

Выходит раз в 2 недели



№1

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-12Б
скорая помощь

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 1, 2010
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:
105066, г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

www.deagostini.ru

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталья Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Светлана Шугаева

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-32294 от 16.07.2010 г.

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, обращайтесь
по телефону бесплатной горячей
линии в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте в письмах
свои контактные данные для
обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»

Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакеганского, 119

Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции,
обращайтесь по телефону бесплатной
горячей линии в Украине:
8-800-500-8-400

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7Г,
тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,
220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена
первого выпуска: 99 руб.;
второго и последующих: 279 руб.

Розничная цена первого выпуска:
19,90 грн, 7 900 бел. руб., 390 тенге;
второго и последующих: 54,90 грн,
19 900 бел. руб., 990 тенге.

Издатель оставляет за собой право
увеличить розничную цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность
номеров и их содержание.

Неотъемлемой частью каждого
выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43.

Отпечатано в типографии:
ОАО «КОНТИ-ПРИНТ»
121165, г. Москва,
Студенческая ул., д. 44/28

Тираж: 13 000 экз.

© ООО «Де Агостини» 2010

ISBN 978-5-9774-0418-1

Дата выхода в России 21.09.2010

1913

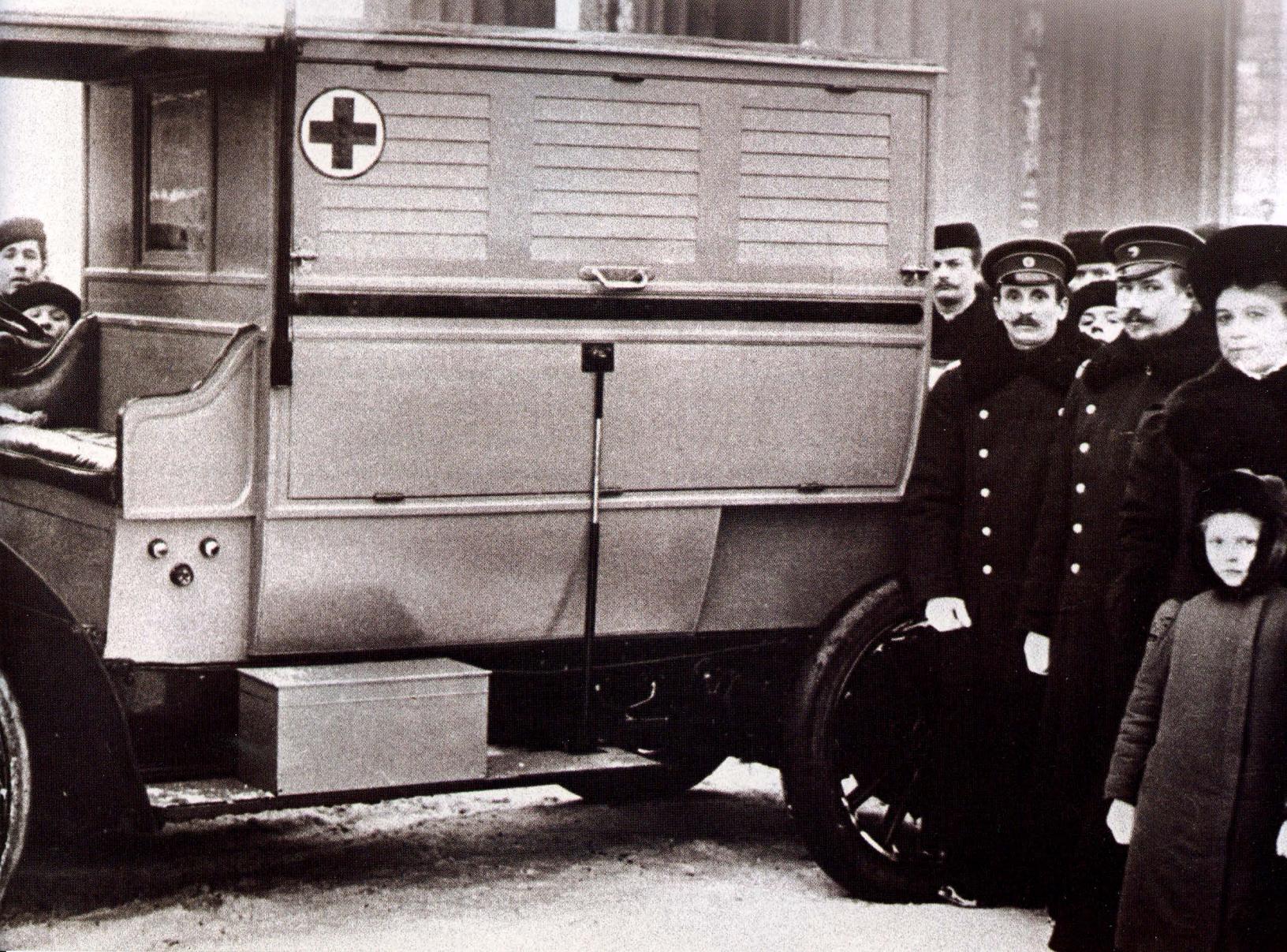
Один из первых медицинских автомобилей
в Санкт-Петербурге



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3: РИА «Новости»; 4–7: (все) частная коллекция;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–14 (все) частная коллекция; 15: Фото «ИТАР-ТАСС»;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

Первыми на дежурство в городские службы скорой помощи заступили кареты: именно на них в «добензиновую эпоху» перевозили больных, и от них медицинские автомобили унаследовали свои красивые названия — «карета скорой помощи», «белая карета». В конце 19-го столетия автомобили превзошли конные экипажи в скорости и комфорте и с тех пор стали незаменимы в медицинской практике. Вот уже больше века автомобиль — верный помощник медиков.



АВТОМОБИЛЬ

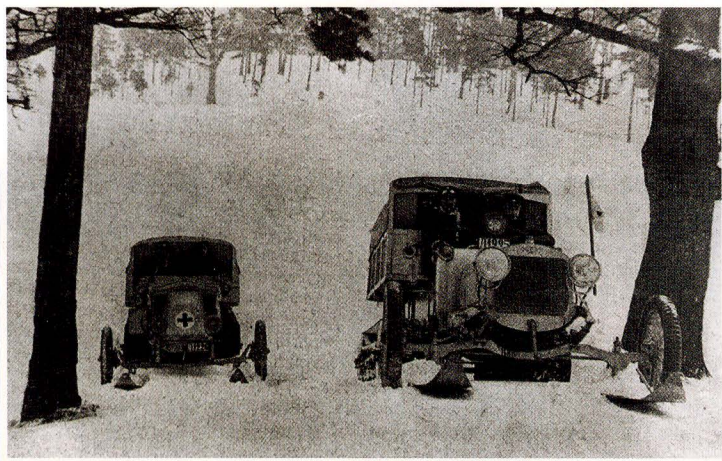
НА СЛУЖБЕ

В России первый специализированный медицинский автомобиль был построен в 1907 году

Специальные конные экипажи для перевозки раненых с тентом и соломенными матами были взяты на вооружение русской армией еще во времена балканской кампании 1878 года. На каждом экипаже стоял опознавательный знак медицинской службы — красный крест. Первые «гражданские» медицинские кареты с закрытым кузовом появились в России в 1897 году — сначала в Варшаве, столице Царства Польского, затем в Москве, Риге, Киеве, Одессе и Санкт-Петербурге. Они запрягались либо одной лошадью, либо парой, в каждой были носилки. Службы скорой помощи как таковой в то время не существовало, поэтому содержались кареты где-то за счет городских управ, а где-то на пожертвования меценатов. В Москве такие экипажи были приписаны к полицейскому управлению, а право вызова кареты имели только «официальные лица» — городовые, дворники и сторожа. В 1907 году на экипажной фабрике П. Фрезе был построен кузов на шасси Renault, сконструированный для перевозки больных. Длина салона составляла менее полутора метров, поэтому верхняя половина тела пациента помещалась под крышей, а нижняя лежала на откидном борту. Первый опыт оказался не слишком удачным, но уже в 1908 году экипажно-автомобильная фабрика П. Ильина представила полноценную автокарету, пригодную не только для транспортировки, но и для оказания неотложной помощи: закрытый салон, задние распашные дверцы и непрозрачные стекла — все как у настоящих, привычных нам скорых.

Первая мировая война, в которую Россия вступила с самой большой по численности кавалерией и самой развитой автомобильной инфраструктурой, так и не стала «точкой невозврата» страны к конной тяге. Инициаторами создания специализированных автомобилей были военные. В русской армии использовались автомобили-лазареты и автомобили-вездеходы на полугусеничном ходу для эвакуации раненых с поля боя. Вездеходы, построенные на шасси машин, выпускавшихся Русско-Балтийским вагонным заводом, демонстрировали чудеса проходимости по снежной целине. Однако серийного специализированного медицинского автомобиля или хотя бы типового кузова для перевозки больных и раненых в дореволюционной России так и не было создано.

Советская власть объявила бесплатное медицинское обслуживание одним из своих приоритетов. Довоенный парк машин практически износился в период военного коммунизма. Во времена нэпа служба скорой помощи комплектовалась разномастными импортными моделями, приобретаемыми за золото без какой-либо системы. Единственная попытка создать отечественный автомобиль скорой помощи была предпринята на московском заводе АМО в 1925 году. Санитарный фургон на шасси грузовика Ф-15 (как любой грузовик того времени) был тряским, ненадежным и дорогим в производстве. А эксплуатация десяти таких АМО в Москве выявила полную неспособность



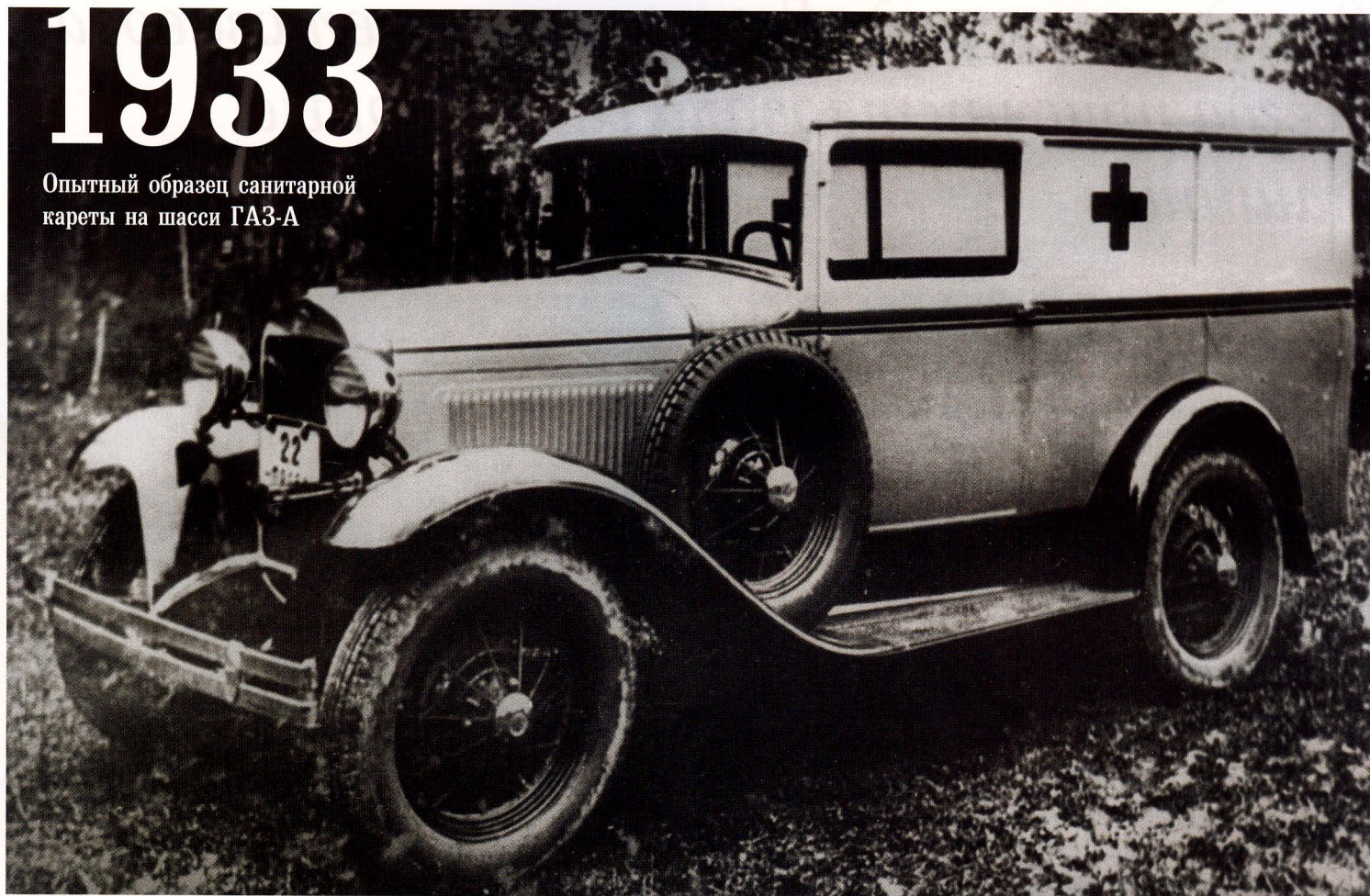
1916

Легкие грузовики Renault и «Русско-Балтийский» на полугусеничном ходу системы Кегресса, находившиеся в распоряжении военно-медицинской службы 12-й армии генерала Радко-Дмитриева на русско-германском фронте



1933

Опытный образец санитарной кареты на шасси ГАЗ-А

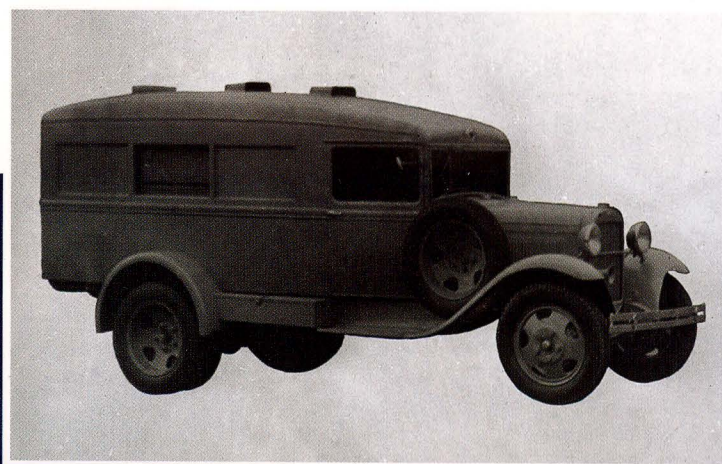


35-сильного двигателя придать скорой помощи эту самую «скорость». Закупки импортной техники продолжались до тех пор, пока не заработали два автогиганта первых пятилеток — Завод им. Сталина (ЗИС) и Горьковский автомобильный завод (ГАЗ). Первую опытную модель «санитарки» ГАЗ-А с закрытым кузовом на легковом шасси завод построил по собственной инициативе

в 1933 году. А первая серийная модель санитарного автомобиля ГАЗ-55 была разработана на шасси ГАЗ-АА к 1938 году. Выпуск не слишком быстрого, зато простого в эксплуатации и неприхотливого ГАЗ-55, ставшего самым массовым медицинским транспортным средством того периода, практически не прекращался и в Великую Отечественную войну.

1938

ГАЗ-55 — первый серийный санитарный автомобиль, выпускавшийся в СССР и после окончания Великой Отечественной войны



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

В модельном ряду Горьковского автозавода всегда присутствовали санитарные машины

В конце 30-х годов московский ЗИС осваивал в малых объемах «самые скорые» скорые помощи, переоборудовав правительственный ЗИС-101 в настоящую белую карету со спецсигналом, перегородкой за спиной водителя и носилками, которые загружались в салон через крышку багажника. ЗИС был быстр, удобен, но чрезвычайно дорог и требователен к обслуживанию (своеобразный антипод горьковским моделям), а кроме того, пригоден к эксплуатации лишь в крупных городах. Это касается и следующих поколений медицинских ЗИСов, а позже ЗИЛов. А вот скромным газикам приходилось тянуть лямку в самых удаленных районах необъятной страны.

На смену ГАЗ-55 пришла аналогичная по компоновке модель санитарного фургона на шасси ГАЗ-51, выпуск которой был налажен на автобусном заводе в Павлово-на-Оке близ Горького. И до освоения в 1958 году Ульяновским автозаводом семейства «буханок» УАЗ-450 (а позже УАЗ-451 и УАЗ-452) «газоны» оставались незаменимым медицинским транспортным средством в районных центрах и на селе.

Численность городского населения постоянно росла, соответственно увеличивалось количество медицинских учреждений и подстанций скорой помощи, повышались требования к качеству медобслуживания. Здравоохранение нуждалось в спецтранспорте, пригодном для практической медицины, иными словами вместилищем, удобном, скоростном, маневренном, надежном



1965

Медицинская версия полноприводного автобуса малого класса УАЗ-452 получила в народе прозвище «таблетка»

1975

Скорая «Волга» ГАЗ 24-03
пришла на смену ГАЗ-22



и простом в обслуживании. Создать такой автомобиль предполагалось на базе массовых моделей легковых машин.

Из списка возможных кандидатов на роль базовой модели сразу же выпали малолитражные «Москвичи»: их можно было использовать только на вызовах врачей на дом и для транспортировки сидячих больных. Таким образом, всю ответственность за скорую медицинскую помощь населению крупных городов Советского Союза опять взяли на себя горьковские модели, но уже легковые. Помимо специальных модификаций автомобилей среднего класса — «Победы» и «Волги» — был задействован даже тяжелый представительский ЗИМ. Правда, объемы его выпуска были настолько малы, что не могли повлиять на общую ситуацию с медобслуживанием. С начала 60-х годов стал складываться своеобразный триумvirат: помимо Горьковского и Ульяновского автозаводов медицинские модификации на базе микроавтобусов стала выпускать Рижская автофабрика (РАФ). Ее микроавтобусы с широкой красной полосой — «рафики» — стали одним из атрибутов советского здравоохранения.

Еще в период работы над новым микроавтобусом планировалось использовать его в качестве скорой помощи: недаром в состав межведомственной комиссии, принимавшей автомобиль, входили медики. Медицинская модификация получила индекс «22031». В 90-х годах на базе модели РАФ-22038 выпускался автомобиль скорой помощи РАФ-2915 и реанимобиль РАФ-2914.

1969

В крупных городах практически все подстанции скорой помощи были оснащены микроавтобусами РАФ



**АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ**



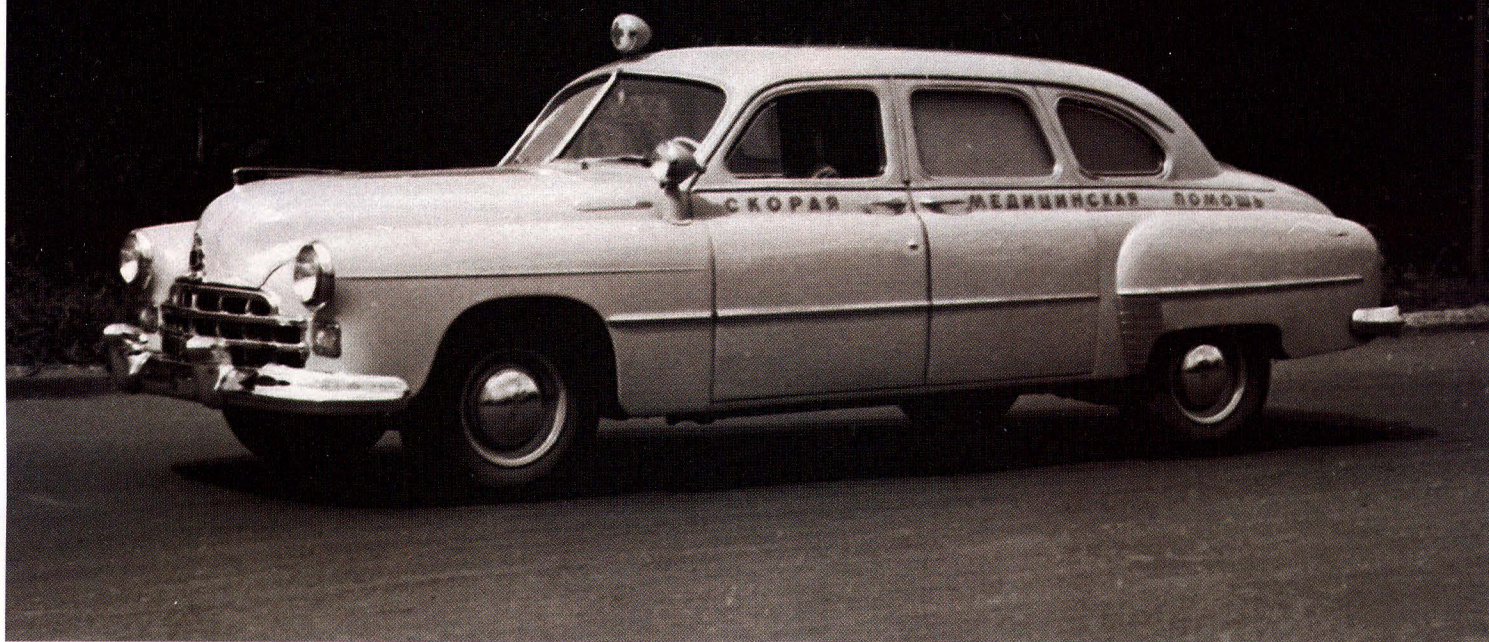
ГАЗ-12Б

ГАЗ-12 (ЗИМ)

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1951

Один из первых экземпляров
карей скорой помощи ГАЗ-12Б



Этот автомобиль большого класса был создан в первые послевоенные годы под руководством Андрея Александровича Липгарта, главного конструктора завода им. Молотова. Машина, получившая заводской индекс ГАЗ-12, имела вполне определенный статус: это был автомобиль для второго эшелона руководства страны. Иначе говоря, в «табели о рангах» он стоял на ступень ниже

лимузина ЗИС-110. Иерархия становится еще более очевидной, если сопоставить имена, присвоенные московскому (им. Сталина) и горьковскому (им. Молотова) автозаводам.

Между тем горьковский ЗИМ оказался куда более совершенной машиной, чем ЗИС. Он стал первым в мире длинноразным седаном с несущим кузовом. В салоне было три ряда сидений.



1950

Колонна опытных автомобилей ЗИМ
на испытаниях в Гаграх

ЗИМ, он же ГАЗ-12, — одна из лучших моделей в истории отечественного автомобилестроения

При колесной базе 3,2 м у автомобиля не было рамы! Это позволило сэкономить 700 кг веса и обойтись шестицилиндровым двигателем, форсированным до 90 л. с. Собственно, другого подобного мотора в распоряжении Липгарта и не было, поэтому он и пошел на радикальные меры по снижению массы машины, иначе рамный автомобиль был бы очень медленным. Впервые в СССР на ЗИМе была использована гидромуфта, обеспечившая исключительную плавность хода при трогании и переключение передач без выжима педали, а также задний мост с бесшумной гипоидной передачей. По всем динамическим параметрам менее мощный ЗИМ с куда более скромным и экономичным мотором не уступал московскому исполину ЗИС-110. Важно отметить, что конструкция ГАЗ-12 предполагала унификацию с уже выпускаемыми моделями. Так, двигатель был форсированной версией мотора ГАЗ-51 с той лишь разницей, что для увеличения мощности была повышена степень сжатия, применена алюминиевая головка блока цилиндров, оптимизирована система питания и впуска. Трехступенчатая коробка передач с переключением на рулевой колонке была точь-в-точь как на модернизированной к 1949 году «Победе».

Стилистически ЗИМ был куда более современным, чем его столичный «конкурент» ЗИС-110. Главным «скульптором» машины, как тогда называли дизайнеров, был Лев Михайлович Еремеев. Он очень точно уловил тенденции автомобильной моды,

законодателем которой был Детройт, столица американского автомобилестроения, и применил их с учетом реальных возможностей горьковского завода. В будущем этот талантливый мастер создаст «Волгу» ГАЗ-21 и ЗИЛ-111.

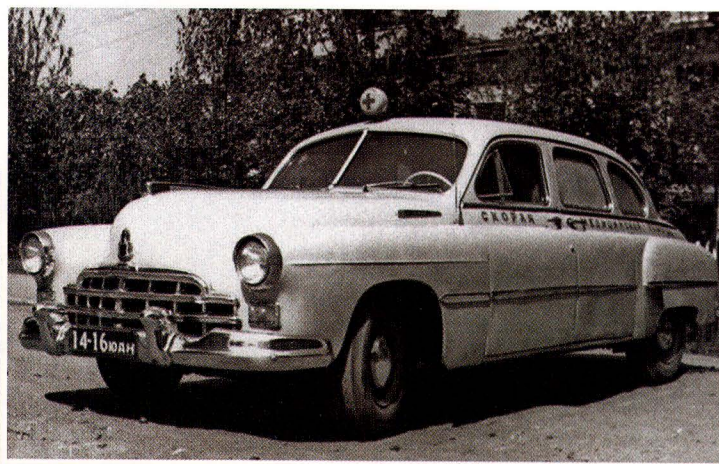
Впервые автомобиль был показан в Горьком на праздничной демонстрации 7 ноября 1949 года. Спустя три месяца ЗИМ оценивали в Кремле члены Политбюро ЦК КПСС. За создание машины Липгарт был удостоен своей пятой Сталинской премии.

Осенью 1950 года автомобиль пошел в серию и очень скоро стал героем разоблачительных фельетонов: многие аппаратчики всеми правдами и неправдами стремились пересесть из «Победы» в машину классом выше. Кончилось это в 1958 году, когда Никита Хрущев урезал штаты гаражей, чиновников пересадил на такси и высвободил огромное количество ЗИМов. Часть этих машин стала поступать в таксопарки крупных городов в дополнение к уже существовавшей модификации ГАЗ-12А, часть пришла на подмогу «официальной» скорой ГАЗ-12Б. Переоборудование седана в карету скорой помощи проводилось силами авторемонтных предприятий, благо ничего сложного в этом не было.

ЗИМ стал единственной в СССР моделью большого класса, поступавшей в свободную продажу. Правда, стоил он 40 тыс. руб. — сумма по тем временам астрономическая («Победа» стоила 16 тыс. руб.). Всего с 1950 по 1960 год было выпущено более 21 тысячи автомобилей ГАЗ-12.

1960

Белая карета без фары-искателя: вполне вероятно, этот ЗИМ изначально был черным номенклатурным седаном



АВТОМОБИЛЬ

ВАРИАНТЫ



РЕАНИМОБИЛИ

Специализированные автомобили, оснащенные всем необходимым для проведения интенсивной терапии прямо на борту. Высота крыши значительно увеличена, чтобы бригаде медиков было удобно работать во время движения. Такие машины гораздо тяжелее простых линейных, поскольку в салоне находится целый арсенал сложного медицинского оборудования.



ЛИНЕЙНЫЕ

Самая распространенная версия машины скорой помощи. Линейные бригады выезжают по вызову на простые случаи — от повышенной температуры до болей в животе. Автомобили оборудуются электрокардиографом, дефибриллятором, шинами для фиксации переломов и т. д.

ПЕРЕВОЗКИ

На эти автомобили возложена простая и вместе с тем ответственная миссия — доставка пациента на процедуры или обследования из одного медицинского учреждения в другое. Как правило, в разряд «перевозок» попадают в значительной степени «ушатанные» (изношенные) линейные автомобили.





С 1951 года на базе ЗИМа начали выпускать карету скорой помощи ГАЗ-12Б. Санитарный отсек с носилками и двумя откидными сиденьями для медперсонала был отгорожен от водительского стеклянной перегородкой, установленной как раз над силовой поперечиной салона. Носилки загружались через проем багажника: специальной двери делать не пришлось, так что по внешним кузовным элементам санитарный ЗИМ не отличался от обычного.

ГАЗ-12Б имел опознавательный фонарь с красным крестом на крыше и фару-искатель на левом переднем крыле. Машины окрашивались, как правило, в светло-бежевый или белый цвет. Двигатель, трансмиссия, шасси и ходовая часть были такими же, как у базового ЗИМа, поэтому скорые были не быстрее седанов и гораздо менее расторопными, чем «Волги». ГАЗ-12Б выпускался до 1960 года, тогда как базовую модель сняли с производства в 1959-м.

1951

Опознавательный фонарь с красным крестом был для ЗИМа единственным спецсигналом



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



Отличительный знак медицинской службы был принят в 1863 году по инициативе швейцарца Анри Дюнона.

Цветографическая схема автомобилей скорой помощи — белый с красным — была впервые закреплена ГОСТом СССР в 1962 году.



С 1968 года согласно ГОСТу на автомобилях скорой помощи устанавливался оранжевый проблесковый маяк. В отличие от синего маяка (современной «мигалки») он не давал преимуществ перед другими участниками движения.

В 1970-е годы микроавтобусы РАФ-22031 первыми получили синий проблесковый маяк на крышу. Аналогичные УАЗы («таблетки») из-за неразберихи с ГОСТами еще более 10 лет выпускались с оранжевым маяком.



Сирена скорой помощи отличается по тональности как от милицмейской, так и от пожарной. Такие машины, как ЗИМ, «Победа» и «Волга» ГАЗ-22, не оснащались сиренами.

03

Единый телефонный номер вызова скорой медицинской помощи «03» был введен на всей территории СССР в 1965 году одновременно с экстренными номерами милиции и пожарной охраны.

Самой быстрой скорой помощью в советской истории и среди серийных автомобилей была «Волга» ГАЗ 24-03, максимальная скорость которой составляла 142 км/ч, что на 2 км/ч больше, чем у спецавтобуса ЗИЛ-118М «Юность» с мотором V8.



Мода наносить надписи на передки машин экстренных служб в зеркальном отображении пришла с Запада. Водитель идущего впереди автомобиля мог прочесть надпись в зеркалах уже в нормальном виде и уступить дорогу.



По отзывам водителей — ветеранов скорой помощи самыми надежными медицинскими автомобилями были модификации «Волги» ГАЗ-22. Пробег в миллион километров за 8–10 лет был для них обычным делом.



Спасибо, доктор!



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-21С

МИЛИЦИЯ

DeAGOSTINI