

АМО – ЗИС – ЗИЛ



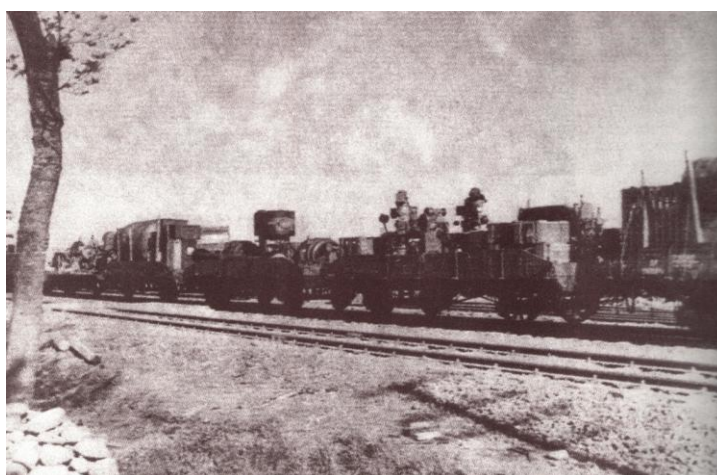
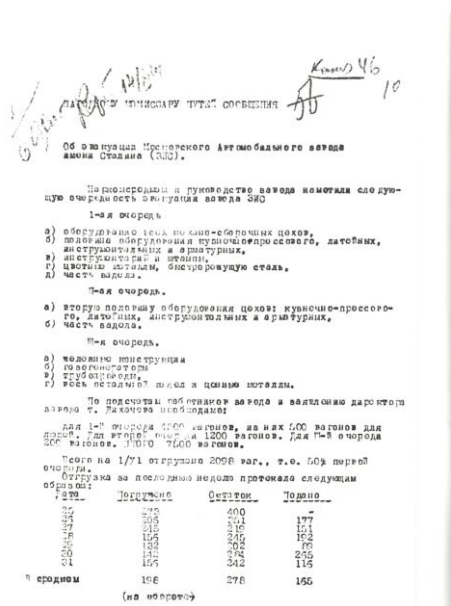
I. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Часть 5.

ЭПОХА ЗИС-5 (ПРОДОЛЖЕНИЕ).

ЗИС В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.

В предвоенные годы на ЗИСе появилась идея об упрощении конструкции ЗИС-5 для военного производства. Однако завершить эти работы удалось только к концу 1941 г. В первые месяцы войны ЗИС пытался продолжать выпуск некоторых марок грузовиков, однако уже в июле 1941 г. началось активное производство инструментов и штампов для военных заводов, поковок и литья для авиационной и танковой промышленности. В начале осени фронт приближался к Москве, участились налеты вражеской авиации. В октябре 1941 г. сборочные линии ЗИС остановились и началась эвакуация части завода сразу в несколько городов: Ульяновск, Шадринск Курганской области, Челябинск, Миасс и Троицк Челябинской области. В глубокий тыл отправили 12 800 единиц на 7 700 единицах подвижного состава. Одновременно были эвакуированы 7 000 рабочих завода и столько же членов их семей. Всю работу по эвакуации выполнили сами автозаводцы. Эвакуированное оборудование и люди стали основой новых заводов. Так появились Ульяновский и Уральский автомобильные заводы, Челябинский кузнечно-прессовый, а также Шадринский агрегатный завод.



Эвакуация оборудования завода ЗИС на восток СССР. Фото из книги ЗИЛ - XXI век. Юбилейное иллюстрированное издание. М.: БинАрт, 1999.

Приказ об эвакуации завода ЗИС. Фото из книги Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачева». М.: МГИУ, 2015.



Чистка автоматов перед отправкой.
ЗИС, 1941 г. Фото А. Устинова.
Фото из книги АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр
фотографии им. братьев Люмьер. М., 2016



Проверка готовых минометов.
Контролер ОТК т. Савоськина. ЗИС,
1941 г. Фото А. Устинова. Фото из
книги АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии
им. братьев Люмьер. М., 2016



Упаковка минометов, ЗИС, 1942 г.
Фото А. Устинова. Фото из книги АМО
ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии им. братьев
Люмьер. М., 2016

На основной территории ЗИСа в Москве в 1941 г. работа продолжалась, но вместо автомобилей выпускали минометы, снаряды мины, детали реактивных снарядов для «Катюш» и автоматы ППШ. Массовый выпуск последних был налажен всего за 20 дней. На заводе трудилось много женщин и подростков. Лишь в конце 1941 г. на фоне продолжающегося наступления немецких войск на Москву завод практически остановили и подготовили к уничтожению.

После успешного наступления Красной Армии зимой 1941-1942 годов ЗИС понемногу приступил к работе. В июне 1942 г. началась сборка упрощенных грузовиков ЗИС-5В, полугусеничных тягачей ЗИС-42 и санитарных фургонов ЗИС-44. Продолжалось производство вооружения.

В Ульяновске на новом УльЗисе 30 апреля 1942 г. был выпущен первый ЗИС-5В. Параллельно в Миассе в ноябре 1941 г. началось сооружение Миасского автоторного завода. На базе эвакуированных цехов ЗИСа был налажен выпуск двигателей и коробок передач для ЗИС-5В. В июне 1942 г. начинает работать восстановленный главный

конвейер ЗИСа, производящий ЗИС-5В, двигатели и коробки передач для которых поступают из Миасса. За 1942 г. Миасский завод изготовил для ЗИСа 9 303 двигателя и 15 375 коробок передач. Одновременно создавалось кузнечное производство в Челябинске и арматурное в Шадринске.

На ЗИСе моторное производство было восстановлено лишь в июле 1943 г., суточный выпуск грузовиков к концу этого года возрос до 150 штук. За 1944 г. завод изготовил 34 тысячи автомобилей и 32 тысячи двигателей. Наконец, в 1944 г. в Миассе входит в строй Уральский автозавод (УралЗИС), который заменяет в производстве грузовиков Ульяновский автомобильный завод. Выпуск ЗИС-5В еще больше возрастает.



Публикация военного времени о пуске завода УралЗИС, 1944 г. Фото из книги Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачева». М.: МГИУ, 2015.

В годы войны на ЗИСе было произведено около 100 000 грузовиков ЗИС-5В, ЗИС-42, ЗИС-44 и некоторых других. В июне 1942 г. ЗИС наградили первым орденом Ленина за безупречную организацию производства вооружения и боеприпасов.

Осенью 1942 года завод имени Сталина получил указание, несмотря на войну, начать разработку и конструирование нового легкового автомобиля. На предприятие специально пригласили соответствующих специалистов, которым и поручили работу по созданию ЗИС-110 и ее различных модификаций. 20 сентября 1944 г. Государственный Комитет Обороны утвердил опытный образец ЗИС-110. В сентябре того же года ЗИС-110 была запущена в производство.

В 1944 г. ЗИСу было поручено увеличить выпуск грузовиков в 2 раза и параллельно развернуть конструкторские работы по новым грузовым автомобилям ЗИС-150 и ЗИС-151. К началу 1945 г. объем производства на ЗИСе достиг 91% от довоенного уровня.

Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили Страны Советов. 2-е изд. перераб. и доп. М.: ДОСААФ, 1983. - 128 с.
ЗИЛ - XXI век. Юбилейное иллюстрированное издание. М.: БинАрт, 1999 - 360 с.
АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии им. братьев Люмьер. М., 2016. - 160 с.
Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачева» / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа. - М.: МГИУ, 2015. - 296 с.

ЗИС-5 И ЗИС-5В НА УЛЬЯНОВСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ.

Создание Ульяновского автомобильного завода напрямую связано с необходимостью сохранить в военные годы производство грузовиков ЗИС-5. Значительная часть оборудования, демонтированного на ЗИСе, была доставлена в Ульяновск и размещена в помещениях складов Государственного таможенного управления. Площадь каждого из складов составляла около 2000 м². Однако перевозка оборудования на этом не закончилась: поступило указание Государственного комитета обороны срочно перебазировать цеха, связанные с производством двигателей, на Урал. В Ульяновске остались цеха «шасси», которые должны были стать основой будущего завода. Последний был зарегистрирован 30 ноября 1941 г. как «Ульяновский филиал № 4 ЗИС (УльЗИС)». Между остановкой главного конвейера ЗИС и регистрацией УльЗИС прошло всего 1,5 месяца, а еще через 2 месяца в феврале 1942 г. новый завод начал выпуск боеприпасов. Параллельно шла подготовка к выпуску грузовиков. Были развернуты основные производства и принято решение о начале сборки автомобилей.

В феврале 1942 г., несмотря на отсутствие двигателей, поступление которых ожидалось из Шадринска, без конвейера собрали первые ЗИС-5 из запаса привезенных из Москвы деталей. Поэтому внешне эти первые грузовики мало отличались от довоенных ЗИС-5, в частности могли иметь скругленные штампованные крылья, хотя другие элементы конструкции были уже упрощены. Сборка таких автомобилей продолжалась недолго. К апрелю 1942 г. силами эвакуированных из Москвы специалистов был подготовлен к серийному производству ЗИС-5В - стандартный упрощенный вариант грузовика военного времени. На второй квартал 1942 г. автозавод получил Государственный план выпуска автомобилей и в июле собирал по 20-30 грузовиков в день. В октябре, когда наладились регулярные поставки двигателей, заработал главный сборочный конвейер, выдававший 60 грузовиков в сутки. Между началом эвакуации ЗИС и началом полноценного производства в Ульяновске прошло менее года.



Склады таможенного управления - первые производственные площади УльЗИС (1941 г.)

Первые УльЗИС-5В, подготовленные к отправке на фронт (1942 г.)

<https://ulpressa.ru/2018/02/19/stroitelstvo-lyudi-i-modelnyiv-ryad-plavayushhie-uazvi-bolotohodvi-i-snegohodvi-arhivnye-foto-ulvanovskogo-avtomobilnogo-zavoda/>

К концу 1942 г. УльЗис, официально ставший головным предприятием по выпуску ЗИС-5В, ежедневно собирал 80-100 автомобилей. Летом (22 июня) 1943 г. Государственный комитет обороны принял решение о строительстве в Ульяновске нового автомобильного завода. Под строительство выделили площади. Поскольку рядом не было ни котельной, ни электростанции, электроснабжение строительства нового завода осуществлялось с дизель-электропоезда.

В конце 1944 г. было принято решение полностью передать производство ЗИС-5В в УльЗИСа в Миасс, а в Ульяновске налаживать выпуск ГАЗ-ММ.

Всего на заводе собрали более 7600 ЗИС-5В.

В Выставочном комплексе ОАО «УАЗ» экспонируется отреставрированный ЗИС-5, внешне похожий на довоенный и, как считается, собранный в самом начале производства частично из деталей, доставленных при эвакуации из Москвы. Этот грузовик имеет эклектичную внешность: деревянная кабина, обшитая вагонкой, как у ЗИС-5В, сочетается со штампованными скругленными крыльями и грузовой платформой с откидывающимися боковыми бортами, как у довоенного ЗИС-5.



Закладка фундамента в 1943 г. (слева)
и ворота (справа) УльЗИС

<https://ulpressa.ru/2018/02/19/stroitelstvo-lyudi-i-modelnyy-ryad-plavayushhie-uazvi-bolotohodvi-i-snegohodvi-arhivnyie-foto-ulvanovskogo-avtomobilnogo-zavoda/>



ЗИС-5, который мог быть собран на УльЗИСе в 1942 г., представленный в Выставочном комплексе «УАЗ»

<https://360carmuseum.com/ru/museum/47/exhibit/2532>

Назаренко М. Строительство, люди и модельный ряд: плавающие УАЗы, болотоходы и снегоходы. Архивные фото Ульяновского автомобильного завода. <https://ulpressa.ru/2018/02/19/stroitelstvo-lyudi-i-modelnyy-ryad-plavayushhie-uazvi-bolotohodvi-i-snegohodvi-arhivnyie-foto-ulvanovskogo-avtomobilnogo-zavoda/>

Привалов А. Вехи славной истории (Часть 1). Легендарному уральскому «Захару» исполнилось 75 лет!

<http://www.gruzovikpress.ru/article/24314-legendarnomu-uralskomu-zaharu-ispolnilos-75-let-vehi-slavnov-istorii-ch-1/>

Веб-сайт «Выставочный комплекс ОАО «УАЗ»» <https://360carmuseum.com/ru/museum/47/exhibit/2532>

УАЗ. Сын военного времени https://auto.mail.ru/article/35832-uaz_syn_voennogo_vremeni/

Масштабные модели.

УЛЬЗИС-5 (В) грузовой автомобиль бортовой (музейный экземпляр).

Примечание: светло-зеленая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»^{1*} и фирма «ARUM Ltd.» (серия «Наш Автопром»^{1*} Н228).

Год производства: 2018 (12.2018)

Материал: металл с пластиковыми деталями.

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



ВОЕННЫЙ ГРУЗОВИК ЗИС-5В И ЕГО БОЕВОЙ ПУТЬ.

К концу 1941 г. конструкторы ЗИСа завершили работы по максимально упрощенной версии грузовика ЗИС-5, которая получила в названии литеру «В» - военный. Необходимость экономить металл обусловила сокращение до возможного минимума числа металлических деталей. С двигателя сняли вентилятор, убрали передние тормоза и правую фару, упростили форму глушителя. Кабину, ее двери, пол и подножки стали изготавливать из дерева, сохранив металлическим только упор для ног. Металл сэкономили буквально на всем. Пружинная спинка водительского сиденья была заменена фанерной, покрытой ватником и дерматином. Использование металлических откидных петель резко сократили, упростили конструкцию бортовой платформы: откидным оставили только задний борт. Дефицит стального листа заставил при изготовлении крыльев автомобиля отказаться от штамповки: заготовки крыльев стали гнуть и сваривать. В результате грузовик приобрел типичные угловатые крылья. Вместе с тем, появился второй бензобак, который расположили в передней части платформы слева. Экономия металла на каждой машине составила от 82 кг (по мнению Д.Дашко) до 124 кг (по мнению В.Киреева). Грузовик в целом также стал легче.

Характеристики автомобиля ЗИС-5В

Годы производства: 1942—1947

Грузоподъемность 3000 кг

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 73 л.с. при 2300 об./мин.

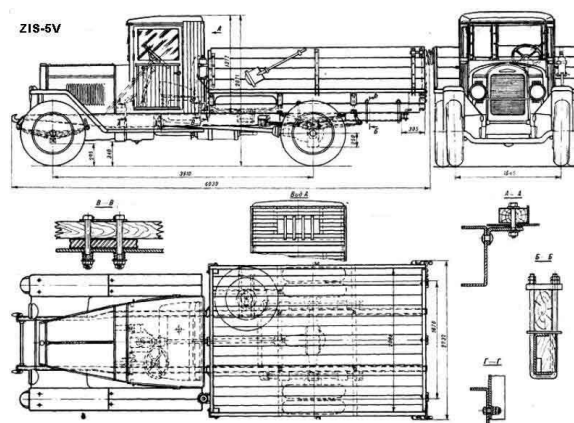
Колёсная формула: 4×2

Длина 6060 мм, ширина 2235 мм, высота 2160 мм

Колёсная база 3810 мм

Масса 3000 кг

Максимальная скорость 60 км/ч



Чертежи автомобиля ЗИС-5В

<http://russoauto.ru/auto/amo/zis-5>



Максимально упрощенная модификация ЗИС-5В

<http://www.cartruckbus.ru/articles/ispytanie-velikov-voynov>

<http://russoauto.ru/auto/amo/zis-5>

Первым в апреле 1942 г. выпуск ЗИС-5 начинает Ульяновский автозавод. Затем в июне 1942 г. начинает работать восстановленный главный конвейер ЗИСа, также производящий ЗИС-5В. Наконец, в 1944 г. в Миассе входит в строй Уральский автозавод (УралЗИС), после чего выпуск ЗИС-5В в Ульяновске прекращается. Московские, ульяновские и уральские ЗИС-5В в годы войны, видимо, внешне не отличались. Выштамповка «УралЗис» на облицовке радиатора грузовиков, выпущенных в Миассе

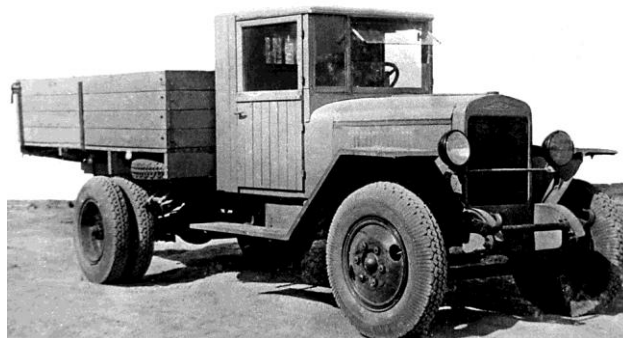
появилась только после войны в 1947 г. Д. Дашко приводит мнение Научного автотракторного института, что качество уральских ЗИСов было лучше, чем московских. Ближе к концу войны комплектация ЗИС-5В была частично восстановлена - у грузовика появилась вторая фара и откидные боковые борта кузова.



Эмблемы на облицовке радиатора ЗИС-5В производства ЗИС и Уральского автозавода в Миассе, начиная с 1947 г.

Грузовой автомобиль ЗИС-5В
поздних выпусков

<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>



ЗИС-5В перевозит личный состав.

<http://www.kskdivniy.ru/museum/eksponaty/zis-5v>



ЗИС-5В транспортирующий орудие.

<https://trucksreview.ru/zil/zis-5-tehnicheskie-harakteristiki.html>



ЗИС-5В на фронтовых дорогах.

Регулировщица старший сержант А. Старкова на посту. 1-й Белорусский фронт, 1944 г. Фото М. Маркова-

Гринберга. Фото из книги АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии им. братьев Люмьер. М., 2016

Крупнокалиберные зенитные пулеметы в кузовах грузовиков ЗИС-5В (кинокадр)

<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>



Агрегат вращательного бурения АБВ-100 на шасси ЗИС-5В, 1942 г. (из фондов петербургского Музея артиллерии)

<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>



В войсках ЗИС-5В использовали для перевозки грузов и личного состава, в качестве тягачей для орудий, а также в виде большого числа специальных модификаций. Примером такой специализированной машины может служить мобильная буровая установка АБВ. Многие модификации имели названия (индексы), отдельные – нет.

Во время военных действий резко возросла потребность в топливозаправщиках и водомаслозаправщиках, которую удовлетворяли, монтируя цистерна на шасси ЗИС-5В.



Топливозаправщик на шасси ЗИС-5В

<http://www.cartruckbus.ru/articles/ispytanie-velikovoynov>



Водомаслозаправщик ВМЗ-43 на шасси ЗИС-5В

<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>



ЗИС-5 на параде Победы (кинокадр)

<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>

Эксплуатационные качества упрощенной версии грузовика остались вполне удовлетворительными, все его положительные качества - простота и надежность конструкции, высокая ремонтпригодность, отличная для заднеприводного автомобиля проходимость проявили себя в полной мере. Вместе с тем, срок службы военной версии грузовика резко сократился, виной чему были не конструктивные недостатки, а низкое качество материалов и производства в военное время. Вместе с тем, в труднейшие для СССР 1942-1943 годы, при огромной потребности в военных грузовиках, массово уничтожавшихся в боевых условиях, их долговечность не играла определяющей роли.

Масштабные модели.

ЗИС-5В (1942 г.) грузовой автомобиль бортовой упрощенный.

Примечание: светло-зеленая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd.» (серия «Наш Автопром»¹ H227).

Год производства: 2018 (12.2018)

Материал: металл, пластик.



ЗИС-5В грузовой автомобиль бортовой военного образца.

Примечание: зеленая окраска, спецмаркировка.

Производитель: Италия-Россия-Китай, компания «ДеАгостини»² и неизвестная фабрика-производитель (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР. Грузовики»² № 53).

Год производства: 2019 (30.07.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик по оригинальной пресс-форме



ЗИС-5В грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: темно-зеленая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd» (серия «Наш автопром»¹ H266g).

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.



ЗИС-5В грузовой автомобиль бортовой с зенитной пулеметной установкой М4 (1931 г.).

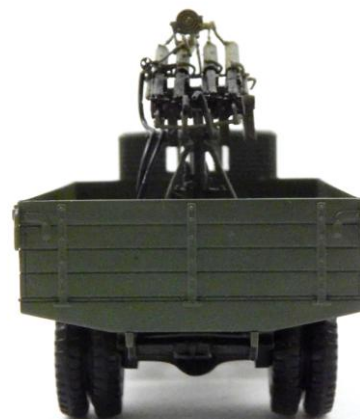
Примечание: защитная (зеленая) окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: собственная конверсия на основе моделей «Наш Автопром»¹ и «Модельстрой»³ (Россия, Москва).

Год производства: модели 2020

Материал: металл, пластик, смола.



ЗИС-5В БЗ грузовой автомобиль-автоцистерна бензовоз.

Примечание: защитная (темно-зеленая) окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd.» (серия «Наш Автопром»¹ Н906).

Год производства: 2018 (06.2018)

Материал: металл, пластик.



ЗИС-5В ВМЗ грузовой автомобиль-автоцистерна масловозозаправщик.

Примечание: защитная (темно-зеленая) окраска, спецоборудование.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd.» (серия «Наш Автопром»¹ Н909).

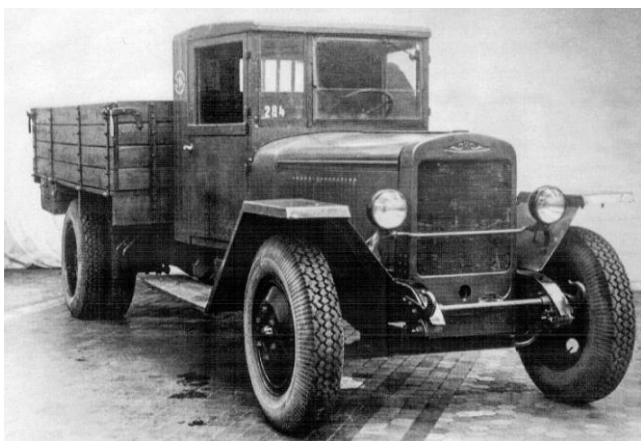
Год производства: 2018 (06.2018)

Материал: металл, пластик.



ПОСЛЕВОЕННАЯ СУДЬБА ЗИС-5В И ЕГО МОДИФИКАЦИЙ.

ЗИС-5В, завершив свой боевой путь, еще некоторое время оставался на конвейерах ЗИСа и Уральского автозавода. В ближайшие послевоенные годы ЗИС готовился к выпуску принципиально нового грузовика ЗИС-150. На первом этапе освоили производство двигателя ЗИС-120, который начали устанавливать на ЗИС-5В. Такой автомобиль получил обозначение ЗИС-50. Мощность двигателя ЗИС-120 на ЗИС-50 была ограничена до 80 л.с., тем не менее, у грузовика заметно возросли скоростные характеристики. ЗИС-50 имел лишь незначительные внешние отличия: удлиненный капот, т.к. ЗИС-120 был несколько длиннее старого двигателя, и П-образную планку, на которой крепились фары и которая как бы опоясывала решетку радиатора спереди. Эти отличия настолько малозаметны, что в наши дни ЗИС-50 нередко принимают за обычный ЗИС-5В.



Грузовой автомобиль ЗИС-50,
выпущенный ЗИС

http://denisovets.ru/zil/zilprototips/ZIS50_1.jpg



Отреставрированный ЗИС-50,
принятый за обычный ЗИС-5В

<http://russoauto.ru/auto/amo/zis-5>

ЗИС-50 и ЗИС-5В были полностью сняты с производства на ЗИСе одновременно: 30 апреля 1948 г. Д.Дашко указывает, что затем производство ЗИС-50 передали на УралЗИС, где его выпускали как в бортовом исполнении, так и в качестве шасси для специальных автомобилей до 1951 г.

После войны «демобилизованные» ЗИС-5В и вновь выпускаемые модификации ЗИС-5 использовались не только как бортовые грузовики, но и в качестве самосвалов, автокранов, мусоровозов, ассенизаторских машин и множества других специальных автомобилей, которые эксплуатировались до середины 1970-х годов.

На шасси ЗИС-5В Завод противопожарного оборудования в поселке Варгаши Курганской области выпускал пожарную автоцистерну ПМЗ-7 с передним расположением насоса, а с 1947 г. на шасси УралЗИС-5В - ПМЗ-8 со сдвоенной кабиной. Выпуск ПМЗ-8 продолжался до 1951 г., затем начался выпуск модернизированной ПМЗ-11. Выпускались модификации автомобилей ЗИС-5В со сдвоенной кабиной не только для пожарной техники, но и как учебные автомобили для системы ДОСААФ или других обучающих организациях.

В 1947 году УралЗИСом был разработан план и график модернизации автомобиля, в рамках которой проводились работы по доводке и внедрению в производство модернизированных узлов и систем автомобиля. Внешними отличиями от ЗИС-5В стал кузов новой конструкции, электрические задние фонари и указатели поворотов, перемещение топливного бака из-под сиденья водителя под грузовую платформу на левый ланжерон рамы. Такой грузовик образца 1951 г. стал именоваться «ЗИС-5 модернизированный» или ЗиС-5М. 30 апреля 1948 года в Москве был прекращен выпуск

автомобилей ЗиС-5В и ЗиС-50, но производство последнего было решено продолжить в Миассе, где он и выпускался до 1951 года.



Автоцистерна ПМЗ-7 (конец 1940-х - 1950-е годы). <https://www.drive2.ru/b/2914239/>



Сохранившийся в Эстонии экземпляр ПМЗ-7. <https://www.drive2.ru/b/2914239/>



Восстановленный ПМЗ-8 на базе УралЗИС-5В, хранящийся в Витебском городском отделе по чрезвычайным ситуациям. <http://www.cartruckbus.ru/articles/kollekcija-cveta-plameni>

Грузовой автомобиль УралЗИС-355, 1956 г. <http://русская-сила.рф/img.shtml?img=/guide/army/tr/ural355-1.jpg>



Еще больше изменений было внесено в конструкцию грузовика УралЗИС-355, который начали выпускать в 1956 г. В одном из Интернет-изданий (<https://trucksreview.ru/zil/zis-5-tehnicheskie-harakteristiki.html>) автор приводит интересный документ об особенностях выпускавшихся в Миассе модификаций ЗИС-5.

Внешне УралЗИС-355 был практически идентичен довоенному ЗИС-5 с скругленными передними крыльями, у которого появились подфарники, но исчезла металлическая обшивка кабины. Были и еще некоторые малозаметные отличия. Вместе с тем, в конструкции грузовика был реализован ряд достаточно современных на то время технических решений. Например, для облегчения эксплуатации в холодном климате автомобиль был оснащен предпусковым подогревателем двигателя.

ВНИМАНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ И МЕХАНИКОВ

Грузовой автомобиль ЗИС-5, выпускавшийся Уральским автомобильным заводом имени Сталина до 1956 г., в значительной мере отличался от автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-5В, выпускавшихся ранее Московским автомобильным заводом.

В конструкцию автомобиля ЗИС-5 Уральским автозаводом были внесены значительные изменения, которые повысили надежность основных механизмов автомобиля и улучшили его динамические и экономические качества. В первую очередь была повышена прочность и надежность тех узлов, которые в процессе долготной эксплуатации оказались недостаточно износоустойчивыми. Так, в процессе выпуска автомобилей ЗИС-5 Уральским автозаводом в его конструкцию введены: тонкостенные вкладыши коренных и шатунных подшипников, верхнее хромированное поршневое кольцо, вал привода водяного насоса и ось промежуточной шестерни на подшипниках качения, улучшенная конструкция крепления ведомых дисков сцепления, новый усиленный редуктор заднего моста, улучшенная конструкция дифференциала, усиленные полуоси, гидравлические тормоза на все колеса, усиленный шкворневой узел передней оси, новая более прочная платформа, измененная конструкция бензинового бака и держателя запасного колеса и много других более мелких изменений.

Эти изменения значительно улучшили качество автомобиля и его технико-эксплуатационные показатели. В то же время марка автомобиля не была изменена, и у многих работников составилось впечатление, что выпускаемый в настоящее время автомобиль ЗИС-5 ничем не отличается от автомобилей, выпускавшихся Московским автозаводом.

В первом квартале 1956 г. в конструкцию автомобиля ЗИС-5 были введены усовершенствованные узлы. Например, двигатель повышенной мощности (до 85 л. с.) при минимальном удельном расходе 265 г/э. л. с. ч., новое рулевое управление, 12-вольтовая система электрооборудования, бензиновый бак увеличенной емкости, подогреватель для облегчения пуска двигателя и ряд других улучшений.

Модернизированному автомобилю, выпускаемому Уральским заводом с начала 1956 г., в отличие от ранее выпускавшегося автомобиля ЗИС-5 присвоена новая марка — УралЗИС-355.

3

Информация о грузовиках
ЗИС-5 Уральского
автомобильного завода.
<https://trucksreview.ru/zil/zis-5-tehnicheskie-harakteristiki.html>

Работы по более радикальной модификации ЗИС-5В начались в 1947 г. Развивая платформу ЗИС-5, Миасский завод продлил жизнь очередному воплощению старого грузовика под названием УралЗИС-355М (модифицированный) до 1965 г. В литературе встречаются разные точки зрения. Одни авторы считают, что УралЗИС-355М был «практически новым» грузовиком, другие пишут, что по конструкции это был «все тот же ЗиС-5В» с новой кабиной. Не вдаваясь в дискуссию, можно, вероятно, сказать, что уральцы, используя опыт автомобилестроения послевоенных лет, довели до максимально возможного совершенства конструкцию 1930-х годов. В результате появился простой и надежный грузовой автомобиль, как пишет М.Соколов, «замечательная «рабочая лошадка» для отечественного бездорожья, оцененная по достоинству в основном водителями Урала, Сибири и Средней Азии». УралЗИС-355М называли автомобилем целины: простота его конструкции обеспечила эффективную эксплуатацию при освоении целинных земель.

Пресс-формы для цельнометаллической кабины получили с Горьковского автозавода, благодаря чему автомобиль получил характерный внешний вид. Кабину сделали отапливаемой. Шасси конструктивно осталось без изменений, хотя при его изготовлении было сделано много мелких усовершенствований. Рядный 6-цилиндровый двигатель был существенно модернизирован, стал мощнее и легче. Автомобиль отличала не только возросшая грузоподъемность, но и отличные тяговые качества. Надежность и ремонтпригодность УралЗИС-355М обеспечили им долгую жизнь. В некоторых местах эти машины продолжали эксплуатироваться до конца 1970-х годов.

Характеристики автомобиля УралЗИС-355М

Годы производства: 1958-1965

Грузоподъемность 3500 кг

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 95 л.с. при 2600 об./мин.

Колёсная формула: 4×2

Длина 6290 мм, ширина 2280 мм, высота 2095 мм

Колёсная база 3842 мм

Масса 7050 кг

Максимальная скорость 60 км/ч

Серийный УралЗис-355

<https://rivershkiper.livejournal.com/137824.html>



УралЗИС-355М на
сельскохозяйственных работах

<https://rivershkiper.livejournal.com/137824.html>

УралЗИС-355М на втором десятке
лет эксплуатации (1972 г.)

<http://www.gruzovikpress.ru/article/2987-istoriya-realnogo-gruzovika-uralzis-355m-neyubileynye-yospominaniya-o-355m/>

Всего за семь лет производства с конвейера Уральского автозавода сошло 192 000 машин. Окончание выпуска УралЗИС-355М явилось окончательным завершением истории потомков ЗИС-5 в СССР.



Отреставрированные бортовые ЗИС-5В
производства ЗИС и Уральского
автозавода (современное фото)

<http://fotki.vandex.ru/https://www.zr.ru/content/articles/315550-zis-5-soldatami-ne-rozhdajutsa/> <http://img01.avtonomer.ru/140115/o/su196216.jpg>





УралЗИС-355М на современном фото.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/2987-istoriva-realnogo-gruzovika-uralzis-355m-nevubilevnye-vospominaniva-o-355m/>

Отреставрированный УралЗис-355М
(современное фото)

https://i11.fotocdn.net/s121/b509daef8d8e33cd/public_pin/1/2765270109.jpg

В наши дни отреставрированные ЗИС-5В становятся все большей редкостью. Наиболее часто встречаются восстановленные УралЗИС-5М послевоенных лет выпуска. Как ни странно, значительно более современные УралЗИС-355М также постепенно превращаются в автораритеты.

АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии имени братьев Люмьер. М., 2016.

Гладкий Д. Испытание Великой Войной <http://www.cartruckbus.ru/articles/ispvtanie-velikoy-vovnoy> (сайт временно не работает)

Гладкий Д. Коллекция цвета пламени (иллюстрации В.Чехуты, С.Липского, Д.Гладкого)

<http://www.cartruckbus.ru/articles/kollekciva-cveta-plameni> (сайт временно не работает)

Дашко Д. Советские грузовики 1919-1945. М.: Издание автомобильного архивного фонда, 2014. - 229 с.

Канунников С. ЗИС-5: солдатами не рождаются. За рулем.РФ. <https://www.zr.ru/content/articles/315550-zis-5-soldatami-ne-rozhdayutsa/>

Кочнев Е. Д. Энциклопедия военных автомобилей 1769-2006 гг. Издание 1-е. М.: ООО «Книжное издательство «За рулём», 2006. – 640 с.

Кочнев Е. Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, Эксмо, 2009. - 542 с.

Кочнев Е. Бронированные, санитарные, секретные: неизвестные версии ЗИС-5 (Фотографии из архивов Л. Шугурова, М. Коломийца и автора). Колеса <https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>

Кузнецов А. Легендарный ЗИС-5 и его «родня». Грузовик-ревью. <https://trucksreview.ru/zil/zis-5-tehnicheskie-harakteristiki.html>

Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. Том 1. М.: ИЛБИ, 1993, 256 с.

Автомодельное бюро. Веб-сайт <http://denisovets.ru/>

Грузовой автомобиль ЗИС-355. Веб-сайт «Русская сила».

<http://russkaya-sila.rf/img.shtml?img=/guide/army/tr/ural355-1.jpg>

ЗИС-5 «Захар» Веб-сайт «Энциклопедия отечественного автопрома». <http://russoauto.ru/auto/amo/zis-5>

История. Масло- и водомаслозаправщики. Веб-сайт <http://adr52.ru/maslo-i-vodomaslozapravshhiki.html>

Огнеборцы (История) ПМЗ-7. Веб-сайт «Drive2» <https://www.drive2.ru/b/2914239/>

Энциклопедия пожарной техники и оборудования. <http://fire-truck.ru/encyclopedia/avtonasos-pmg-12-s-kabinov-dlya-pozharnvih.html>

Веб-сайт «History-auto» <http://history-auto.info/?act=model&id=971&option=main>

Веб-сайт «Avto-nomer» <http://avto-nomer.ru>

Веб-сайт http://www.avtomash.ru/katalog/histori/muzei_a/1941/1941-1.html

Веб-сайт <http://www.kskdivniv.ru/museum/eksponatv/zis-5v>

Михаил Соколов М. Неубилейные воспоминания о «355М». История реального грузовика УралЗИС-355М.

Грузовик-пресс, 11.2008. <http://www.gruzovikpress.ru/article/2987-istoriva-realnogo-gruzovika-uralzis-355m-nevubilevnye-vospominaniva-o-355m/>

УралЗИС-355М. Джентльмен удачи. Веб-сайт <https://st-kt.ru/articles/uralzis-355m-dzhentlmen-udachi>

Какой хороший цемент. Не отмывается... - УралЗис-355М <https://rivershkiper.livejournal.com/137824.html>

Масштабные модели.

ПМЗ-7 (ЗИС-5В) грузовой автомобиль пожарная автоцистерна.

Примечание: красная окраска, спецоборудование.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd.» при участии «Ленмодел» (серия «Наш Автопром»¹, №602 «100-летию пожарной охраны СССР посвящается»).

Год производства: 2018 (09.2018)

Материал: металл, пластик.



ЗИС-5В УЧЕБНЫЙ автомобиль грузовой двухкабинный бортовой.
Примечание: светло-бежевая и коричневая окраска, эмблема ДОСААФ.
Масштаб: 1:43.
Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴.
Год производства: 2012-2013
Материал: пластик с металлическими деталями.



УралЗИС-5В грузовой автомобиль бортовой.

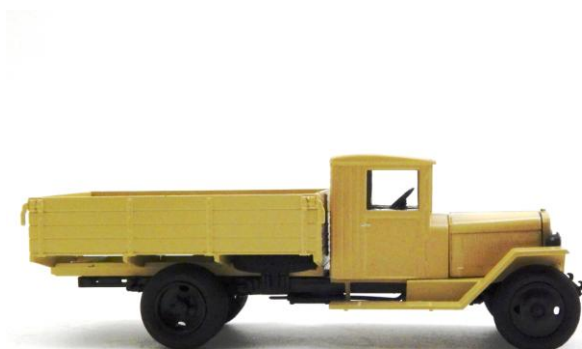
Примечание: светло-песочная окраска, эмблема УралЗИС.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd» (серия «Наш автопром»¹, H267).

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.



УралЗИС-5В АСМ грузовой автомобиль ассенизаторский.

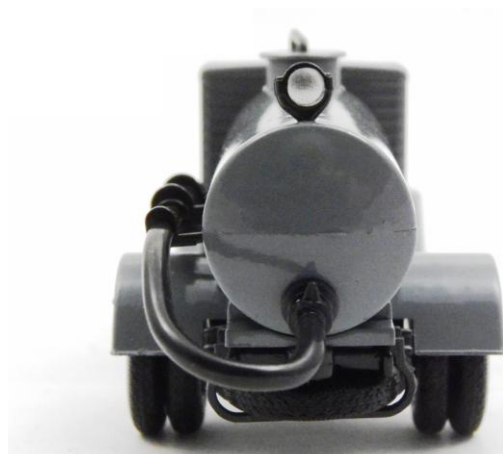
Примечание: серая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd» (серия «Наш автопром»¹, Н913).

Год производства: 06.2018

Материал: металл, пластик.



УралЗИС-5М (1951 г.) грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: зеленая окраска.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран»¹ и фирма «ARUM Ltd» (серия «Наш автопром»¹, H229).

Год производства: 2018 (12.2018).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



УралЗИС-355 (1956 г.) грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: зеленая (защитная) окраска.

Производитель: Россия (г. Тула), мастерская «САИС»⁵, ручная работа.

Год производства: 2014

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями



УралЗИС-355М грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: защитная (зеленая) окраска

Производитель: Россия (Кострома, ООО «Скейл») - Китай, фирма «Start Scale Models»⁶ (SSM 1006).

Год производства: 2012

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



САНИТАРНЫЙ ЗИС-44 - ЗИС-5В С КУЗОВОМ-ФУРГОНОМ.

ЗИС-44 - это единственный серийный санитарный автомобиль ЗИСа на шасси ЗИС-5В. Этот автомобиль-фургон простейшей конструкции предназначался для перевозки как сидячих, так и лежащих раненых. Именно в этом качестве (санитарный фургон) автомобиль упоминается в различных источниках, в частности в книгах Е.Кочнева и Каталоге «Транспорт Красной армии в Великой Отечественной войне». Поэтому, прежде всего, рассмотрим ЗИС-44, как образец военно-медицинского транспорта.

В разгар тяжелых боев санитарных автобусов постоянно не хватало, поэтому вполне закономерно, что на вновь заработавшем ЗИСе в 1942 г. началось производство автомобиля фургона, специально приспособленного для транспортировки раненых. Е.Кочнев подчеркивает, что решение о создании автомобиля с универсальным кузовом-фургоном было принято вскоре после начала войны, но тогда не было реализовано в связи с эвакуацией завода.

На стандартное шасси ЗИС-5В вместо бортовой платформы монтировали прямоугольный деревянный кузов с маленькими окошками, несколькими дверями и крышей, оклеенной крашеным брезентом. Сначала у фургонов делали две дополнительные загрузочные двери сзади (пятидверная модификация 1942 года), впоследствии от них отказались (трехдверная модификация). Автомобиль с кузовом был длиннее и выше стандартного ЗИС-5В.

Характеристики автомобиля ЗИС-44

Годы производства: 1942 -1945 (1946)

Число мест: сидячих - 2+18, носилки - 4-7

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 73 л.с. при 2300 об./мин.

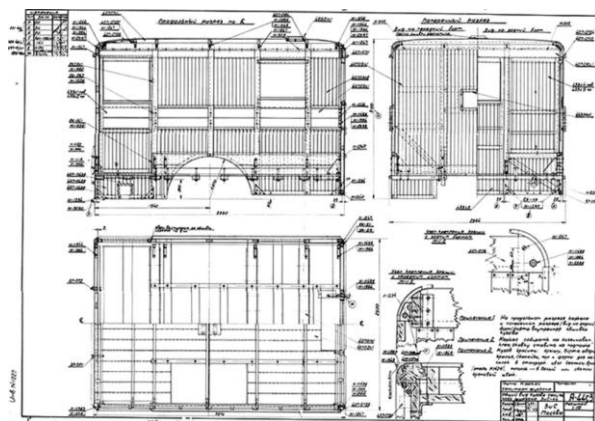
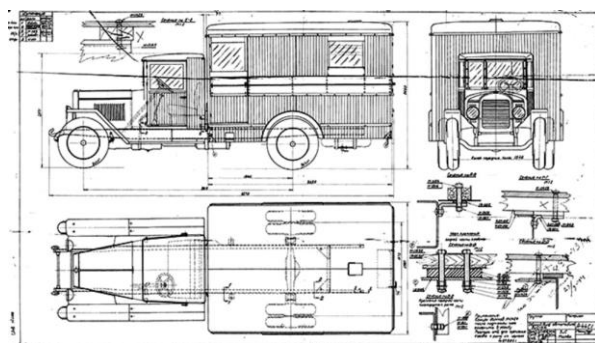
Колёсная формула: 4×2

Длина 6270 мм, ширина 2380 мм, высота 2660 мм

Колёсная база 3810 мм

Масса 4100 кг

Максимальная скорость 60 км/ч



Внешний вид и чертежи общих видов санитарного фургона ЗИС-44.

<http://autoar.org/content/zis-44-chertezhi-obshchih-vidov>

Вместимость фургона была не очень большой. На скамейках по обе стороны кузова могло разместиться до 18 человек. Вместо сидячих больных можно было расположить 4 (по другим данным до 7) носилок. Видимо, при полной загрузке сидячими ранеными места для лежащих уже не оставалось. Тем не менее, выпуск московских «санитарок» ЗИС-44 существенно помог в осуществлении перевозок раненных и больных.



Погрузка раненых в ЗИС-44.
Фото с сайта RCforum.ru

ЗИС-44 окрашивался как и другой санитарный транспорт. До середины войны все санитарные автобусы и фургоны имели белую полосу вдоль кузова, но красным крестом отмечали только автомобили, работавшие в тылу. Фронтные автомобили всегда работали без красного креста на бортах. Ближе к середине войны с них исчезла и белая полоса и санитарные автобусы перестали отличаться по окраске от обычных. Д. Дашко указывает, что это было сделано с целью маскировки, т.к. санитарный транспорт противник обстреливал в первую очередь.

До конца 1942 г. собрали 72 автомобиля ЗИС-44. В 1943-1944 гг. выпуск доходил до 240 автомобилей в год. Всего выпустили 517 ЗИС-44. В Красную армию в 1943-1944 годах было поставлено около 400 фургонов. Данные об окончании производства ЗИС-44 варьируются: Е. Кочнев и некоторые другие источники сообщают, что последние автомобили собрали в 1945 г. (февраль 1945 г.), а на сайте [Автомобильного архивного фонда](http://autoar.org/manufacturers/obshchaya-informaciya-18) (<http://autoar.org/manufacturers/obshchaya-informaciya-18>) указано, что выпуск продолжался до 1946 г.

Е. Кочнев пишет, что хотя ЗИС-44 являлся, прежде всего, санитарным автобусом, его также могли использовать для размещения различных мастерских, передвижных аптек, операционных и фотолабораторий. Видимо, переоборудованный санитарный фургон, лишенный приспособлений для транспортировки раненых и приспособленный для других целей, продолжал считаться ЗИС-44, т.к. его деревянный кузов мог исходно являться многоцелевым. Более того, есть основания полагать, что индекс сохранялся и тогда, когда кузов-фургон стандартной конструкции размещали на шасси другого грузовика: в 1944 г. собрали 20 штабных фургонов ЗИС-44 на шасси Studebaker US-6, поступивших по ленд-лизу.



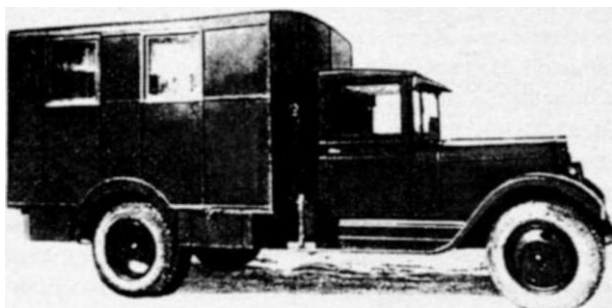
Передвижная электростанция АЭС на базе ЗИС-44. Фото из журнала «Автолегенды СССР. Грузовики, 2019, № 51.

Опыт изготовления кузовов-фургонов на ЗИСе, видимо, был. До войны выпускались фургоны на шасси серийных грузовиков, которые не имели отдельных индексов. Выпускались специальные автомобили и на шасси ЗИС-5В.

Фирма «Миниклассик» выпускает масштабные модели ранней пятидверной версии ЗИС-44 как в виде санитарных фургонов, так и в виде милицейских, пожарных

автомобилей, а также дежурных «техничек». Существовали ли реальные прототипы у этих моделей точно не известно. В любом случае, таких автомобилей не могло быть много, так как основным, причем максимально востребованным, предназначением ЗИС-44 являлись санитарные перевозки.

ЛОМО АВМ также выпускает модель ЗИС-44 в пятидверной модификации, а вот в серии «Автолегенды СССР. Грузовики» представлена трех-дверная модификация.



Специализированная мастерская АПРИМ на шасси ЗИС-5, 1939 г.
Фото из книги Е.Кочнева, 2009.



Санитарный фургон ЗИС-44
<http://www.cartruckbus.ru/articles/zavodskie-sanitarki-zis-vremen-voe>



Реплика санитарного фургона ЗИС-44 из музея Е. Шиманского. Фото из журнала «Автолегенды СССР. Грузовики, 2019, № 51.



Санитарный фургон ЗИС-44 (мастерская Е.Шиманского)

Воссозданный по оригинальным чертежам санитарный ЗИС-44 находится в «Музее техники Евгения Шаманского».

Кочнев Е. Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, Эксмо, 2009. 542 с.

Кочнев Е. Бронированные, санитарные, секретные: неизвестные версии ЗИС-5 (Фотографии из архивов Л. Шугурова, М. Коломийца и автора). Колеса <https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>

Дашко Д. Заводские «санитарки» ЗИС времен ВОВ.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/zavodskie-sanitarki-zis-vremen-voe> (сайт временно не работает)

Транспорт Красной армии в Великой Отечественной войне. Каталог. Издание Автомобильного архивного фонда. М., 2017. - 199 с.

Автомобильный архивный фонд. <http://autoar.org/manufacturers/obshchaya-informaciya-18>

ЗИС-44. Автолегенды СССР. Грузовики, 2019, № 51.

Веб-сайт RCforum.ru

ЗИС-44 санитарный фургон на базе ЗИС-5В.

Примечание: защитная окраска (хаки) без белой полосы, но с красным крестом (окраска соответствует тыловому автомобилю второй половины Великой Отечественной войны).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»⁷ (№192).

Год производства: около 2010

Материал: металл, пластик.



ЗИС-44 санитарный фургон на базе ЗИС-5В.

Примечание: защитная окраска, спецмаркировка.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴.

Год производства: 2012-2014 (приобретение 03.2019)

Материал: пластик с металлическими деталями.



ЗИС-44 санитарный фургон на базе ЗИС-5В.

Примечание: зеленая окраска, спецмаркировка.

Производитель: Италия-Россия-Китай, компания «ДеАгостини»² и неизвестная фабрика-производитель (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР. Грузовики № 51»)².

Год производства: 2019 (18.06.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик (оригинальная пресс-форма)



ЗИС-5В ФУРГОН (ЗИС-44) ремонтный фургон на базе грузового автомобиля ЗИС-5В.

Примечание: серая окраска, надпись «дежурная», спецоборудование.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴.

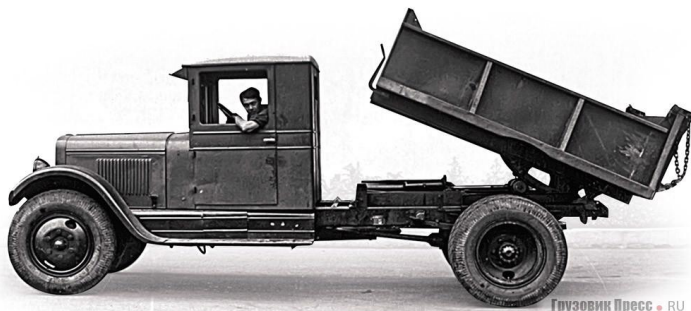
Год производства: 2012-2013

Материал: пластик с металлическими деталями.



САМОСВАЛЫ НА БАЗЕ ЗИС-5

С именем завода ЗИС связано появление одного из первых отечественных грузовиков-самосвалов. Опытный гидравлический ЗИС-19, наряду с двумя другими самосвальными прототипами, был создан в 1934-1935 гг. Идея гидравлического подъемного устройства, по-видимому, была заимствована у английской фирмы «Гар Вуд» («Gar Wood»), в 1922 г. начавшей выпуск гидравлических самосвалов, поставлявшихся в т.ч. в СССР.



Прототип самосвала с задней разгрузкой - ЗИС-19 (1934-1935 гг.)

<http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

Грузовик Пресс • RU

МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД И. В. СТАЛИНА
МОСКВА, 68, Ленинская область

ПАРТОННЫМ КЕСС

№ В/В по вопросу: 8

№ Инв. №: 9125 от 4/12 1938

Экз. № 1. Союз. шт. №.

А.Б.Т.У. Р.К.К.А. 8-я ОТДЕЛ
тов. СКВИРСКОМУ. В 557

На Ваше отношение № 283787с от 29/III-с.г. сообщаем, что ЗИС в 1938г. принять к проектированию Штабного кузова на ЗИС-6 и санитарного на ЗИС-101 не может, вследствие перегруженности завода новыми типами машин и автобусов принятыми к производству в 1938г.

| | |
|---|--------|
| 1) Грузовик 3,5 тонн ЗИС-15 | |
| 2) Автобус 27 мест | 16 |
| 3) " " 32 " " | 17 |
| 4) Грузовик с газогенераторной установкой | ЗИС-18 |
| 5) Самосвал односторонний | " 19 |
| 6) " " 3-х сторонний | " 20 |

Эти работы с избытком загружают нашу конструкторскую группу Кузовного цеха.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА *В. М. М.*

2 экз.
адрес.
дело.
Кисанов.
1938г.
л.э.р.

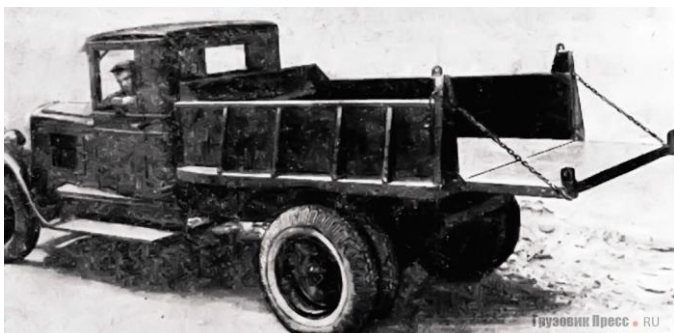
ЗИС, инв. 1412-782, тбр. 8-000

Официальное письмо директора ЗИС, информирующее руководство Автобронетанкового управления РККА о производстве ЗИС-19.

Как следует из официальной переписки директора ЗИС с военными, самосвал на шасси ЗИС-5 (ЗИС-19) был принят к производству на ЗИСе в 1938 г. Однако выпускался ли этот автомобиль на ЗИСе до войны реально остается не ясным.

В 1935 г. Механический завод строительства канала Москва-Волга (МВС) начал мелкосерийный выпуск самосвалов с горизонтальным гидроцилиндром для подъема самосвального кузова по типу ЗИС-19. Вскоре, наряду с Мехзаводом МВС, к выпуску таких самосвалов подключились столичная автобаза Метростроя, также его мелкосерийное производство в эти годы было налажено на ленинградском Втором авторемонтном заводе АТУЛ (2-й авторемонтный завод Автотранспортного управления Ленсовета был основан в 1917 г., с 1925 по 1932 гг. производил кузова для автобусов, с 1933 г. - автобусы, а в конце 1930-х годов - также самосвалы на шасси ЗиС 5; в 1950 г. завод прекратил свое существование). Подъемный механизм самосвала включал один гидравлический цилиндр и несколько соединений по специальной схеме. Эта конструкция

была несовершенной, в ней возникали большие внутренние напряжения и утечки масла в сочленениях гидросистемы.



Гидравлический самосвал на шасси ЗИС-5 производства заводов «Главстроймеханизации» Наркомстроя образца 1940–1944 гг.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

Активные работы по созданию самосвалов возобновились после войны. В середине 1946 г. несколько московских заводов на кооперативных началах развернули выпуск самосвалов СМ1 на шасси ЗИС-5В. Их изготовляли «АРЕМЗ» (1-й авторемонтный завод), 2-й авторемонтный завод («ВАРЗ») и другие предприятия городского управления авторемонтных заводов, а также заводы «Искра», «Металлоконструкция», «Котлопострой» и др. Их объединение, действовавшее около 10 лет, часто называют по наименованию завода «АРЕМЗ». Самосвалы Аремз-СМ-1, конструктивно отличались от ленинградских ЗИС-19. Их строили на укороченном на 600 мм шасси ЗИС-5В. Они оборудовались гидравлическим двухцилиндровым подъемником кузова. Насос и гидроцилиндры приводились в действие от коробки передач через коробку отбора мощности. Задний борт мог откидываться вниз на нижних шарнирах и закрепляться в горизонтальном положении двумя цепями. На платформе можно было перевозить сыпучие и даже полужидкие грузы, однако на транспортировку крупного камня она не была рассчитана. Объем платформы составлял 1,9 м³, грузоподъемность - 2500 кг, время разгрузки - 6-7 с. Самосвалы строили до 1956 г., несмотря на появление более совершенных специальных грузовиков, выпускаемых другими советскими предприятиями.



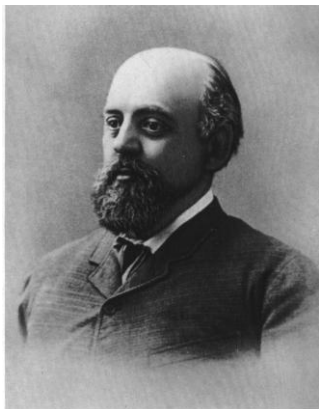
Самосвал ЗИС-СМ-1 на базе ЗИС-5, изготавливавшийся московскими заводами («Аремз» и др.) в конце 1940-х годов.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

В 1947 г. началось производство самосвалов ЗИС-ММЗ-05 на шасси ЗИС-5В, аналогичных по конструкции Аремз-С-1 на Мытищинском машиностроительном заводе (ММЗ).

Мытищинский машиностроительный завод. История ММЗ заслуживает отдельного описания. В настоящее время ОАО «ММЗ», хотя и относится к предприятиям России, работающим в области транспортного машиностроения, в основном, производит продукцию военного назначения: гусеничные шасси зенитных ракетных комплексов и другой спецтехники. В современном виде ОАО «ММЗ» было создано в 2009 г. на базе специального производства ОАО «Метровагонмаш». До 2009 г. предприятие находилось в составе вагоностроительного завода, который до 1992 г. назывался, как и современный завод, ММЗ - Мытищинский машиностроительный завод.

История ММЗ началась в 1897 г. с открытия «Московского акционерного общества вагоностроительного завода» при станции Мытищи Ярославской железной дороги. Его основателями были Савва Иванович Мамонтов, Константин Дмитриевич Арцыбушев и уроженец России, американский инженер Александр Вениаминович Бари. Они подали соответствующий проект в Министерство финансов России, после чего в январе 1896 г. Комитет министров разрешил «учреждение означенной Компании», а ее Устав утвердил Николай II. По техническому оснащению завод предназначался для постройки подвижного железнодорожного состава и изготовления запасных частей.

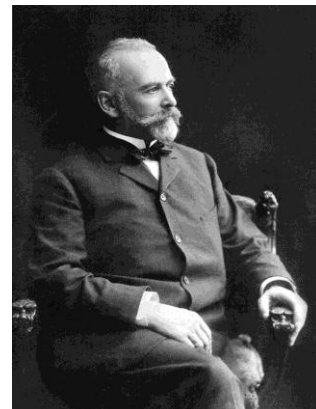


С.И. Мамонтов
(1841-1918)

<http://www.artcontext.info/articles-about-art/2850-mamontov.html>



К.Д. Арцыбушев (1849-11901).
Портрет работы М.А. Врубеля
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4195907>

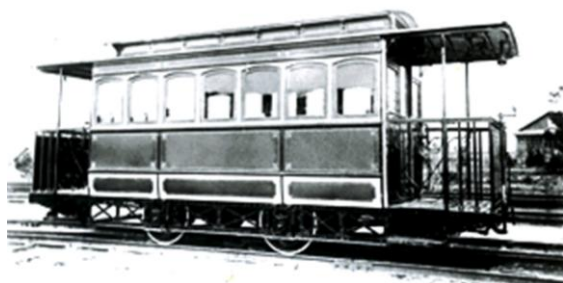


А.В. Бари
(1847-1913)

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=8709116>



Мытищинский машиностроительный завод в прошлом. Фото с сайта http://www.mytvshi.ru/about_district/80let/ (не работает)



Железнодорожные и трамвайный вагоны ММЗ первых лет выпуска. Фото с сайта http://www.mytvshi.ru/about_district/80let/ (не работает)

Первой продукцией завода были вагоны для Северной железной дороги России. В 1903 г. началось производство трамвайных вагонов, среди машиностроительных предприятий России Мытищинский завод занял 2-е место по выпуску продукции. Еще до начала Первой мировой войны завод получил заказы от военного ведомства на изготовление полевых вагонов и платформ для перевозки военной техники.

Во время Великой Отечественной войны Мытищинский завод получил правительственное задание на выпуск военной продукции. В октябре 1941 г. он был эвакуирован на Урал. В апреле 1942 г. эвакуированное оборудование было возвращено на завод. Несмотря на эвакуацию, завод не останавливал работу на оставшихся производственных мощностях. Во время войны предприятие называлось танкоремонтным заводом № 592, а затем - заводом № 40. Военная продукция завода изменялась в зависимости от наличия оборудования и варьировалась от противотанковых ежей, корпусов для гранат и собираемых зенитных бронепоездов до самоходных артиллерийских установок САУ-76. В 1945 г. завод освоил выпуск новых самоходных установок с зенитными пулеметами, а затем мощных гусеничных тягачей. За выполнение заданий для фронта завод был награжден орденом Отечественной войны первой степени.

В 1947 г. ММЗ приступил к выпуску на шасси грузовика ЗИС-5В самосвала ЗИС-ММЗ-05. 1949 г. ММЗ перешел к производству ЗИС-ММЗ-585 на базе ЗИС-150. В дальнейшем ММЗ стал крупнейшим производителем самосвалов на шасси ЗИС/ЗИЛ. Объёмы производства в 1970-1980-х годах достигали 200 самосвалов в сутки (около 50 тыс./год). В 1990-х годах объёмы производства упали до 1-1,5 тыс. самосвалов в год. В настоящее время самосвалы и седельные тягачи в перечне продукции ОАО «ММЗ» не числятся.

Характеристики автомобиля ЗИС-ММЗ-05.

Годы производства: 1947-1949

Грузоподъемность 2500 кг

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 77 л.с. при 2400 об./мин.

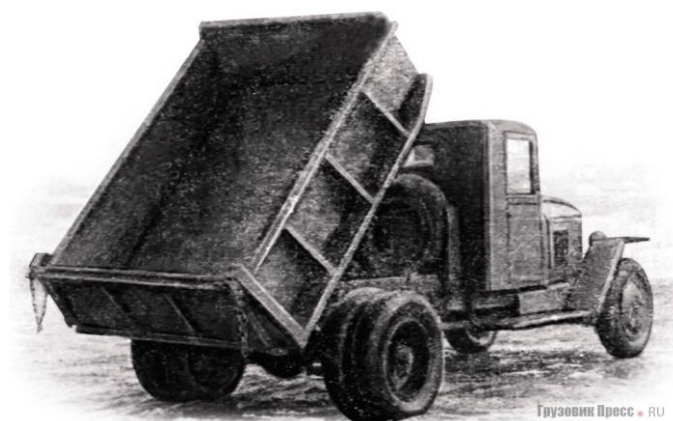
Колёсная формула: 4×2

Длина - , ширина - мм, высота - мм

Колёсная база 3810 мм

Масса - кг

Максимальная скорость 60 км/ч



Ранний образец ЗИС-05 производства ММЗ с тремя усилительными стойками по бокам кузова и двумя стойками заднего борта, 1947 г.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

В 1947 г. Миасский завода УралЗИС получил задание на разработку самосвала на шасси ГАЗ-51 для автосборочного предприятия в Одессе. Самосвал был создан и успешно производился ОДАЗом под индексом ГАЗ-93, однако миассцы решили использовать эту разработку и для себя, применив тот же самосвальный механизм для собственных модификаций ЗИС-5 (УралЗИС-351). В том же 1947 г. опытный образец самосвала УралЗИС-351 начал проходить заводские испытания. Однако в полноценный серийный выпуск эти самосвалы не пошли и выпускались уральцами периодически для собственных нужд. Кузова для них УралЗИС делал сам, но некоторые комплектующие поставляли из Одессы.

УралЗис имел одинарный гидроцилиндр, на его кузов был усилен двумя стойками боковых бортов, а задний борт с внешней стороны имел два горизонтальных угольника-усилителя.



На фотографии, сделанной в 2006 г. в День памяти блокады Ленинграда, самосвал из Национального автомобильного музея (Санкт-Петербург) - единственный сохранившийся ЗИС-05 производства ММЗ. В процессе эксплуатации на послевоенную машину установили кабину, капот и оперение от довоенного ЗИС-5.

http://www.gaz21.org/viewphot.php?kod_f=2308



УралЗИС-351.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

Мелкосерийное производство УралЗИС-351 продолжалось до 1958 г., этом самосвал стал последней моделью самосвала на шасси ЗИС-5.

Соколов М. Гидравлические первопроходцы. ЗИС-5. Первые гидравлические самосвалы «Грузовик-пресс» <http://www.gruzovikpress.ru/article/1166-zis-5-gidravlicheskie-pervoprohodtsy/>

Самосвалы эпохи возрождения. Веб-сайт «Автотрак» <http://www.autotruck-press.ru/archive/number83/article765>

Википедия. Мытищинский машиностроительный завод. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

Официальный сайт Мытищинского муниципального района. http://www.mtytshi.ru/about_district/80let/1-09.php

Веб-сайт <http://www.artcontext.info/articles-about-art/2850-mamontov.html>

Веб-сайт <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4195907>

Веб-сайт <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=8709116>

Масштабные модели.

ЗИС-ММЗ-05 (1947-1949 гг.) грузовой автомобиль-самосвал на базе ЗИС-5В

Примечание: темно-зеленая окраска, № госрегистрации МД 51-57

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), мастерская «АвтоБаза 43»⁴.

Год производства: 2014

Материал: металл, пластик.



УралЗИС-351 (1947 г.) грузовой автомобиль-самосвал на основе модифицированного УралЗИС-5М.

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: Россия, неизвестный производитель⁸, конверсия на базе модели ЗИС-5В фирмы ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»⁷ (Санкт-Петербург).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик.



***Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части I.5.**

Ниже изложена информация о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящем очерке.



¹**«Наш Автопром».** «Наш Автопром» (НАП) - это серия масштабных коллекционных моделей автомобилей, распространяемая на территории РФ фирмой ООО «Феран» (Москва), которая выступает на российском рынке под брендом «Наш Автопром». Бренд «наш автопром» появился в 2009 г. В рамках этого проекта объединилась команда единомышленников из разных городов России, специалистов в области автомоделизма, которые определяют ассортимент и тщательно следят за качеством изготовления.



При запуске серии «Наш автопром» в качестве изготовителя моделей легковых автомобилей указывалась известная китайская фирма «Hongwell Toys Ltd.» (Гон-Конг), которой также принадлежит автомоделный бренд «Caragama». Большинство автомоделей легковых автомобилей этой линейки изготовлены именно этой фирмой. В последнее время (с конца 2013 - начала 2014 г.) модели грузовиков стали изготавливаться на фабрике гон-конгской фирмы «Rich Colour (H.K.) Ltd.», ранее более известной как производитель мягких игрушек, а с конца 2014 г. в качестве изготовителя указывают гон-конгскую фирму «ARUM Ltd.». Изменилось ли при этом место производства моделей грузовиков не известно.

К 2017 г. ООО «Феран» приобрело бренды «Ultra Models» и «Garage».

Количество моделей бренда «Наш автопром» превышает несколько сотен штук, причем многие модели выпущены в разных цветах. С января 2015 г. некоторые модели легковых автомобилей стали упаковывать в пластиковые боксы.

Основные детали моделей изготавливаются из металла по технологии литья под давлением и из пластмассы. Степень детализации удовлетворительная, фототравление не используется. Стоимость моделей легковых автомобилей около 10 \$, грузовиков - 20-25 \$, в последнее время выпущены модели большей стоимости.

Веб-сайт "Наш Автопром" <http://nashavtoprom.ru>

Веб-сайт "Pro-collections" <http://pro-collections.com/index.php/modelizm/337-nash-avtoprom>

Сайт фирмы "Hongwell Toys Ltd." <http://www.hongwell.com/index1.htm>

Сайт фирмы "«Rich Colour (H.K.) Ltd.»" <http://www.colorrich.com.hk/en/aboutus.php>

Веб-сайт "Scaleforum" <http://rcforum.ru/showpost.php?p=709787&postcount=153>,

<https://www.rcforum.ru/showthread.php?t=59155>



²**«Автолегенды СССР. Грузовики».** Серия «Автолегенды СССР. Грузовики» является продолжением патворка «Автолегенды СССР и соцстран», выпуск которого в настоящее время продлен издательским домом «Де Агостини» до неопределенного времени. Выпуск «Грузовиков» начался 25.03.2017 г. в виде тестовой серии.



Всего запланированы 50 номеров. Коллекция «Автолегенды СССР» посвящена истории советского автомобилестроения от начальных разработок и первых серийных автомобилей до последних экспериментальных моделей, не запущенных в серийное производство.

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. 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. В ноябре (15.11) 2017 г. начался выпуск коллекционных моделей под маркой «Автолегенды СССР. Специальный выпуск». Выпущены «Победа-спорт», «Уайт-АМО», «ЗИС-спорт» и др. Масштабные модели изготавливаются 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 серии «Автолегенды СССР», 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.

С декабря 2014 г. начался выпуск продолжения серии «Автолегенды СССР» 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.

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». Вопрос с фабрикой-производителем «Грузовиков» остается в определенной степени открытым. Большинство моделей, очевидно, являются продукцией китайской фабрике Markun Toys Company Ltd. (Гон-Конг), сотрудничающей с ООО «Скейл» из г. Костромы. Единичные модели выпущены фабрикой фирмы Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT), входящей в состав группы PCT Collectibles Ltd., давно сотрудничающей с компанией «Де Агостини».

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

Автолегенды СССР Грузовики. Веб-сайт «Форум о патворках».

<http://nacekemie.ru/forum/viewtopic.php?f=35&t=25029>

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>



³ «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 оружия, других 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>



⁴**Фирма «Миниклассик».** Небольшая фирма «Миниклассик» была создана в г. Запорожье (Украина) около 20 лет назад для мелкосерийного производства моделей автомобилей, самолетов, фигурок людей и др. Вначале мастерская называлась Экспериментальное Творческое Объединение («ЭТО»). Есть сообщения, что «ЭТО» выпускало модели ЗАЗ-965. «Ранние модели «Миниклассика» изготавливались из металла, причем многие из них быстро подвергались деформациям и разрушению («цинковая чума»). Современные модели делают из модельного пластика или смолы с отдельными металлическими деталями. В 2004-2009 гг. выпускались комбинированные модели, в которых сочетались крупные детали из пластика и металла. Вероятно, около 2010 г. использование крупных металлических отливок прекратилось.

Фирма выпустила несколько сотен моделей различных серий (серии ЗИС-5, ЗИС-5, ЗИС-6, ЗИС-8 и др.).

В 2014 г. коллектив мастерской «Миниклассик» разделился с образованием новых мастерских «Автобаза №43» и «МБК», которые продолжают выпуск автомоделей, причем иногда используют боксы с фирменным знаком «Миниклассик».

Стоимость современных моделей 60-80 \$.

Український автомоделний форум. <http://scalehobby.org/index.php?action=printpage;topic=150.0>
Scaleforum.ru - форум колекціонерів масштабних моделей <http://scaleforum.ru/showthread.php?t=2127&page=5>
Масштабные модели 1/43 и журнальные серии в России.
www.diecast43.ru<http://www.diecast43.ru/2014/04/zis-samo-baza43.html>



⁵**Мастерская «САИС» (Россия, Тула)** существует с 28 ноября 1991 г. и является семейным предприятием, которое создал М.А.Исаев. Название САИС появилось в 1996 г. и получилось из первых букв имени его сына (САша) и фамилии мастеров (ИСаевы). Мастерская занимается штучным и мелкосерийным ручным изготовлением моделей советских грузовиков, в основном 1940-1950-х годов, в том числе в редких модификациях, зарубежных автомобилей, поступавших в СССР по ленд-лизу, и некоторых других зарубежных автомобилей. Основное достоинство продукции мастерской - изготовление редких автомоделей, не выпускающихся или ограниченно выпускающихся другими модельными фирмами. Среди моделей масштабные копии ГАЗ-51А, ГАЗ-63А, ГАЗ-5204, ГАЗ-63, ГАЗ-САЗ-53Б, ГАЗ-5201 фургон, ГАЗ-53 фургон, Studebaker US6U3, ЗИС-150, ЗИЛ-164, ЗИС-151, ЗИЛ-157, УралЗИС-355М, УралЗИС-355, ЗИС-5, ЗИС-5В, ГАЗ-АА, ГАЗ-ММ, ГАЗ-ААА, ГАЗ-ММ с открытой кабиной, ГАЗ-АА 1946 г., ГАЗ-410, ГАЗ-56, ЗИС-1511, ГАЗ-63 с кабиной Studebaker 1944 г., ГАЗ-33 с базой Studebaker US6 1944 г., ГАЗ-51 с деревянной кабиной 1946 г., ГАЗ-63 с деревянной кабиной, ГАЗ-51 П, ГАЗ-63 П, ГАЗ-93, КАЗ-600, КАЗ-585 Б, КАЗ-120Т, КАЗ-716, ЗИЛ-ММЗ-120Н с полуприцепом ОдАЗ-822, ГАЗ-63Д с полуприцепом ГАЗ-745, Studebaker US6 US6U12 самосвал, Studebaker US6U6 с полуприцепом, Studebaker US6 US6U4, Opel-Blitz 3.6 6700А, Opel-Blitz 3.6 36S, Mercedes-Benz L 701 1944 года, MAN-10.153F и др. В Интернете (automodel.ru) имеется каталог мастерской от 2009 г. Вместе с тем, информация о мастерской крайне ограничена, она не имеет своего веб-сайта. Заказы на изготовление моделей мастерская принимает через частных посредников и интернет-магазин «1001 модель».

Модели изготовлены в масштабе 1:43 из сплава олова и свинца с добавками (белый металл). Изготовители стараются обеспечить хорошую детализацию в пределах технологии. Главным недостатком старых моделей являлся мягкий сплав, из-за чего модели со временем деформировались. В последние годы качество сплава улучшилось. С 2010 г. мастера стали использовать пластиковые фары. В 1990-х годах прошлого века в год «САИС» выпускал 300–350 моделей в год, в настоящее время объём выпуска снизился в несколько раз. Стоимость моделей 30-60 \$.

Лисин Д. САИС. Преданность металлу. Масштабные модели отлитые из металла от мастерской «САИС».

<http://www.gruzovikpress.ru/article/11113-masshtabnye-modeli-ot-masterskov-sais-sais-predannost-metallu/>

Веб-сайт <http://automodel.ru/cauc/>



⁶**Фирма Start Scale Models (SSM).** Фирма появилась на российском рынке масштабных моделей в самом конце 2011 - начале 2012 г. Первой моделью была копия ЗИЛ-157. Фирма не имеет своего сайта, поэтому информация собрана, в основном, с сайтов различных Интернет-ресурсов и форумов коллекционеров автомоделей.

Штаб-квартира фирмы расположена в г. Костроме (видимо, это ООО «Скейл»), а производство - в Китае. Точной информации о названии и местоположении китайской фабрики, выпускающей модели, нет. Есть сведения, что эта фабрика ранее работала для немецкой фирмы Schuco (Dickie-Schuco GmbH & Co. KG.), затем прекратила сотрудничество с этой фирмой, временно не работала, а затем начала сотрудничество с SSM. Подавляющее большинство моделей изготавливаются из металла с помощью литья под давлением (были попытки изготавливать единичные модели из смолы). Формы производятся с помощью современного оборудования и новейших технологий, что позволяет достичь высокой детализации. Используются пластиковые детали. Подготовка к выпуску моделей происходит на основе заводских чертежей, что обеспечивает достоверность моделей.

Фирма производит модели советских транспортных средств в масштабе 1:43. В настоящее время серии моделей следующие: грузовые автомобили, включая модели-шасси, многоосные автомобили, легковые автомобили, общественный транспорт

(автобусы, троллейбусы), гусеничная техника (тракторы). Автомодели, в основном, посвящены автопродукции ЗИС/ЗИЛ, ПАЗ, МАЗ, КРАЗ, ГАЗ и др. Кроме того, выпускаются киты для самостоятельной сборки под маркой фирмы «AVD». Дистрибьютором фирмы SSM является Интернет-магазин «Ritmonexh».

Модели отличает высокая степень детализации, материал - металл, отдельные модели изготавливают из смолы. К 2019 г. фирма выпустила более 300 моделей (включая различные модификации). Стоимость моделей в настоящее время от 40-60 \$ (автомобили, тракторы) до 100 \$ (троллейбусы).

Сайты любителей масштабных автомоделей <http://scaleforum.ru>, <http://www.rcforum.ru>, <http://scalemodels.ru>, <http://ukrmodels.org.ua>
Интернет-магазины <http://www.ritmonexh.ru/start-scale-models-ssm-m-197.html>, <http://www.mini-koleso.ru/ssm/>



⁷ООО НПО «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 автомодели 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» пошел 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.ru/showthread.php?t=1073>
Маленькие машины для большого бизнеса. http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie_mashini_dlja_bol2/

⁸*Неизвестный производитель* модель самосвала УралЗИС-351 собрана неизвестным мастером на раме «ЛОМО-АВМ» от ЗИС-5 (ЗИС-5В), использована кабина от ЗИС-5В с доработкой, крепеж фар и сами фары напоминают детали от ГАЗ-АА той же мастерской, кузов и гидравлический цилиндр, видимо, оригинального производства. Качество изготовления и детализации модели средние.

Модель приобретена в магазине «Собиратель» (Москва) в 2018 г.