

# АМО – ЗИС – ЗИЛ



## I. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

### Часть 2.

### ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ГРУЗОВИК АМО-Ф-15, УСТАРЕВШИЙ, НО ОЧЕЬ ТРУДОЛЮБИВЫЙ.

Полноценное производство автомобилей на заводе АМО, как это и планировалось в 1916 г., началось с изготовления практически полной копии итальянского FIAT-15ter, но с 8-летним опозданием. Первым советским грузовиком в 1924 г. стал АМО-Ф-15, однако началу производства предшествовала сложная работа по изготовлению новых чертежей. Дело в том, что имевшиеся чертежи «АМО» тип «Ф» в значимой степени не совпали с деталями и узлами сохранных на заводе двух эталонных FIAT-15ter, один из которых был полностью разобран. Оказалось, что из 513 чертежей только 163 были оригинальными итальянскими, а остальные были переделаны заводом по распоряжению военных еще в до революции в 1916 г. Поэтому было принято решение перерисовать недостающие чертежи по деталям имевшихся в наличии FIAT-15ter. Так видоизмененное шасси «АМО» тип «Ф», которое планировалось как модификация итальянского прототипа, вновь стало практически полной копией итальянского грузовика. От российского проекта «АМО» тип «Ф» мало что осталось. Тем не менее, изменения в конструкции АМО-Ф-15 1924 г. по сравнению с прототипом 1916 г. имелись. У автомобиля был новый карбюратор и радиатор увеличенной площади, что позволяло длительное время двигаться на малой скорости, а также ряда других новых технологических решений. Тем не менее, очевидно, что к 1924 г. автомобиль был явно устаревшим.



1 ноября 1924 г. на заводе АМО изготовили первое шасси «АМО-Ф-15».

<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>



Головной автомобиль из первых десяти АМО-Ф-15 на заводе АМО (ноябрь 1924 г.).

<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>

Первые 10 машин окрасили в красный цвет для участия в демонстрации на Красной площади 7 ноября 1924 г., благодаря чему эту дату стали считать днем рождения советского автомобилестроения. В ноябре 1924 г. три машины из первой десятки (№ 1, № 8 и № 10) отправились в первый для отечественных машин испытательный пробег по маршруту: Москва – Тверь – Вышний Волочек – Новгород – Ленинград – Псков – Витебск – Смоленск – Москва. В апреле 1925 г. красные машины были перекрашены в темно-зеленый цвет в соответствии с армейскими требованиями. Большинство грузовиков, окрашенных в темно-зеленый цвет, поступали в армию.



**2.000 КИЛОМЕТРОВ в 62 часа 29 мин.**  
 на советских автомобилях под полным грузом по маршруту  
 Москва—Новгород—Ленинград—Псков—Витебск—Смоленск—Москва.

**ПРОБЕГ ДАЛ БЛЕСТЯЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

3 ГРУЗОВИКА „АМО“ 1<sup>я</sup> ТОННЫ СОВЕТС. ПРОИЗВОДСТВА:  
 У СТАРТА,  
 3 ГРУЗОВИКА „АМО“ 1<sup>я</sup> ТОННЫ СОВЕТС. ПРОИЗВОДСТВА:  
 У ФИНИША

**БЕЗ ЕДИНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ**

Средняя скорость всего пробега	31 километр
Максимальная скорость в час	54 километра
Расход топлива на 1 тонну-километр	120 грамм (0,3 ф.)
Нагрузка на машину	1,54 тонны 100 пуд.

**ЦУГАЗ** Центральное Управление Государ. Автомобильных Заводов.  
 МОСКВА А. Мясницкая ул., д. 26, телефон: Коменч. Фабрика 3-8-03; для телефонов: 3-83-03.

АВТОМОБИЛИ легковые – АВТОМОБИЛИ грузовые в 1<sup>ю</sup> и 3 тонны – ПОТО-ВОЗЫ-ВАГОНЫ-ДРЕЗИНЫ.  
 ТРЕБУЮТ ПРОСПЕКТЫ. – Различные модели – Страницы № 3; тел. 1-88-17; – ГАРАНТИЯ за ПРОЧНОСТЬ.  
 Наличие 1<sup>ю</sup> – тонных автомобилей „АМО“ за рубежом – производится запись на ближайший выпуск.

АМО-Ф-15 из первой десятки в пробеге 1924 г.

Информация о пробеге.

Фото из книги Д.Дашко, 2014.



АМО-Ф-15 ранних выпусков в 1926 г.

находившийся в

Научном автотракторном институте.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy>

Серийный автомобиль АМО-Ф-15 образца 1925 г. с более плоским капотом. Фото из книги Д.Дашко, 2014.



Три экземпляра из первых 10 АМО-Ф-15 на старте пробега Москва-Ленинград-Москва (25 ноября 1924 г.)

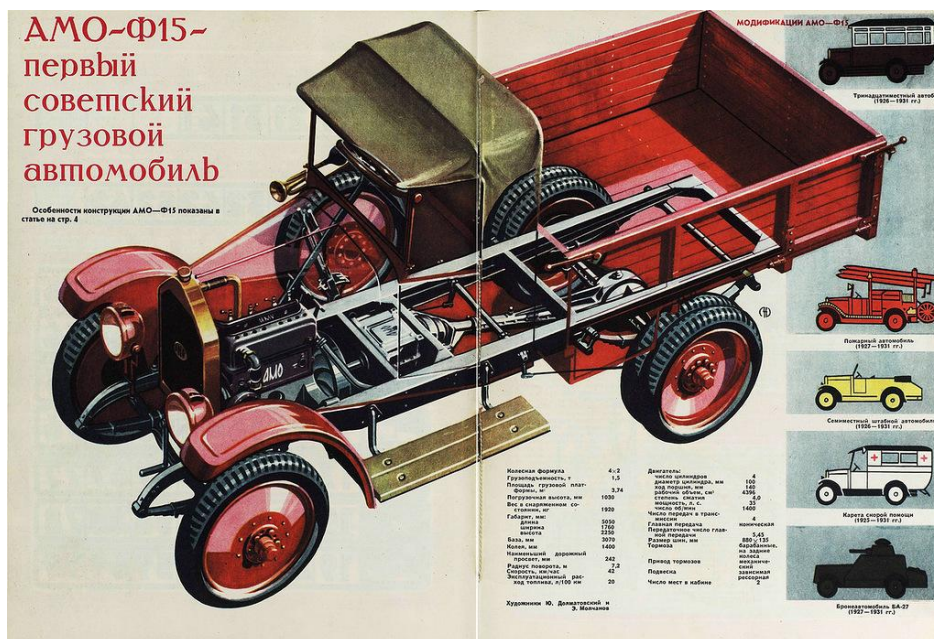
<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy>

АМО-Ф-15 первых выпусков имели угловатый капот, двухместную деревянную кабину с брезентовым тентом и ацетиленовые фары. С середины 1925 г. автомобили стали

иметь более совершенный плоский капот и радиатор, новые шины и фонари, а с 1926 г. - электрические фары.

### Характеристики автомобиля АМО-Ф-15.

Годы производства: 1924—1931  
 Грузоподъемность 1500 кг  
 Компоновка: переднемоторная, заднеприводная  
 Мощность двигателя 35 л.с. при 1400 об/мин.  
 Колёсная формула: 4×2  
 Длина 5050-5110 мм, ширина 1760 мм, высота 2250 мм (ориентировочно)  
 Колёсная база 3070 мм  
 Масса 1920 кг  
 Максимальная скорость 50 км/ч.



Конструкция автомобиля АМО-Ф-15 ранних выпусков (рисунок-реконструкция 1974 г.) За рулем, 1974, № 11.

Именно такие, как на этих фотографиях, автомобили с мягким тентом кабины, ацетиленовыми фарами и наружным расположением рычагов послужили прототипами для популярных автомоделей АМО-Ф-15, выпускавшихся заводом «Элекон» (завод «АРЕК»)



АМО-Ф-15 со снятым верхом кабины на испытательном пробеге, 1926 г. Фото из книги: Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», 2015.

АМО-Ф-15 образца 1926-1928 гг. стали оснащаться задней стенкой и стационарной жесткой крышей на стойках со съемными брезентовыми верхними половинками дверей. Рычаги тормоза и переключения передач, исходно расположенные снаружи над подножкой, были перенесены в кабину. В 1927 г. продолжалась модификация ходовой

части грузовика. Автомобили последних лет выпуска (1928-1931 гг.) стали оснащать штатными электрическими стартером и освещением.



Пробный заводской выезд  
АМО-Ф-15  
с полужакрытыми кабинами  
(подготовка к производству  
2-й серии модели, 1926 г.)  
([http://www.cartruckbus.ru/articles/  
amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy](http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy))



АМО-Ф-15 № 1000 (1928 г., 2-я серия)  
с жесткой полужакрытой кабиной,  
электрическими фарами и стартером.  
Фото из книги Л.Шугурова, 2004.



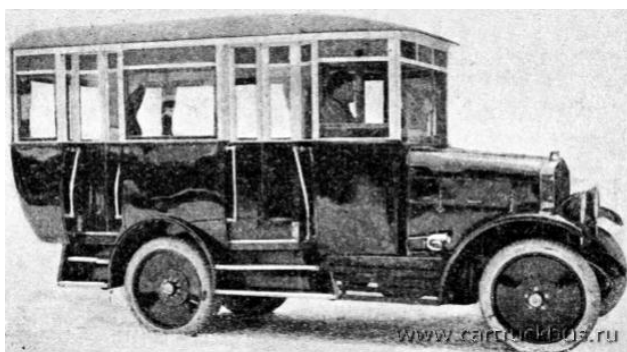
АМО-Ф-15 поздних выпусков  
с плоским капотом, жесткой крышей  
и электрическими фарами  
([http://www.grml.ru/news/  
pervye-gruzoviki-strany-sovetov](http://www.grml.ru/news/pervye-gruzoviki-strany-sovetov))

Несмотря на солидный возраст, АМО-Ф-15 имел удачную, очень простую конструкцию (около 2000 деталей). Машина была легкой, достаточно динамичной и проходимой. Автомобиль отличали умеренный расход топлива, стабильная работа мотора, прочные шины. При культурной эксплуатации автомобиль не ломался и долго служил без капитального ремонта.



Тысячный АМО-Ф-15, 30.03.1928 г.  
Фото из книги: Музей истории Акционерного  
Московского Общества «Автомобильный завод  
имени И.А.Лихачева», 2015.

На базе АМО-Ф-15 выпускали большое число модификаций, предназначенных для различных целей: пассажирские автобусы, фургоны, в том числе почтовые, цистерны, штабной открытый легковой вариант автомобиля, пожарные автомобили и броневедомитель.



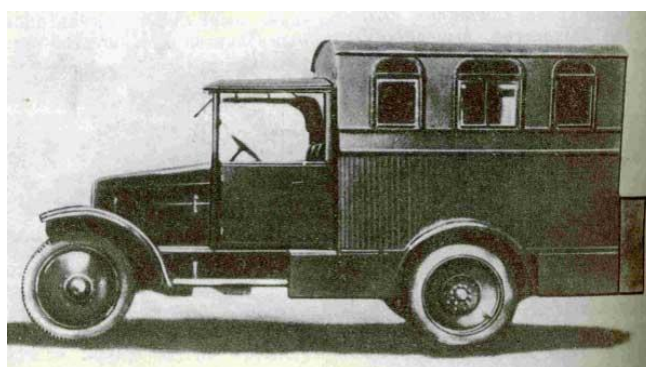
Пассажирский автобус на базе АМО-Ф-15 производства АМО (1926 г.).  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy>)



Санитарный фургон (карета «скорой помощи») на базе АМО-Ф-15.  
Фото из книги Л.Шугурова, 2004.



Санитарный АМО-Ф-15 образца 1926 г. (<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy>)



Специальный фургон для перевозки почты на базе АМО-Ф-15 (1927 г.)  
Фото из книги Л.Шугурова, 2004.

Закрытые пассажирские автобусы на 14 мест строили в кузовном цехе АМО, начиная с 1926 г.. Также сохранились сведения об открытых автобусах с кузовами типа «шарабан» (со входом снаружи к каждому ряду сидений) и со съемным брезентовым верхом. Похожие, но менее вместительные (на 6 мест) модификации с брезентовым верхом выпускались в качестве штабных автомобилей. Последние имели 3-дверный кузов типа «фаэтон» с багажником и были оборудованы карманами для карт, откидным столиком и парой дополнительных малых фар. В 1927 г. для Красной Армии изготовили 9 экземпляров таких автомобилей. В 1925 г. на базе АМО-Ф15 был создан первый образец кареты «скорой помощи». В 1927-1928 гг. такой медицинский вариант автомобиля собирали небольшими партиями, которые несколько различались внешним исполнением.

В 1926 г. в Ленинграде на заводе «Промет» объединения ТРЕМАСС (трест массового производства) на базе АМО-Ф15 был выпущен автонасос, который считают первым отечественным пожарным автомобилем. За местом водителя и командира располагались сиденья боевого расчета. Машина была оснащена пожарным оборудованием в специальных ящиках и насосом с производительностью 720 л/мин, работавшим от двигателя автомобиля. Экипаж составлял 8 человек. Максимальная скорость пожарного автомобиля была такой же, как у грузовых модификаций - 50 км/ч.



Фургон-автобус  
для перевозки пассажиров на базе  
АМО-Ф-15. <https://www.drive2.ru/c/596214/?page=0>



Штабной 6-местный АМО-Ф-15  
(1927 г.) (<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>)



Пожарный линейный автомобиль  
АМО-Ф-15 производства завода  
АМО (1927 г.) (<http://www.cartruckbus.ru/33-amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv.html>)



Пожарный АМО-Ф-15 ленинградского  
завода «Промет» (1927 г.)  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>)



Сохранившийся в Санкт-Петербурге  
экземпляр пожарного АМО-Ф-15-  
«Промет» (<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>)



Сохранившаяся пожарная АМО-Ф-15.  
Политехнический музей (Москва)  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiv-i-neznakomiv>)

Пожарные АМО строили до конца 1929 г. Различными заводами и мастерскими были изготовлены около 450 автомобилей АМО-Ф15, из них 176 - в Москве (Миусский завод) и 145 - в Ленинграде («Промет»). До наших дней сохранились два таких автомобиля. Один, выпущенный «Прометом», хранится в Управлении городской

пожарной службы Санкт Петербурга. Другой, изготовленный Миусским заводом, представлен в экспозиции столичного Политехнического музея.



Пожарное оборудование АМО-Ф-15, находящейся в Политехническом музее (Москва).

<http://max-models.livejournal.com/1936.html>

Военные активно использовали АМО-Ф15 для транспортировки личного состава, артиллерийских орудий, зенитных прожекторных установок и звукоулавливателей.

Шасси АМО-Ф15 в 1926 г. использовали при создании броневедомоги, которому присвоили наименование «броневедомога образца 1927 года» или БА-27. Клепаный бронекорпус автомобиля изготавливали на Ижорском заводе из броневых листов. Передняя стенка бронекорпуса имела наклон, что повышало его пулестойкость. Боевая масса БА-27 почти на тонну превышала полную массу АМО-Ф15, поэтому конструкторы усилили раму и рессоры, использовали шины повышенной грузоподъемности, усовершенствовали механизм сцепления и установили дополнительный бензобак. Также БА-27 снабдили электрическим стартером. Вместо ацетиленовых фонарей поставили электрические фары, что впоследствии было сделано и на серийных грузовых автомобилях. После успешных испытаний в декабре 1928 г. машину приняли на вооружение.

Серийный БА-27 имел клепанный бронекорпус из стали толщиной 3-8 мм и шестигранную башню со скорострельной 37-мм пушкой «Гочкисс», легким танковым 7,62-мм пулеметом конструкции В.А.Дегтярева и прожектором. Экипаж состоял из 4 человек. Боевая масса - 4400 кг, максимальная скорость по ровной дороге - 45 км/ч, запас хода по шоссе - 200 км. Всего было собрано 215 машин БА-27. В середине 1930-х годов на смену БА-27 пришли броневедомоги на других более современных шасси, например, Форд-АА.



Броневедомоги БА-27 на шасси АМО-Ф-15 (1928 г.)

<http://www.cartruckbus.ru/articles/amo-f15-znakomiy-i-neznakomiy>

История АМО-Ф-15 могла иметь продолжение, т.к. в конце 1920-х годов предпринимались попытки радикальной модернизации автомобиля. Грузоподъемность решили увеличить до 2-2,5 т, разработали усиленную конструкцию заднего моста, новую заднюю подвеску, переднюю ось, карданный вал и привод тормозов. Был создан даже новый блок цилиндров двигателя со съемной головкой. Экспериментальной модели, построенной в 1929 г., присвоили индекс АМО-20 (А-20) без буквы Ф и начали ее заводские испытания. Однако в 1929 г. стало известно о перспективах производства на



АМО прогрессивных американских грузовиков Autocar, и программа АМО-20 была свернута.

Экспериментальный АМО-20.  
Фото из книги Д.Дашко, 2014.



Восстановленный на ЗИЛе  
АМО-Ф-15. Пробег  
ретроавтомобилей, 1960-е годы.  
Фото из книги Л.М.Шугурова, 2004



Отреставрированный АМО-Ф-15  
(поздний выпуск, окрашенный, как  
первые автомобили)  
<http://tests.abw.by/archive/444/amo-3.jpg>

Последняя партия АМО-Ф-15 в количестве 58 штук была изготовлена в июле 1931 г. Общее число произведенных заводом за 8 лет АМО-Ф-15 всех типов составило около 6,5 тысяч.

Отреставрированные АМО-Ф-15, преимущественно поздних выпусков (с жесткой крышей кабины, перемещенными в кабину рычагами управления и электрическими фарами), находятся в некоторых автомобильных музеях.

- Дашко Д. Советские грузовики 1919-1945. М.: Издание автомобильного архивного фонда, 2014. 229 с.  
Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева», сост. В.Г. Мазепа. М.: МГИУ, 2015. - 296 с.  
Кочнев Е. Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, Эксмо, 2009. 542 с.  
Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. Том 1. М.: ИЛБИ, 1993, 256 с.  
Шугуров Л. Автомобильная Москва. Столетие 1902-2001. М.: Издательство ЦДТС, 2004. 199 с.  
АМО-Ф-15. Автолегенды СССР, № 87, 22.02.2012.  
Шугуров Л. Первые. За рулем, 1974, № 11, с. 4-5.  
Гладкий Д. Итальянский прародитель совавтопрома. <http://tests.abw.by/archive/444/trk-amof15/>  
Соколов М. АМО-Ф15, знакомый и незнакомый (иллюстрации из архива автора). Автомобильный моделизм, 2004, № 6, с. 17-21.  
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/predshestvenniki-trextonnki>  
Википедия. <http://ru.wikipedia.org/wiki/АМО-Ф-15>  
Пожарный автомобиль на базе шасси АМО-Ф-15. <http://max-models.livejournal.com/1936.html>  
Словари и энциклопедии на Академике. <http://dic.academic.ru/dic.nsf/moscow/81/«АМО»>



## Масштабные модели.

АМО-Ф-15 (1924 г.) грузовой автомобиль бортовой 1-го поколения.

Примечание: красная окраска, автомодель средних выпусков (эмблема и фурнитура покрыты серебрянкой, имитации масленки на дифференциале нет).

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР-Россия (г. Казань), «Завод АРЕК» («Завод Электрон»)¹\*.

Год производства: конец 1980-х - начало 1990-х (оригинальная коробка, цена 5 руб. 50 коп, вкладыш-предупреждение).

Материал: металл с пластиковыми деталями.

\*- сведения о фирмах-изготовителях в конце текста части 2.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** грузовой автомобиль бортовой 1-го поколения.

Примечание: оранжевая (кабина) и красная (кузов) окраска, желтый салон, модель ранних выпусков (эмблема и фары с хромированием, детали с серебрянкой, имитация масленки на дифференциале, задний мост раннего образца, но без пружин).

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР (г. Казань), Завод «Арек» (ПО «Заводл Электрон»)<sup>1</sup>

Год производства: 1986-1987

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** грузовой автомобиль бортовой 1-го.

Примечание: синяя окраска, автомодель ранних выпусков (эмблема и фары с хромированием, детали с серебрянкой, имитация масленки на дифференциале, задний мост раннего образца, без пружин, но со вставками).

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР (г. Казань), «Завод АРЕК» (ПО «Завод Электрон»)<sup>1</sup>.

Год производства: 1987 (по штампу на оригинальной коробке, цена 5 руб. 50 коп).

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** грузовой автомобиль бортовой 1-го поколения.  
Примечание: защитная окраска, автомобиль возобновленного ассортимента.  
Масштаб: 1:43.  
Производитель: Россия (г. Казань), ООО «Элекон»<sup>1</sup>.  
Год производства: конец 2016 - начало 2017.  
Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** грузо-пассажирский открытый автомобиль 1-го поколения.

Примечание: черная и темно-зеленая окраска, декали.

Масштаб: 1:43.

Производитель: собственная ручная работа на основе модели «Завода Элекон»<sup>1</sup> (Казань).

Год производства: конверсии - 2012

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** цистерна «Пиво» со шлангом, автомобиль 1-й серии.

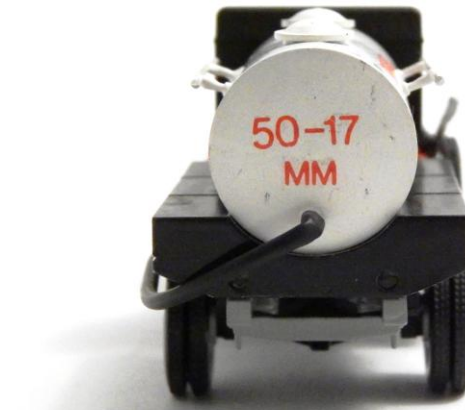
Примечание: красная окраска, передние колесные диски цельнолитые; модель средних выпусков (эмблема и некоторые детали покрыты серебрянкой).

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР-Россия (Екатеринбург), мастерская «ЕКАМ/Микромодель»<sup>2</sup>, конверсия на основе серийной модели «Завода Электрон»<sup>1</sup> («Завод АРЕК», Казань, СССР-Россия).

Год производства: 1990-1995

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15** цистерна «Вино» со шлангом, автомобиль 1-й серии.

Примечание: красная окраска, модель поздних выпусков.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Екатеринбург), мастерская «ЕКАМ/Микромодель»<sup>2</sup>, конверсия на основе серийной модели «Завода Электрон»<sup>1</sup> («Завод АРЕК», Казань, Россия).

Год производства: около 1995

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** цистерна «Нефть» со шлангом, автомобиль 1-й серии.

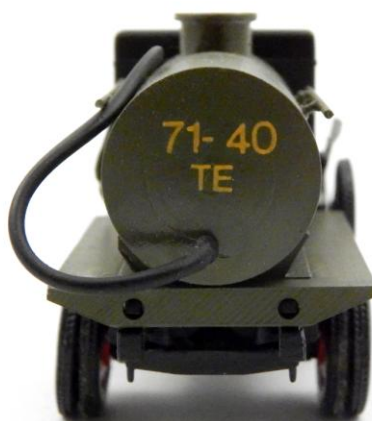
Примечание: защитная окраска, модель средних выпусков (эмблема и некоторые детали покрыты серебрянкой); оригинальная коробка мастерской.

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР-Россия (Екатеринбург), мастерская «ЕКАМ/Микромодель»<sup>2</sup>, конверсия на основе серийной модели «Завода Элекон»<sup>1</sup> («Завод АРЕК», Казань, СССР-Россия).

Год производства: 1990-1995

Материал: металл, пластик.





**АМО-Ф-15 (1924 г.)** грузовой автомобиль-автоцистерна 1-го поколения.

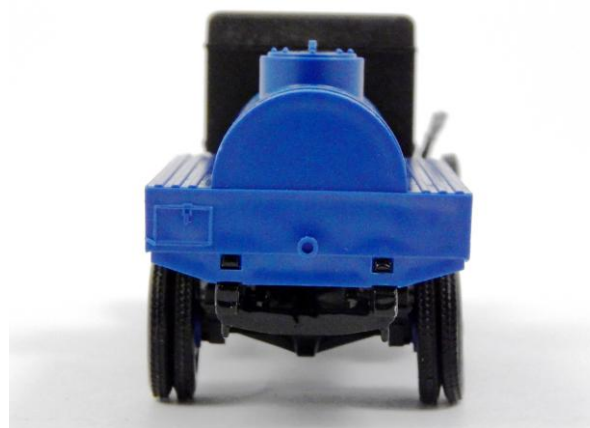
Примечание: синяя окраска, цистерна «Керосин», автомодель возобновленного ассортимента.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (г. Казань), ООО «Элекон»<sup>1</sup>.

Год производства: конец 2016 - начало 2017.

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15** фургон почта, автомобиль 1-го поколения.

Примечание: красная окраска, автомобиль поздних выпусков (эмблема простой пластик, фурнитура без хромирования и серебрировки).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (г. Казань), «Завод Электрон»<sup>4</sup> (Завод АРЕК).

Год производства: 1992-1994

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** фургон почта, автомобиль 1-го поколения.

Примечание: синяя окраска, автомодель поздних выпусков (эмблема простой пластик, фурнитура без хрома и серебрянки).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (г. Казань), «Завод Элекон»<sup>1</sup> (Завод АРЕК).

Год производства: конец 1990-х-2005

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** фургон санитарный, грузовой автомобиль 1-го поколения.

Примечание: белая окраска, спецмаркировка, автомодель поздних выпусков (эмблема простой пластик, фурнитура без хрома и серебрянки).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (г. Казань), «Завод Элекон»<sup>1</sup>.

Год производства: конец 1990-х-2005

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1924 г.)** фургон санитарный, грузовой автомобиль 1-го поколения.

Примечание: защитная и белая окраска, автомобиль возобновленного ассортимента (эмблема и фурнитура без серебрянки), тент кузова от модели старых выпусков.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (г. Казань), ООО «Элекон»<sup>1</sup>, № EL 02002.

Год производства: конец 2016 - начало 2017.

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: красная окраска, эклектичная автомодель: угловатый капот, мягкая кабина, наружные рычаги управления, но электрические фары.

Масштаб: 1:43.

Производитель: собственная ручная работа на основе модели «Завода Электон»<sup>1</sup> (Россия, конец 1990-2005 гг.) и деталей (фары, радиатор) модели фирмы «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»<sup>3</sup> (ДеАгостини - «Автолегенды СССР»<sup>3</sup> № 87).

Год производства: конверсии - 2012

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 ШТАБНОЙ** легковой автомобиль на шасси автомобиля 1-го поколения.

Примечание: желтая и черная окраска.

Производитель: СССР (Казахская ССР, г. Алма-Ата), ПО «Кзыл-ту»<sup>4</sup>.

Год производства: 1985-1992

Масштаб: 1:43.

Материал: пластик



**АМО-Ф-15** автомобиль пожарный (автонасос завода «Промет») на шасси 1-го поколения.  
Примечание: красная окраска, спецоборудование; автомодель поздних выпусков (эмблема простой пластик, фурнитура без хрома и серебрянки), оригинальная самодельная коробка.  
Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Москва) мастер Владимир Александров<sup>5</sup>; конверсия на базе серийной модели «Завода Электрон» (Завод АРЕК)<sup>1</sup> поздних выпусков.

Год производства: модель конца 1990-х - начала 2000-х гг., конверсия - около 2000 г.

Материал: металл, пластик.





**АМО-Ф-15** автомобиль пожарный на шасси 1-го поколения.

Примечание: красная окраска, спецоборудование; автомодел ь поздних выпусков (эмблема простой пластик, фурнитура без хрома и серебрянки).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия, неизвестный мастер<sup>6</sup>; конверсия на базе серийной модели «Завода Электон»<sup>1</sup> (Завод АРЕК) с деталями пожарного оборудования ЛОМО АВМ<sup>9</sup>

Год производства: модель конца 1990-х - начала 2000-х гг.

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 (1927 г.)** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения.

Примечание: красная окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР (г. Рославль), Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ (Филиал ЗИЛ)<sup>7</sup>.

Год производства: конец 1980-х

Материал: металл, двигатель, карданный вал, глушитель – пластик. Без коробки, сколы.



**АМО-Ф-15 (1927 г.)** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения.

Примечание: красная окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР (г. Рославль), Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ (Филиал ЗИЛ)<sup>7</sup>.

Год производства: конец 1980-х

Материал: металл, двигатель, карданный вал, глушитель – пластик. Оригинальная коробка, штамп ОТК на вкладыше, без даты.



**АМО-Ф-15 (1927 г.)** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения.

Примечание: голубая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР (г. Рославль), Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ (Филиал ЗИЛ)<sup>7</sup>.

Год производства: конец 1980-х

Материал: металл, карданный вал - металл, двигатель, глушитель – пластик.



**АМО-Ф-15** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения.

Примечание: серая и голубая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: неизвестный производитель<sup>6</sup> (конверсия); кабина, фары и подвеска идентичны моделям производства ЗИЛ-Рославль<sup>7</sup> (надпись на днище ЗИЛ Москва), кузов и колесные диски идентичны моделям «Завода Электон»<sup>1</sup> (Казань).

Год производства: ориентировочно конец 1990-х

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 ШТАБНОЙ ФУРГОН (1927 г.)** грузовой автомобиль 2-й серии с кузовом-фургоном.

Примечание: защитная окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: СССР-Россия (Свердловск-Екатеринбург), мастерская «ЕКАМ»<sup>2</sup>, конверсия на базе модели Рославльского автоагрегатного завода АМО ЗИЛ (Филиал ЗИЛ)<sup>6</sup>, ручная работа.

Год производства: 1989 - начало 1990-х

Материал: металл (цинковый сплав, жель), карданный вал – пластик.



**АМО-Ф-15** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения.

Примечание: темно-зеленая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»<sup>3</sup> (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР»<sup>3</sup> № 87).

Год производства: 2012 (22.05.2012)

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15** грузовой автомобиль бортовой 2-го поколения, «тысячный грузовик АМО».

Примечание: серая окраска, на бортах надписи-декали.

Производитель: собственная ручная работа - конверсия на базе модели АМО-Ф-15 (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР»<sup>3</sup> № 87)

Масштаб: 1:43.

Год производства: 2017 (10.2017)

Материал: металл, пластик.





**АМО-Ф-15** санитарный фургон на шасси автомобиля 2-го поколения.

Примечание: темно-вишневая окраска с медицинской маркировкой.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»<sup>3</sup> (ДеАгостини, серия «Автомобиль на службе»<sup>3</sup> № 32).

Год производства: 2012 (03.11.2012)

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 АВТОБУС** автобус на шасси автомобиля 2-го поколения.

Примечание: синяя и белая окраска.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»<sup>3</sup> (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР и соцстран»<sup>3</sup> № 217).

Год производства: 2017 (20.09.2017)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**АМО-Ф-15 «МИЛИЦИЯ»** милицейский фургон на базе автомобиля 2-го поколения.

Примечание: темно-синяя и серая окраска, спецмаркировка.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Херсон), модельная группа «Zero» в составе «Vector-models»<sup>8</sup> (PZ-15.2), ручная работа.

Год производства: 2015

Материал: металл, пластик (ручная работа), детали от АМО-Ф-15 серии «Автолегенды СССР»<sup>2,3</sup> № 87.



**АМО-Ф-15 АВТОБУС ПОЧТОВЫЙ** автобус на шасси грузовика АМО-Ф-15 почтовый.

Примечание: синяя и серая окраска, спецмаркировка.

Производитель: собственная ручная работа - конверсия на базе модели АМО-Ф-15 автобус (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР и соцстран»<sup>3</sup> № 217).

Год производства: 2017 (10.2017)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**АМО-Ф-15** фургон-автобус военного назначения на базе автомобиля 2-го поколения.

Примечание: защитная (зеленая) окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: неизвестный производитель<sup>6</sup> (по непроверенным данным - Nic Models), конверсия (перекрас) модели из журнальной серии ДеАгостини «Автомобиль на службе»<sup>3</sup> № 32)

Год производства: 2015

Материал: металл, пластик.



**АМО-Ф-15 ФУРГОН** фургон грузопассажирский.

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), мастерская «МАЛ-Лермонт»<sup>10</sup>, ручная работа (глубокая конверсия на базе модели из журнальной серии «Автолегенды СССР» ДеАгостини)

Год производства: 2019-2020

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, смола с пластиковыми деталями



**БА-27 (1927 г.)** броневедомость на шасси АМО-Ф-15.

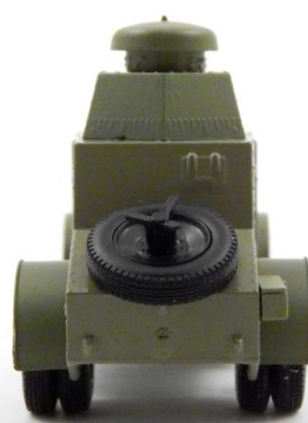
Примечание: защитная (зеленая) окраска.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.»<sup>3</sup> (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР и соцстран»<sup>3</sup> № 237).

Год производства: 2018 (24.07.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**БА-27 (1927 г.)** броневедомитель на шасси АМО-Ф-15.

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: собственная ручная работа, конверсия на основе модели из серии «Автолегенды СССР и соцстран»<sup>3</sup> № 237 (Издательский дом ДеАгостини, Италия-Китай-Россия).

Год производства: 2018 (08.2018)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик





## **\*Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части I.2.**

Ниже изложена информация о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящей части.



<sup>1</sup>**ОАО «Завод Элекон» (Завод АРЕК), ООО «Элекон».** Изготовление масштабных моделей отечественных грузовых автомобилей для ОАО «Завод Элекон» в г. Казани всегда было побочной деятельностью. «Завод Элекон» - это головное предприятие России по разработке и производству электрических соединителей. История «Элекона» начинается с 1939 г., когда приказом Наркома авиационной промышленности СССР на базе калориферного производства был создан Казанский завод теплообменных приборов, который производил отопительные приборы для построенных рядом авиазаводов и для жилых помещений. В годы Великой Отечественной войны завод производил продукцию для фронта: радиаторы для танков и автомашин, тару для патронов, кольца для ручных гранат, беспламенные горелки для обогрева моторов самолетов и танков и другие виды продукции. В 1950 г. завод перепрофилировали на выпуск электрических соединителей. Он стал номерным «почтовым ящиком». В 1959 г. завод осваивает производство телеметрической и дальномерной аппаратуры для ракетно-космической техники (приборы телеметрии, контроля траектории и орбиты и др.). В 1960-70-х годах предприятие производило не только электрические соединители, но и широкий спектр радиотехнической аппаратуры. В 1967 г. завод переименован в Казанский завод радиокомпонентов Министерства электронной промышленности СССР. Наряду с основной продукцией оборонного значения «Элекон» выпускал первые в СССР персональные вычислительные комплексы, диктофоны, стереопроигрыватели и др. изделия бытового назначения.

Именно в рамках расширения производства товаров народного потребления был начат выпуск масштабных моделей, первой из которых стал самосвал КАМАЗ-5511. Начало выпуска одни эксперты относят к 1979 г. («Элекон»: живее всех живых». <http://scalehobby.org/index.php?topic=121>), другие – к 1978 г. (<http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=1032>). В качестве производителя этой модели указывался завод АРЕК, а не Казанский завод радиокомпонентов Министерства электронной промышленности СССР. Можно полагать, что это вполне закономерно, учитывая, что завод фактически являлся «почтовым ящиком» оборонного значения.

В 1982 г. предприятие переименовали в Производственное объединение «Элекон». Это название сохранялось до 1999 г., а затем предприятие вошло в состав ОАО «Завод Элекон», как и называется по настоящее время. Переименования завода сказались и на использовании надписи АРЕК. На большинстве моделей в 1980-х годах она была аннулирована, с 1992 г. (или с 1991 г.) введена вновь, а с середины 1990-х заменена эмблемой завода. Хотя на отдельных моделях (например, КАМАЗ-4310) надпись перестали ставить только в 2001 г. В целом, создается впечатление, что использование надписи АРЕК имело не вполне системный характер и по ее наличию можно лишь ориентировочно установить время выпуска модели, которую в любом случае произвело предприятие в настоящее время называющееся ОАО «Завод Элекон». В 2000-х годах элеконовские модели поставляло в торговую сеть ООО «Сабина».

В 2011 гг. к ОАО «Завод Элекон» был предъявлен крупный иск правообладателями торговой марки «ЗИЛ». После этого «Элекон» перестал использовать торговый знак «ЗИЛ» - коробочки с моделями стали обклеиваться зелёными бумажками, а грузовик в них упаковывался безымянный.

В период до 2012 г. «Завод Элекон» выпустил более 30 видов базовых моделей грузовиков (КАМАЗ, ЗИЛ-131, УРАЛ, МАЗ-7310) и их многочисленные модификации. В 1985-2005 гг. выпускался АМО-Ф-15. Ориентировочная хронология начала выпуска

базовых моделей КАМАЗ следующая: КАМАЗ-5511 - 1978 г., КАМАЗ-5320 - 1979, КАМАЗ-5410 - 1983, КАМАЗ-53212 - 1984, КАМАЗ-5325 - 1988, КАМАЗ-4310 - 1989, КАМАЗ-4310 «Ралли» - 1990, КАМАЗ-43105 - 1992, КАМАЗ-43101 - 1997, КАМАЗ-55111 - 1997, КАМАЗ-55105 - 1997, КАМАЗ-49251 - 2001, КАМАЗ-4326 - 2001, КАМАЗ-43101-010 - 2001, КАМАЗ-43101-028 - 2001, КАМАЗ-4350 - 2003, КАМАЗ-4911 - 2004.

Полуприцеп ОДАЗ-9370 выпускался с 1983 г., полуприцеп К-9385 - с 1995. В 1985-2005 гг. выпускался АМО-Ф-15 бортовой, в 1991-2005 - АМО-Ф-15 цистерна и фургон.

В 1993 г. начат выпуск базовой модели ЗИЛ-131. В 1995 г. начался выпуск моделей грузовых автомобилей УРАЛ-4320, в 1996 - УРАЛ-55571, в 1997 - УРАЛ-43206, в 1998 - УРАЛ-5557, в 2002 - УРАЛ-44202. С 1998 г. производился тягач МАЗ-7310.

Модели ЗИЛ-131 первых выпусков (1993-1997 гг.) имели изготавливаемую с ошибкой решетку радиатора: 8 вертикальный отверстий вместо 10.

В 2012 г. производство моделей на ОАО «Завод Элекон», видимо, прекратилось. В настоящее время среди продукции завода масштабные модели-копии не фигурируют, а в перечне вспомогательных видов деятельности предприятия упомянуты лишь «прочие товары, не включенные в другие группировки (торговля через агентов)» (Бизнес-справочник ЭКОМ).

В 2016 г. появилась информация о возобновлении на заводе «Элекон» выпуска масштабных моделей. В Интернет-магазинах резко возросло предложение этих моделей, появились некоторые довольно редкие варианты. На официальном сайте предприятия никакой информации о возобновлении производства моделей до настоящего времени нет. Представляется правдоподобной информация о том, что формы выкупил индивидуальный предприниматель и начал выпуск «старых» моделей на арендованном у ОАО «Завод Элекон» оборудовании (<http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=45521&page=13>). На коробках новых моделей в качестве производителя указано ООО «Элекон». Это название не совпадает с современным названием предприятия (ОАО «Завод Элекон»). Более того, название ООО «Элекон» принадлежит московской фирме, не имеющей отношения к автомоделям.

В настоящее время (2018 г.) стоимость современных моделей «Элекон» 15-20 \$, отдельных моделей несколько выше. По старым моделям цена договорная.

Официальный сайт ОАО «Завод Элекон» <http://zavod-elecon.ru/>

Википедия. Элекон. <http://ru.wikipedia.org/wiki/Элекон>

<http://vablor.ru/blogs/zil-131-russkiv-variant-elekon/2355930>

Бизнес-справочник ЭКОМ. <http://vecom.ru/company/oao-zavod-elekon-1881270#>

Шебалова Л. ЗИЛ наехал на «Элекон». <http://www.kommersant.ru/doc/1778590>

«Элекон»: живее всех живых». <http://scalehobby.org/index.php?topic=121>

RC-Forum - форум коллекционеров масштабных моделей. <http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=1032>

Веб-сайт [http://a-time.ru/forum/?PAGE\\_NAME=read&FID=16&TID=452](http://a-time.ru/forum/?PAGE_NAME=read&FID=16&TID=452)

Интернет-магазин «Игрушки-оптом» [http://www.mag.igrushki-optom.ru/c1\\_0044.php](http://www.mag.igrushki-optom.ru/c1_0044.php)

Официальный сайт ООО «Элекон» <http://www.elcn.ru/about/>

<sup>2</sup>*Мастерские «Микромодель» и МП-43 (Мастерская ЕКАМ).* Мастерская ЕКАМ (Екатеринбургмодель) была официально создана в Екатеринбурге в 1989 г. Эта мастерская была одной из первых мастерских, профессионально занимавшихся ручным конверсионным производством оригинальных автомоделей на основе серийно выпускавшейся продукции советских заводов. Основными сотрудниками мастерской были 5 человек.

Начала мастерская с изготовления конверсией грузовиков ГАЗ (завод «Двигатель», Санкт-Петербург). Практически параллельно начали выпускать конверсии на шасси АМО-Ф-15 производства филиала ЗИЛ в Рославле, а затем завода «Элекон». В частности, выпускали много автоцистерн: мазут, бензин, керосин, нефть, битум, вода, молоко, живая рыба, вино и др. Известны АМО-Ф-15 с оригинальными будками, в частности имеющий прототип штабной фургон и др.

При изготовлении крупных деталей (будки, тенты) мастерская использовала технологию штамповки (вырубки) заготовок из тонких листов меди или латуни по



Веб-сайт Автомодельное бюро ЗАВОД им.И.А.ЛИХАЧЕВА/ОАО «ЗИЛ»/АМО-Ф15

<http://denisovets.ru/zil/zilpages/amof15.htm>

АМО-Ф-15 в миниатюре (часть 2, ручная работа, продукция мастерских и мастеров-одиночек)

<https://lischita.livejournal.com/16844.html>



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. Автомодели для всех трех серий поставляются фирмой Premium &

контурю штампа. Затем детали спаивались по швам. Модели-конверсии, по-видимому, не маркировались, точное количество их не известно, но общий выпуск, вероятно, исчисляется тысячами. «Самиздатовский» каталог фирмы в настоящее время является библиографической редкостью.

Под названием ЕКАМ мастерская проработала около 2 лет, а затем разделилась на две: Микромодель и МП-43. Эти мастерские прекратили выпуск моделей, видимо, в конце 1990-х годов.

Степень детализации конверсий выше, чем у базовых моделей.

Стоимость большинства моделей в настоящее от 50 до 100 \$, хотя стоимость некоторых может достигать 250-300 \$.

Форум коллекционеров масштабных моделей автомобилей » Масштабные модели транспорта России, СССР, СНГ » Мелкосерийные производители . Ручная работа. » ЕКАМ/МП-43/Микромодель (Екатеринбург) <http://rcforum.ru/showthread.php?t=1424&page=6>

<sup>3</sup> «Автолегенды СССР», «Автомобиль на службе». Автомодели из серий «Автолегенды СССР» и «Автомобиль на службе» выпущены в рамках журнальных серий-патворков. Коллекция «Автолегенды СССР» посвящена

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, Altaуа 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».

Степень детализации масштабных моделей удовлетворительная.

Стоимость моделей легковых автомобилей из обеих серий около 6-10\$, грузовых автомобилей - около 12-15\$ (по курсу 06.2018).

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

Википедия. Де Агостини. [http://ru.wikipedia.org/wiki/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%EE%EB%E5%E3%E5%ED%E4%FB\\_%D1%D1%D1%D0](http://ru.wikipedia.org/wiki/%C0%E2%F2%EE%EB%E5%E3%E5%ED%E4%FB_%D1%D1%D1%D0)

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



<sup>4</sup>Производственное объединение по переработке пластмасс «Кзыл-Ту». Производственное объединение (ПО) «Кзыл-Ту» («Красное знамя») находилось в г. Алма-Ате и состояло из головного завода и еще нескольких предприятий. Основной продукцией ПО были товары культурно-бытового и хозяйственного назначения, игрушки, моющие средства и т.д. Пластмассовые автомодели изготавливали на головном предприятии и на «школьном заводе» в подшефной ПО алма-атинской школе № 34.

К выпуску моделей АМО-Ф-15 ПО «Кзыл-Ту», видимо, приступило в первой половине 1980-годов. Производство продолжалось до 1992 г. Выпускали три модификации: грузовик, автобус и штабной легковой автомобиль. В масштабе 1:50 также выпускались готовая пластиковая модель «Руссо-Балт С24/40» и ее кит («конструктор») для самостоятельной сборки. Также, возможно, выпускалась модель трактора «Беларусь». За период производства АМО-Ф-15 были выпущены тысячи экземпляров, однако в настоящее время модели стали большой редкостью.

Модели АМО-Ф-15 изготовлены из пластика в масштабе 1:43, детализация низкая. Стоимость моделей в настоящее время договорная, от 80 до 200\$. Цена зависит от модификации, сохранности и наличия оригинальной коробки.

RC-Forum. Форум коллекционеров масштабных моделей. «Кзыл-Ту».

<http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=267>

Дятленко В. Заводские модели АМО-Ф-15. Автомобильный моделизм, 2000, № 3, с. 14.

<sup>5</sup>*Мастер Владимир Александров* (Москва). Информация об этом мастере в Интернете минимальна. Известны единичные модели-конверсии пожарных машин АМО-Ф-15 на базе серийных моделей ООО «Элекон».

Стоимость конверсий в диапазоне 150-200 \$.

АМО-Ф-15 в миниатюре (часть 2, ручная работа, продукция мастерских и мастеров одиночек)

<https://lischita.livejournal.com/16844.html>

### <sup>6</sup>*Неизвестный производитель.*

Поскольку при приобретении моделей иногда не удается точно установить их производителя, под меняющимися номерами и заголовком **«Неизвестный производитель»** будем продолжать размещать информацию о фирмах, мастерах и мастерских, которые могли бы с той или иной степенью вероятности явиться производителями моделей, происхождение которых точно идентифицировать не удалось.

**Пожарная машина на шасси АМО-Ф-15.** Сходным образом неизвестным мастером изготовлена конверсия на базе серийной модели «Завода Элекон» с пожарным оборудованием, используемым на моделях ЛОМО АВМ<sup>9</sup>.

**Эклектичная модель АМО-Ф-15** состоит из деталей серийных моделей АМО-Ф-15 филиала ЗИЛа в Рославле<sup>7</sup> и «Завода Элекона»<sup>1</sup>. В результате получилась модель оригинальная, а возможно и уникальная. Скорее всего, модель выполнена неизвестным мастером, хотя нельзя исключить, что она - результат фабричного производства, например на Элеконе, где теоретически могли использовать остатки деталей из Рославля.

**Мастерская «Nik Models»** упоминается в связи с указанием продавца на изготовление этой мастерской конверсии фургона-автобуса военного назначения (защитный цвет) на базе модели санитарного автобуса АМО-Ф-15 из серии «Автомобиль на службе»<sup>3</sup>. Nik Models - мелкосерийный производитель из г. Николаев (Украина). Мастерская создана в 2011 г. из мастеров, имевших опыт работы в мастерских Херсона. Модели изготавливаются методом гальванопластики (медь), рамы и другие детали - из смолы и полистирола. Могут использоваться шасси и деталировка от моделей китайского производства. Детализация моделей хорошая. Основной ассортимент - грузовые автомобили, спецтехника, ГАЗели. Стоимость моделей от 50\$.

В доступных источниках сведений об изготовлении Nik Models примитивных конверсий путем простой перекраски и минимальной доработки моделей китайского производства нет. Это, конечно, не исключено, но более вероятно, что конверсия изготовлена неизвестным производителем.

Веб-сайт «RCFORUM» <http://rcforum.ru/showthread.php?t=20153>

Веб-сайт <http://florell.pp.ru/modelsnew/2260-nik-models>



### <sup>7</sup>*ЗАО «Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ»*

*(Филиал ЗИЛ, Рославль).* ЗАО «Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ» – машиностроительный завод по

производству запчастей и автомобильных компонентов, расположенный в г. Рославль Смоленской области. Его история начинается в 1959 г., когда был создан завод передвижных электростанций, затем (1964 г.) преобразованный в филиал ЗИЛа завод «Автозапчасть». Этот завод выпускал комплектующие к автобусам и грузовикам ЗИЛа. В 1981 г. завод переименовали в Рославльский автоагрегатный завод, а в 1994 г. он стал ЗАО

«Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ». Как можно судить из документации, представленной на официальном сайте, ЗАО в настоящее время функционирует, хотя несколько лет назад было близко к закрытию.

Выпуск масштабной копии автомобиля на филиале советского автогиганта не являлся казуистическим случаем. Такие «игрушки» производились в рамках освоения производства потребительских товаров. Однако истории производства модели АМО-Ф-15 более сложна. Выпуск этой модели, по-видимому, приурочили к празднованию в 1984 г. 60-летия советской автомобильной промышленности, первенцем которой был именно АМО-Ф-15. На головном предприятии в Москве сохранился экземпляр этого автомобиля второй серии (1927-1928 гг.). Для этой модели были характерны жесткая крыша кабины, электрические фары и рычаги управления, перемещенные в кабину.

Рославльский завод разработал пресс-формы и освоил производство оригинальной модели из металла. Пластиковыми были только ветровое стекло и покрышки. Первые выпуски моделей имели плоское днище, но к концу 1980-х гг. масштабную копию модернизировали, на днище появилась имитация двигателя, карданного вала и заднего моста, которые в последних выпусках делали из пластика. АМО-Ф-15 позиционировался как первая модель серии «Советские автомобили», однако ее продолжения не последовало. В качестве производителя всегда указывался ЗИЛ, а Рославль не упоминался.

Можно уверенно сказать, что автомодели окрашивали в красный и голубой цвета, именно такие экземпляры встречаются на Интернет-сайтах. Другие варианты окраски установить не удалось. Точное количество выпущенных моделей также не известно, но их явно было много, т.к. в советское время они свободно продавались в Смоленской области. Выпуск модели, вероятно, прекратился вскоре после распада СССР.

Стоимость модели в настоящее время около 40-50 \$.

Официальный сайт ЗАО «Рославльский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ» <http://www.raaz.smolensk.ru/>

Веб-сайт Автомодельное бюро ЗАВОД им.И.А.ЛИХАЧЕВА/ОАО «ЗИЛ»/АМО-Ф15

<http://denisovets.ru/zil/zilpages/amof15.htm>

Веб-сайт LIVEJOURNAL. АМО-Ф-15 1927 года (Рославльский автоагрегатный завод/ЗИЛ)

<http://diecast43.livejournal.com/243492.html>



<sup>8</sup>*Мастерская «Vector-models»* - известный украинский мелкосерийный производитель коллекционных моделей, вышедший на рынок в качестве полноценной фирмы в 1991 г. с моделью ГАЗ-651. Расположен в г. Херсон. История фирмы началась в 1980-х годах, когда несколько энтузиастов, проживающих в Херсоне, занялись глубокой переделкой серийных отечественных моделей. После прекращения выпуска пластиковых моделей на Херсонском электромеханическом заводе эти моделисты получили доступ к более невостребованным дешевым комплектующим некоторых моделей. К началу 1990-х годов группе удалось наладить изготовлением пресс-форм методом гальванопластики, что позволило начать реальное производство коллекционных моделей высокого качества с хорошей детализацией.

Модели подвергаются тщательной ручной обработке. Для некоторых моделей используются элементы серийных китайских моделей недорогих серий. В настоящее время при изготовлении отдельных моделей используется смола, как материал для днищ. Номенклатура составляет около 300 моделей, включающих как разнообразные легковые отечественные и зарубежные автомобили, грузовики, так и общественный транспорт.

Кузова моделей изготавливаются из тонкого металла методом гальванопластики в масштабе 1:43, реже используется пластик. Модели обозначаются определенными литерами: V - модели с металлическим корпусом, P - корпус из пластика, W - модели с

внутренней обшивкой, С - модели-конверсии, Т - тюнингованные модели, Z - продукция дочерних предприятий Zego.

Стоимость моделей варьируется в диапазоне от 40 \$ (легковые) до 150-200 \$ (грузовые, автобусы, троллейбусы).

Официальный сайт Vector-models <http://vectormodels.com.ua>



<sup>9</sup>ОО 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» пока 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 автомоделей 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.su/showthread.php?t=1073>

Маленькие машины для большого бизнеса. [http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie\\_mashini\\_dlja\\_bol2/](http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie_mashini_dlja_bol2/)



<sup>10</sup>Студия «МАЛ-ЛЕРМОНТ» - создана в Кирове в 2003 г. Андряком Лермонтовичем Манукяном. Мастерская выпускает поштучно или малыми сериями масштабные модели по оригинальным формам или переработанные конверсии моделей различных производителей. Сотрудниками мастерской являются А.Л. Манукян и его сын Лермонт. Кроме того, с мастерской сотрудничает мастер из Донецка (Украина)

В. Егоренко, изготавливающий методом фототравления различные мелкие детали (шильдики, надписи, эмблемы, маскоты, таблички, дворники, ручки дверей).

Мастерская выпускает масштабные копии автомобилей Руссо-Балт, АМО-Ф-15, ГАЗ, ЗИЛ, МАЗ, КраЗ, КАМАЗ, Москвич, ЕрАЗ и некоторые другие, преимущественно в редких модификациях. Многие модели, например масштабные копии спортивных, армейских и других Руссо-Балтов являются уникальными.

Модели в масштабе 1:43 изготавливаются с использованием различных материалов (белый металл, смола, дерево, пластик) и оригинальных пресс-форм. Степень детализации высокая.

Стоимость большинства моделей от 100 до 150 \$. Конверсии могут быть дешевле - 50-70 \$.

Лисин Д. Масштабные модели Андраника Манукяна. Грузовик-пресс, 07.2013.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/18092-masshtabnye-modeli-andranika-manukyana/>