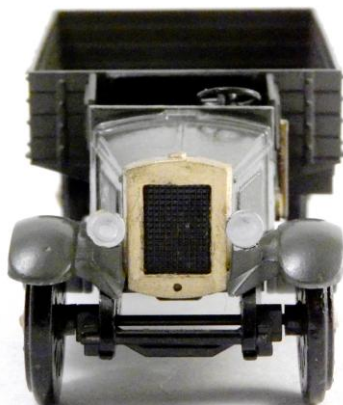
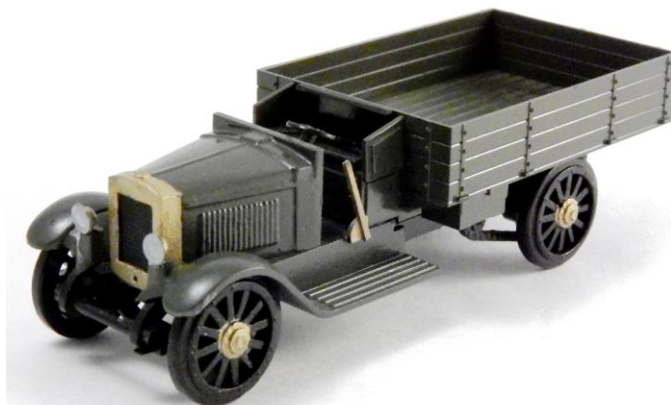
Примечание: зеленая окраска, попытка воссоздать облик старинного грузовика (1900-е годы) с открытой кабиной и цепным приводом (предположительно стилизация, созданная на студии «Мосфильм»).

Производитель: Россия, конверсия неизвестного производителя⁴ (предположительно мастер Сергеев) на основе модели ЗИС-5 фирмы ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»⁵

Год производства: начало 2000-х.

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



«WHITE-TAD» грузовой 3-тонный автомобиль (ориентировочно 1915 г.)

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: Россия, неизвестный производитель⁴, глубокая конверсия (ручная работа) серийной модели «Уайт-АМО» (Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.», серия «Автолегенды СССР. Специальный выпуск»⁶ № 2).

Год производства: конверсии 2019

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



«УАЙТ-АМО» восстановленный на заводе АМО грузовой 3-тонный автомобиль «White TAD».

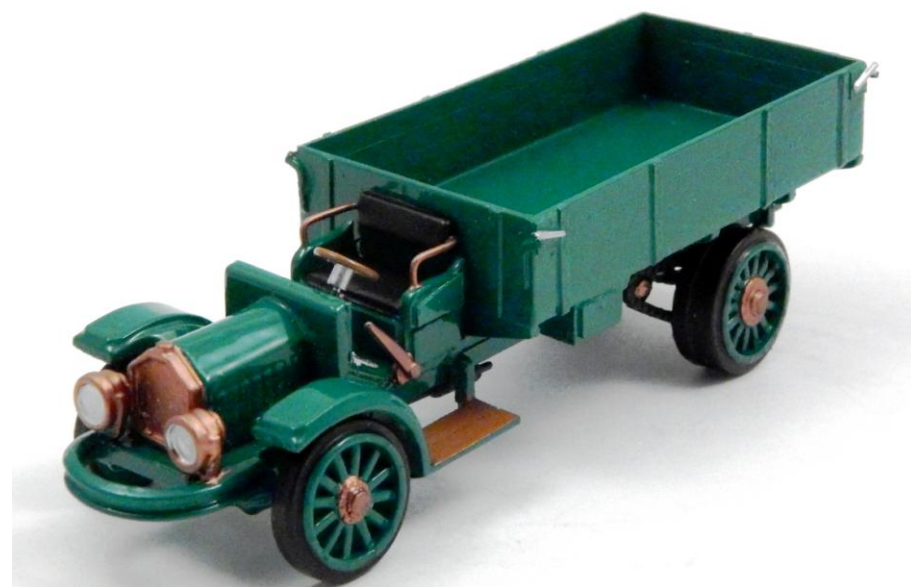
Примечание: зеленая окраска.

Производитель: Россия, фирма ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»⁵ (каталожный номер: № 705).

Год производства: 2006

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик.



«УАЙТ-АМО» восстановленный на АМО 3-тонный грузовой автомобиль «White TAD».

Примечание: серая окраска.

Производитель: собственная конверсия серийной модели из серии «Автолегенды СССР. Специальный выпуск»⁶ № 2 (компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd., Италия-Китай-Россия»⁶).

Год производства: 01.2018

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



«УАЙТ-АМО» восстановленный на АМО грузовой 3-тонный автомобиль «White TAD».

Примечание: зеленая окраска.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»⁶ (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР. Специальный выпуск» № 2)⁶.

Год производства: 2018 (03.01.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



Я-3 (1925 г.) - ПРИ РАЗРАБОТКЕ (1923 г.) У-3 («УАЙТ 3-ТОННЫЙ» АМО) грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: зеленовато-песочная окраска, неточность модели: спереди отсутствует дуга, соединяющая балки рамы.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»⁵.

Год производства: 2012-2013.

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



ИТАЛЬЯНСКИЙ ПРЕДШЕСТВЕННИК АМО-Ф-15.

Эталонные грузовики, производство которых с определенными изменениями планировалось начать в 1916 г. на заводе АМО, были разработаны конструкторами компании FIAT, которая к началу Первой Мировой войны была еще достаточно молодой, но уже хорошо известной в мире. Именно ее неприхотливые и надежные армейские грузовики привлекли внимание российских военных.

Из истории концерна ФИАТ и его грузовых автомобилей начала XX века.



Эмблема
концерна ФИАТ

История концерна ФИАТ началась в 1899 г., когда девять бизнесменов и финансистов из провинции Пьемонт подписали соглашение об организации акционерного общества «Итальянская фабрика автомобилей в Турине» (Societa Anonima Fabbrica Italiani di Automobili Torino), получившего аббревиатуру FIAT (ФИАТ). Уже в 1909 г. ФИАТ превратился в крупнейшего в Италии производителя автомобилей: на его заводе собрали 1848 автомобилей, из которых четверть составляли грузовые модификации. С самого начала ФИАТ наладил производство и выпуск продукции за рубежом, в частности в

1909 г. был открыт завод в Соединенных Штатах Америки.

В 1911 г. был спроектирован грузовой автомобиль FIAT-15 грузоподъемностью 1,5 тонны с 4-цилиндровым мотором мощностью 20 л.с. при рабочем объеме 3 л. Автомобиль имел 4-ступенчатую коробку передач и колеса с пневматическими шинами. Уже в 1912 году автомобиль был модернизирован — новая модель получила обозначение FIAT-15bis.



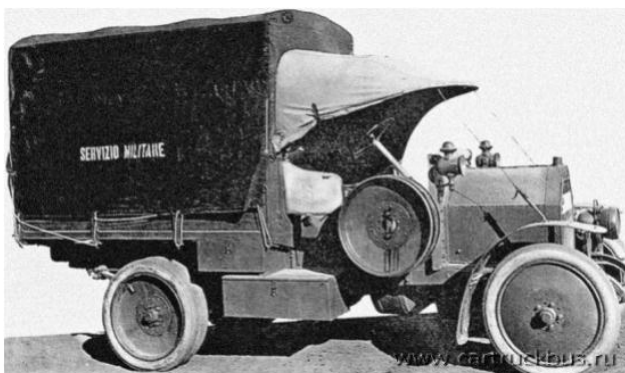
В 1913 г. автомобиль был снова модернизирован, получил новый двигатель с рабочим объемом 4398 см³ и мощностью 30-35 л.с., карданный привод на задние колеса (вместо цепного у FIAT-15 и FIAT-15bis) и дисковые цельнометаллические колеса (вместо прежних, с деревянным ободом и спицами). Новую модификацию назвали FIAT-15ter; она выпускалась с 1913 по 1922 г. Автомобиль имел правое расположение руля, управляющие рычаги располагались снаружи по правому борту, фары были ацетиленовыми.

Ранняя модификация грузового автомобиля
FIAT-15ter образца 1913 г.

<http://gruzavtoperevozki.ru/sovetskie-retro-gruzoviki>

фиатовских грузовых автомобилей. Он обладал 3,5-тонной грузоподъемностью, двигателем с рабочим объемом 5,7 литров и мощностью - 38 л.с. В сравнении с FIAT-15ter FIAT-18VL имел несколько более консервативную конструкцию, в частности цепную передачу, вместо карданной. Это было связано с требованиями надежности, т.к. в то время карданную передачу на тяжелые грузовики старались не ставить из-за риска поломки полусосей, качество изготовления которых оставляло желать лучшего. Автомобиль, что характерно для фиатовских грузовиков того времени, был праворульным с наружным расположением рычагов управления и ацетиленовыми фарами (как на FIAT-15ter). Во время Первой мировой войны FIAT-18VL широко использовали для доставки боеприпасов и амуниции на передовую, переброски личного состава. На его базе изготавливались специальные модификации (артиллерийские тягачи, санитарные фургоны и др.). Автомобиль выпускался с 1914 по 1922 г.; всего было выпущено 20 000 экземпляров.

FIAT-15ter, рассчитанный на эксплуатацию в условиях бездорожья, был основным легким грузовиком итальянской армии. Промежуточный между моделями «bis» и «ter» вариант FIAT-15ta был показан в России во время пробега армейских грузовиков в 1912 г. и произвел на русских военных и промышленников столь глубокое впечатление, что для его сборки в Москве решили построить новый завод (АМО).



Грузовой автомобиль FIAT-15ter 1916 г.

(<http://www.cartruckbus.ru/33-amof15-znakomyj-i-neznakomyj.html>)



Отреставрированный
грузовой автомобиль FIAT-15ter
(http://ru.wikipedia.org/wiki/FIAT_15_Ter).



Отреставрированные грузовые автомобили FIAT-18BL

(<http://truck-auto.info/ fiat/777-18-bl.html>)

Дашко Д. Советские грузовики 1919-1945. М.: Издание автомобильного архивного фонда, 2014. 229 с.
Гладкий Д. Итальянский прародитель совавтопрома. <http://tests.abw.by/archive/444/trk-amof15/>
Соколов М. АМО-Ф15, знакомый и незнакомый (иллюстрации из архивов А.Говорухи, Д.Дашко, Я.Арбугина, О.Никандровой, М.Соколова. <http://www.cartruckbus.ru/articles/amof15-znakomiy-i-neznakomiy>
Автомобильный портал России и СНГ. 18 BL. <http://truck-auto.info/ fiat/777-18-bl.html>
Википедия. FIAT 15 Ter. http://ru.wikipedia.org/wiki/FIAT_15_Ter
Советские ретро грузовики. <http://gruzavtoperevozki.ru/sovetskie-retro-gruzoviki>
Энциклопедия 33 грузовика. <http://www.33gruzovika.ru/encyclopedia>

FIAT-15ter (1913 г.) грузовой автомобиль бортовой.

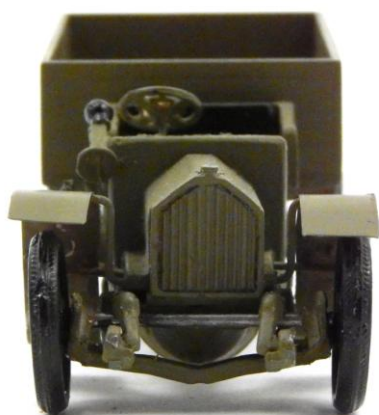
Примечание: защитная (хаки) окраска, открытая кабина.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), мастер Сергеев⁸ (Дмитрий Сергеев), ручная работа (использованы детали от модели АМО-Ф-15 «Завода Электрон», Казань - см. часть 2).

Год производства: около 2010

Масштаб: 1:43.

Материал: металл и смола с деталями из пластика и резины



FIAT-15ter грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: зеленая окраска, открытая кабина, бочки в кузове.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), мастер Сергеев⁸ (Дмитрий Сергеев), ручная работа (использованы детали от модели АМО-Ф-15 «Завода Электон», Казань - см. часть 2).

Год производства: 2010-2014

Масштаб: 1:43.

Материал: смола и металл с деталями из пластика и резины



FIAT-18BL (1914) армейский грузовой автомобиль с тентом.

Примечание: защитная (болотная) окраска.

Производитель: Италия, фирма «RIO»¹.

Год производства: 1990-е

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



FIAT-18BL (AUTOCARRO) грузовой автомобиль бортовой.
Примечание: светло-бежевая окраска, кузовное оборудование.
Производитель: Италия, фирма «RIO Models»¹.
Год производства: 1990-е
Масштаб: 1:43.
Материал: металл с пластиковыми деталями.



FIAT-18BL (1914 г.) грузовой автомобиль гражданский бортовой.

Примечание: вишневая окраска, поднятый тент кабины.

Производитель: Италия, фирма «RIO Models»¹.

Год производства: 1990-е

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



FIAT-18BL (PIRELLI, 1917 г.) грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: голубая окраска, надписи на итальянском языке «Pirelli», груз покрышек в кузове.

Производитель: Италия, фирма «RIO Models»¹ (№ 4369).

Год производства: 2013

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



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

Информация о фирмах-производителях моделей не являлась первоначальной задачей настоящей работы. Однако по мере ее написания стало очевидно, что без таких сведений обойтись трудно, так как они несомненно представляют для автора и, надеюсь, других коллекционеров интерес. Учитывая, что краткие сведения об истории и продукции фирм, причастных к созданию коллекционных автомоделей, являются, все-таки, вспомогательной информацией, будем излагать ее в порядке упоминания и размещать в конце каждой части.



¹*Фирма «RIO-Models».* Итальянская фирма «RIO Models», расположенная в городе Cernobbio на озере Lake Como, начала выпускать копии автомобилей в 1961 г. Это производство являлось побочным по отношению к выпуску инструментов и форм для литья. По-видимому, первые модели были выпущены под маркой «Stampopolastica» для фирмы «Dugu Miniautotoys». Вскоре начался выпуск автомоделей масштаба 1:43 под собственным фирменным названием «RIO». Сначала изготавливались только классические европейские модели начала века и 1920-х годов. Это предпочтение нашло отражение в эмблеме RIO, состоящей из двух различных автомобильных рожков: причудливого в форме змеи и более привычного. Позже стали выпускать модели более современных автомобилей вплоть до 1970-х годов

В 2011 г. RIO Models приобрели фирму M4 Models (Пезаро, Италия), производителя брендов Best Model и Art Model.



Эмблемы на коробках фирмы RIO-Models различных лет.

Модели RIO изготавливали из сплава zamac (цинковые сплавы, легированные алюминием, магнием и медью), однако в 1970-х годах в них, по-видимому, было много свинца и модели были очень хрупкими. Современные модели значительно более прочные.

В Интернет-магазинах представлены более 500 моделей фирмы RIO, многие модели выпускаются в нескольких модификациях.

Модели из металла, масштаб 1:43, степень детализации высокая. В настоящее время современные модели стоят около 50\$. На старые модели цена договорная.

Википедия. http://en.wikipedia.org/wiki/RIO_Models



²*«Legendarne Samochody» («Легендарные автомобили»).* Журнальная серия-патворк (патворк - от англ. part и work — «часть» и «работа»), представляющая наиболее известные автомобили различных стран и годов выпуска.

Серия выпускается польским издательством «Амерком С.А.» («Amercom S.A.»), работающим с 1993 г. в Варшаве и в Познани. Информация об истории фирмы практически отсутствует. Издательство специализируется на выпуске образовательных серий, патворков-коллекций и т.д. Перечень продукции в настоящее время включает 53 наименования. Официальный сайт издательства, по сути, является Интернет-магазином, где можно выбрать и заказать выпуски различных коллекций.

Серию «Legendarne Samochody» начали выпускать 3 февраля 2010 г. с периодичностью 1 раз в 2 недели. Производитель моделей не известен (указаний на блистере нет, на днище модели нет надписей), не исключено, что производителей несколько, или что все модели являются «перепечатками» моделей других (известных) фирм. В 2010-2013 гг. выпущены 60 выпусков.

Качество моделей из серии «Legendarne Samochody» значительно варьируется (от низкого до среднего), особенности моделей полностью зависят от прототипа, масштабирование может быть не точным. В Интернете представлены данные о том, копиями каких моделей являются все выпуски патворка:

| | |
|--|--|
| №1 - Ford T (delPrado) | №31 - Га3 12 3иМ (IST) |
| №2 - Lincoln Continental/Triumph TR3 Roadster (delPrado) | №32 - Aston Martin DB4 (delPrado) |
| №3 - Bugatti Royale (delPrado) | №33 - Opel Manta SR (IXO) |
| №4 - Citroen B2 Torpedo (Universal Hobbies) | №34 - Cadillac V16 (Signature Models 1/32) |
| №5 - Jaguar SS100 (delPrado) | №35 - Austin Healey 3000 (Edison Giacoletti) |
| №6 - Ford Crown Victoria (Yatming) | №36 - Buick Roadmaster (Solido, NewRay) |
| №7 - Citroen Traction Roadster (Universal Hobbies) | №37 - Alfa Romeo 8C (IXO) |
| №8 - Ford Capri (delPrado) | №38 - Aston Martin Mk. II (IXO) |
| №9 - Porsche 356B Cabrio (HighSpeed) | №39 - Chrysler LeBaron (Signature Models 1/32) |
| №10 - Renault 4CV (delPrado) | №40 - BMW 335 (Schuco) |
| №11 - Chevrolet Nomad (Yatming) | №41 - Hispano Suiza H6C (IXO) |
| №12 - Delahaye 135M Figoni (Solido) | №42 - Delage D8 120 – 1937 (IXO) |
| №13 - Ford Mustang (delPrado) | №43 - Renault Suprastella (IXO) |
| №14 - Chevrolet Corvette (delPrado) | №44 - Maserati Mistral (Grani & Partners) |
| №15 - Edsel Citation (Yatming) | №45 - Mavbach Zeppelin (IXO) |
| №16 - Fiat 124 Spider (Starline) | №46 - Lancia Astura (Solido, Edison Model) |
| №17 - Ford Thunderbird (Yatming) | №47 - Buccioli TAV 8-32 (IXO) |
| №18 - Lancia Stratos HF (delPrado) | №48 - 3иС-101А (IST) |
| №19 - Renault Alpine A110 (delPrado) | №49 - Talbot-Lago 1938 (IXO) |
| №20 - Packard Boattail Speedster (ERTL) | №50 - Cadillac Coupe de Ville (Yatming) |
| №21 - Alfa Romeo TZ (Universal Hobbies) | №51 - Fiat 508 Balilla (Starline) |
| №22 - Mercedes-Benz 540K Spezial Roadster (IXO) | №52 - Bentley Speed Six (IXO) |
| №23 - Lotus Esprit (AutoArt) | №53 - Maserati A6G 2000 Spider Frua (Grani&Partners) |
| №24 - BMW 507 (delPrado) | №54 - Bentley R-Type (Yatming) |
| №25 - Cord L29 Berline (Altava, Solido) | №55 - Panhard 6CS 1935 (IXO) |
| №26 - Shelby Cobra 427 (Yatming) | №56 - Simca 8 Sport (IXO) |
| №27 - Pontiac Firebird Trans-Am (Yatming) | №57 - Opel P4 (IXO) |
| №28 - Tucker Torpedo (Yatming) | №58 - Mercedes Benz 320D (IXO) |
| №29 - Buick Riviera GS (Yatming) | №59 - Fiat 1500 (Norev) |
| №30 - Mercury Cougar (delPrado) | №60 - Skoda Superb (Abrex) |

Модель Ford T 1909 г. выпуска, видимо является копией модели, входящей в патворк издательского дома «Ediciones del Prado» («Del Prado Publishers»). Эта испанская компания была основана в 1988 г. в Мадриде и с самого начала занималась изданием коллекционных журналов. Сегодня, компания одним из лидеров в своем сегменте.



Ассортимент товаров «Del Prado» достаточно широк, но известность в России, в основном, приобрели серии военно-исторических миниатюр (фигурки-солдатики), в частности наполеоновских войн.

Веб-сайт http://koof.ru/del_prado/

Веб-сайт https://vk.com/del_prado_collection

Нельзя исключить, что модель для «Del Prado», а возможно для «Amercom S.A.» была изготовлена на заводах компании «Premium & Collectibles Trading Company Ltd.»^{1,3}, т.к. сходная модель имеется у бренда «IXO Models».

Модели патворка «Legendarne Samochody» изготовлены из металла с металлическими и пластиковыми деталями. Стоимость моделей 7-8\$ (около 30 польских злотых).

Форум коллекционеров «RCForum» <http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=28743&page=3>

Веб-сайт http://wiki.rcforum.ru/Legendarne_Samochody

Официальный сайт издательства «Амерком» <http://amercom.com.pl/31-legendarne-samochody>



³*Corgi Toys* - это название одного из старейших брендов коллекционных копий автомобилей и, в определенный временной отрезок, название фирмы («*Corgi Toys Ltd.*»), их производившей. История фирмы началась в 1933 г., когда в г. Нортгемптоне (графство Нортгемптоншир - Northamptonshire, Великобритания) была основана компания «Mettoy Playcraft Ltd.» («Metal Toy»). Эта фирма занималась, в основном, изготовлением игрушек из жести, прежде всего заводных автомобильчиков. В начале 1950-х годов начался выпуск нескольких игрушек из литого металла. В середине 1950-х годов владельцы фирмы задумали выпуск коллекционных масштабных моделей, которые должны были составить конкуренцию изделиям Messano Dinky Tuys. Завод для нового производства был построен в прибрежном городе Суонси (Swansea) в Уэльсе (Wales). С Уэльсом связано название бренда - Corgi Toys, т.к. корги (corgi) - это название уэльской породы пастушьих собак, любимой породы Ее Величества Королевы Великобритании.

Выпуск моделей Corgi Toys начался в 1956 г. Изделия сразу приобрели популярность. Фирма выпускала масштабные копии английский и северо-американских автомобилей, модели выпускались ежемесячно, ассортимент быстро расширялся. При изготовлении моделей фирма использовала различные инновации, реализованные в конструкции изделий, отличительной чертой были пластиковые окна. До 1960 г. большинство моделей (кроме гоночных автомобилей и грузовиков) выпускались в двух вариантах: с заводным механизмом и без него. Сбыт изделий начитывал миллионы штук. Особенно возросли продажи в конце 1960-х - начале 1970-х годов. Однако к 1983 г. начался спад продаж. В 1984 г. компания была реформирована в «Corgi Toys Ltd.», начался экспорт моделей в континентальную Европу, США и Австралию. Тем не менее, в 1989 г. «Corgi Toys Ltd.» была выкуплена фирмой-производителем игрушек «Mattel», а производство было перенесено в г. Лестер (Leicester) в графстве Лестершир, где располагалась штаб-квартира «Mattel». Был разработан новый ассортимент (серия «Corgi Classics»): легковые автомобили, фургоны и грузовики 1930-1960-х годов. Кроме того, начался выпуск копий американских грузовиков, пожарных автомобилей и автобусов.

В 1995 г. «Corgi» вновь стала самостоятельной компанией с названием «Corgi Classics Ltd.». Фирма выпускала модели, связанные с известными людьми, фильмами и т.д. В конце 1990-х годов начался выпуск моделей самолетов, а в начале 2000-х годов коллекционных фигурок. Масштабы различных моделей-копий варьировались в широком диапазоне - от 1:32 до 1:144. В 2008 г. «Corgi Classics Ltd.» была приобретена международной компанией «Hornby». У изделий появился новый логотип, возобновился выпуск автомоделей «Corgi Toys».

Масштабные модели автомобилей изготавливаются по технологии литья под давлением, масштаб моделей может колебаться в пределах от 1:40 до 1:48. Модели, особенно ранних выпусков, в масштабе 1:43 могут быть искусственно «расширены» на 1-2 мм. Степень детализации высокая. Стоимость моделей в масштабе 1:43, как правило, договорная. На модели ранних выпусков наиболее часто колеблется в диапазоне от 30 до 100\$.

Лисин Д. Corgi - полвека в строю. Автомобильный моделизм, 2006, № 4, с. 20-22.

Википедия. Corgi Toys. https://en.wikipedia.org/wiki/Corgi_Toys

Википедия. Corgi_Classics. https://en.wikipedia.org/wiki/Corgi_Classics

Corgi Toys 1956 - 1974. A Complete Catalogue and Guide. <http://corgi-toys.net>

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

⁴*Неизвестный производитель.*

При приобретении моделей ручной работы иногда не удается точно установить их производителя. Нередко это относится к моделям-конверсиям (от лат. *conversio* - превращение, изменение). Сведения, предоставляемые продавцом, могут быть неточными

или полностью ошибочными и нуждаются в проверке. В настоящей коллекции имеются экспонаты, происхождение которых не известно, либо его можно лишь предположить. Когда количество таких моделей постепенно увеличилось, стала очевидной целесообразность попытки проанализировать возможные варианты их появления и представить хотя бы некоторые сведения о мастерских их предположительно выпустивших, если эти мастерские не охарактеризованы применительно к другим моделям. Поэтому под заголовком **«Неизвестный производитель»** будем размещать информацию о фирмах, мастерах и мастерских, которые могли бы с той или иной степенью вероятности явиться производителями моделей.

Модель «Старинный грузовик» приобретена в 2015-2016 гг. в магазине «Moscow Tram Collection». Дополнительная информация в разделах 5 и 8.

Модель «White-Tad» приобретена в феврале 2020 г. в Интернет-магазине «1001 модель». Дополнительная информация в разделе 6.



ООО НПФ «ЛОМО-АВМ». Выпуск автомоделей на Ленинградском оптико-механическом объединении (ЛОМО) начался в 1991 г., вероятно, в рамках конверсионных программ, характерных тогда для предприятий оборонного значения. Инициатором производства коллекционных моделей являлся сотрудник ЛОМО и коллекционер А.М.Шемаринов, который начал подготовительную работу еще в 1986 г. В период 1991 г. – середина 1996 г. изготовление автомоделей происходило в цехах ЛОМО. В 1994 г. был заключен договор с Санкт-Петербургским заводом «Двигатель» о выпуске моделей на шасси ГАЗ-А. В июне 1996 г. на территории ЛОМО было организовано ООО научно-производственная фирма «ЛОМО-АВМ», которая остается до настоящего времени одним из немногочисленных действующих отечественных производителей коллекционных автомоделей. Известно, что в 2000 г. с «конвейера» этого предприятия сходило около 40 типов машин по 500-600 штук в месяц. Современные объемы производства точно не известны, но они явно в разы ниже. Дефицита современных автомоделей «ЛОМО-АВМ» нет, модели широко распространены.

Автомодели, в основном, изготовлены из металла (цинковый сплав) с немногочисленными пластиковыми деталями. Детализация моделей не высокая. На оригинальных моделях «ЛОМО-АВМ» на днище имеется штампованная эмблема ЛОМО. (Исключение составляют автомобили различных модификаций ГАЗ-А, на днище которых имеется фирменный знак Санкт-Петербургского завода «Двигатель»). Кабины для производства моделей на базе ГАЗ-А/АА/ААА/60 для «ЛОМО-АВМ» изготавливались на заводе «Двигатель». Эти кабины имеют крепление к раме винтом. В последнее время появились немногочисленные модели-конверсии ГАЗ «ЛОМО-АВМ» на основе ГАЗ-А из серии «Наш автопром». При этом используется кабина и все элементы днища, имеется маркировка «Наш автопром». Это, видимо, объясняется тем, что запас изготовленных «Двигателем» кабин исчерпан. Известна выраженная склонность автомоделей «ЛОМО-АВМ» к «цинковой чуме» при сроках хранения около 10 лет.

Всего известно около 2000 модификаций автомоделей этой фирмы, в Интернете имеются каталоги и перечни продукции. Кроме того указывают, что «выделившись в самостоятельное от ЛОМО производство, «ЛОМО-АВМ» пошёл по пути широкого конверсирования собственных разработок. Все остальные модели - плоды перерезки рам, кабин, кузовов ...». В 2019 г. мастерская еще сохраняла минимальное производство, благодаря работе старых мастеров, а в январе 2020 г. закрылась.

Стоимость большинства моделей 25-40 \$, хотя стоимость старых редких вариантов моделей может приближаться к 100 \$.

История красных автомобильчиков. <http://www.avtomodelizm.h1.ru/arc/arc/ogl16/redcar.htm>

Веб-сайт <http://rcforum.su/showthread.php?t=1073>

Маленькие машины для большого бизнеса. http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie_mashini_dlja_bol2/



⁶ «Автолегенды СССР», «Автомобиль на службе», «Автолегенды СССР. Специальные выпуски». Автомодели из серий «Автолегенды СССР» и «Автомобиль на службе» выпущены в рамках журнальных серий-патворков.

Коллекция «Автолегенды СССР» посвящена истории советского автомобилестроения от начальных разработок и первых серийных автомобилей до последних экспериментальных моделей, не запущенных в серийное производство. Коллекция «Автомобиль на службе» посвящена автомобилям специального назначения, использовавшимся в различных служебных целях. Наряду с отечественными автомобилями в коллекцию вошли зарубежные автомобили использовавшиеся или используемые для служебных целей в нашей стране.

Патворки издаются компанией «ДеАгостини». «ДеАгостини» (DeAgostini) - издательский дом в Италии, основанный в 1901 г. географом Джованни Де Агостини, который создал в Риме компанию «Географический институт Де Агостини». В том же году Географический институт опубликовал первый том Атласа мира и открыл первый магазин Де Агостини. Первоначально компания специализировалась на выпуске географических изданий, карт и атласов. В настоящее время 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.

Серия «Автолегенды СССР» издается с 10 февраля 2009 г. Серию «Автомобиль на службе» начали издавать 20 августа 2011 г. Серии однотипны и состоят из журнала и коллекционной модели автомобиля. Журнал «Автолегенды СССР» содержит информацию об истории создания популярных серийных и экспериментальных советских автомобилей, их технических характеристиках, архивные фотографии автомобиля, информацию и фотографии моделей-аналогов других стран, а также исторические факты из времени создания автомобиля. Журнал «Автомобиль на службе» содержит исторический очерк об автомобилях конкретной специализации и их изменениях. Описывается история создания автомобиля, на базе которого создана служебная модификация, приводятся интересные исторические факты. В ноябре (15.11) 2017 г. начался выпуск коллекционных моделей под маркой «Автолегенды СССР. Специальный выпуск». Выпуск №1 - «Победа-спорт», выпуск № 2 - «Уайт-АМО». Планируется выход «ЗИС-спорт».

Автомодели для всех трех серий поставляются фирмой Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT), входящей в состав группы PCT Collectibles



Ltd. - крупнейшего производителя масштабных моделей под собственными брендами («IXO Models», «IST Models» и др.), а также для журнальных серий крупных издательских домов (Eaglemos, GE Fabbri, Altaya и др.). Компания PCT была создана в 2000 г. в Макау (Китай) и в настоящее время имеет несколько фабрик, на которых работают более 4000 человек. Модели серий «Автолегенды СССР» и «Автомобиль на службе», вероятно, ведут свое происхождение от моделей «IST Models», т.к. у истоков проекта стояли PCT и «IST Models». Уже в 2008 г. для журнальной серии «Автолегенды СССР» существовал задел в виде выпущенных моделей советских автомобилей под брендом «IST Models». Конечно, модели для журнальной серии стали выпускать в упрощенном виде без фототравлений, номеров и тщательной проработки салона. Все это справедливо и для серии «Автомобиль на службе».

Какая именно фабрика выпускает модели для патворков точно не известно. Однако есть информация что фабрика, выпускающая модели «IST Models», расположена около г. Shenzhen в 60 км к северу от Гон-Конга. Эти координаты совпадают с местоположением фабрики фирмы Sonic International (Toys) Ltd., выпускающей автомодели под другим официальным брендом PCT «IXO Models».

В ноябре 2014 г. выпущен 150-й выпуск «Автолегенд СССР». С декабря 2014 г. начался выпуск продолжения серии под названием «Автолегенды СССР и соцстран». С 20 января 2014 г. начался выпуск серии «Автолегенды СССР. Лучшее», модели которой по большей части дублируют прежние «Автолегенды СССР», но некоторые выпускаются в новой окраске. В ноябре 2014 г. вышел последний 80-й выпуск серии «Автомобиль на службе». Дальнейшие планы и регулярность выходов следующих выпусков под названием «Автолегенды СССР. Специальный выпуск» остаются не вполне ясными.

Стоимость моделей легковых автомобилей из обеих серий около 6-10\$, грузовых автомобилей - около 12-15\$.

Официальный сайт Компании Де Агостини. <http://www.deagostini.ru>

Википедия. Де Агостини. http://ru.wikipedia.org/wiki/Де_Агостини

Официальный сайт компании "PCT Collectibles Ltd." <http://www.premium-collectibles.com>

Официальный сайт компании "IST Models" <http://www.istmodels.com/about-us.html>

Официальный сайт компании "IXO Models" <http://www.ixomodels.com>

Википедия. Автолегенды СССР.

http://ru.wikipedia.org/wiki/%C0%E2%F2%E2%EB%E5%E3%E5%ED%E4%FB_%D1%D1%D1%D0

Сайт "Автолегенды СССР". <http://cars.deagostini.ru>



RIELMODEL®

⁷«Crielmodel» - итальянская фирма, производящая модели военной техники Первой и Второй мировых войн, в основном, итальянской, а также фигурки в масштабах 1:35 и 1:72. Отличительной особенностью продукции этой фирмы являются редкие модели, не представленные в ассортименте других компаний.

Основной продукцией «Crielmodel» являются киты из смолы. Стоимость китов или готовых моделей из смолы в масштабе 1:35 на Интернет-аукционах около 50\$.

Есть указания, что в 2004-2005 гг. фирма начала выпуск моделей военной техники из металла в масштабе 1:43, в частности, входящие в патворки издательского дома «ДеАгостини» и издательства «Atlas».

Веб-сайт <https://www.scalemates.com/kits/944260-criel-model-r074-fiat-15-ter-light-truck>

RC-Forum. Модели военной техники. <http://www.rcforum.ru/showthread.php?p=7656>

⁸*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 («ЛОМО 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://mv.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\$.

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

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

