Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№11

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ГАЗ-32214 «ГАЗЕЛЬ»

СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 11, 2012
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.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова
www.deagostini.ru
Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 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.
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
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 Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
www.deagostini.ua
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине: 0-800-500-8-40
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: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 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.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева и Сергея Суворова.
Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 200 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2012
Дата выхода в России: 14.01.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
2–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14 (все): © ИТАР-ТАСС; 15: © Государственный центральный музей современной истории России;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2008

Первая партия автомобилей скорой медицинской помощи «ФИАТ Дукато», закупленная в рамках реализации Правительственной программы совершенствования оказания медицинской помощи при ДТП

В рыночные отношения служба скорой медицинской помощи «въехала» на морально и технически устаревших «рафиках» и «уазиках». Плановая экономика Советского Союза не способствовала совершенствованию специализированных медицинских автомобилей, но гарантировала их производство и поставку на места в необходимом количестве. Новой России в спешном порядке пришлось искать альтернативу устаревшим схемам.

В экстренной ситуации здоровье, а зачастую и жизнь людей зависит от технической оснащенности машины скорой помощи

К началу 90-х годов XX века оперативную службу на станциях скорой помощи несли, главным образом, специализированные автомобили РАФ-2915 и УАЗ-3962. Поскольку последний разрабатывался по заказу военных, которым важно было иметь автомобиль повышенной проходимости для транспортировки максимально возможного числа раненых, «таблетка» (так эту машину прозвали в армии) могла перевозить четверых больных, но плохо отвечала «мирным» требованиям медиков. «Рафики», рассчитанные на комфортную перевозку одного больного, считались хорошими машинами для «паркетных» условий крупных городов, но пасовали перед бездорожьем. Это привело к формальному разделению труда: РАФы — в городах, УАЗы — в сельской местности. Однако плачевное состояние проезжей части улиц вынуждало муниципальные власти пополнять автопарки скорой помощи ульяновскими полноприводниками — менее комфортабельными, но куда лучше приспособленными к условиям эксплуатации. Можно вспомнить и специализированные медицинские ГАЗ-24-13, производимые на базе серийных универсалов «Волга», однако таких машин было мало и в заводской документации они именовались не «скорая помощь», а «санитарный автомобиль», поскольку хотя и были оборудованы всем необходимым для перевозки одного больного, в оперативной работе использовались крайне редко.

Развал СССР внес свои коррективы: продукция рижского автозавода обрела статус импорта, и прибалты стали просить за свои микроавтобусы конвертируемую валюту, чего не могли себе позволить муниципальные дотационные организации. В результате Россия осталась без новых «рафиков», а завод *RAF* остался без основного потребителя своих микроавтобусов.
Опустевшее «свято место» следовало срочно чем-то заполнить. Российские мегаполисы попытались решить проблему закупкой импортных машин (Москва приобрела недорогие, но плохо оснащенные «Мерседесы», Питер закупил «Форд-Транзит»), регионы вынуждены были обновлять автопарк «скорых» надежными, но «немилосердными» к больным и медперсоналу УАЗами.
Почти все российские автозаводы, производящие «легковушки», в 90-х предложили свои варианты «скорой», созданные на базе универсалов и коммерческих шасси. Свет увидели экспериментальные АСМП на платформах «Москвич-2901» и ИЖ-27156 (ИЖ-27151-013-01). Тольяттинцы провели целенаправленный апгрейд «Нивы» ВАЗ-2131-05 в Туле, а в Самаре и Ульяновске облагораживали медицинские салоны все тех же УАЗов. Апофеозом этих вынужденных метаморфоз стала представленная ульяновской фирмой АКРО «скорая» на базе «Оки» ВАЗ-11113.
Несмотря на заводской характер разработок, все они были в той или иной мере компромиссом, поскольку полноценный АСМП

1996

АСМП на шасси ГАЗ-3302 «ГАЗель» модульной конструкции, изготовленный совместными усилиями АОЗТ «Альтерна» из подмосковного города Ликино-Дулево и НПО «Экран» из Москвы

1997

АСМП модульной конструкции (модель 3986) на полноприводном шасси ГАЗ-33027 «ГАЗель» совместного производства «Самотлор-НН» и финской компании *PROFILE OY*

(не говоря уже о реанимобилях) можно было сделать лишь на базе микроавтобуса или установив на небольшой грузовичок медицинский модуль в виде специально разработанного фургона. Модульные конструкции появились на базе грузовичка ГАЗ-3302 «ГАЗель», запущенного в серийное производство в 1994 году, и его полноприводного аналога ГАЗ-33027. Преимущество шасси «ГАЗелей» заключалось в их массовости и доступности, но, изначально созданная для перевозки грузов, в качестве АСМП данная конструкция могла использоваться только от безысходности: жесткая подвеска, прожорливый бензиновый двигатель и, увы, невысокая надежность. В это время во многих крупных городах России появляются собственные производители автомобилей

2004

Автомобиль скорой медицинской помощи УАЗ-3962, доработанный компанией «Самотлор-НН»

Современные автомобили скорой помощи должны отвечать требованиям надежности и комфорта

скорой помощи, обычно это авторемонтные предприятия или заводы, изготавливающие промтоварные фургоны или вахтовые автобусы. Если первые занимались переделкой серийных машин, из цельнометаллических фургонов и микроавтобусов, то последние просто приспосабливали свою традиционную продукцию для нужд медиков. К сожалению, нельзя сказать, что кто-то в этом преуспел.

В 1996 году Горьковский автозавод наладил производство цельнометаллических грузопассажирских фургонов и микроавтобусов «ГАЗель», что позволило заводу на их базе создать более-менее приличный АСМП. Правда, ГАЗ ориентировался на порядком устаревшие советские стандарты и собственные, годами наработанные технологии. В результате получился некий усредненный образец скорой медицинской помощи, на котором больного можно было перевести из точки «А» в точку «В», но не более того. Для оказания экстренной медицинской помощи такие машины не имели соответствующего оборудования, а об условиях работы экипажа, похоже, вообще мало кто задумывался.

Первые шаги на поприще производства качественных автомобилей повышенной комфортности были сделаны в 1996 году на предприятии «Самотлор-НН». «Самотлор-НН», как и многие постсоветские фирмы, создан, по сути, одним человеком — предпринимателем Н. П. Сандугеем. Бытует «романтическая» легенда, что Николай Павлович, которого после тяжелейшей автокатастрофы везли в больницу по разбитой дороге на полуразвалившемся дребезжащем санитарном «уазике», дал себе зарок: по выздоровлении наладить в России производство нормальных автомобилей скорой помощи. Как бы то ни было, но именно фирма Сандугея «Самотлор-НН» (ныне уже несуществующая) в 1996 году совместно с финской компанией *PROFILE OY* разработала и наладила производство АСМП модульной конструкции на шасси «ГАЗели» (мод. 3986). У финнов существовал приличный опыт в использовании пластика для внутренней отделки машин скорой помощи, который легко моется, не расшатывается и не гниет, как древесина. Позаимствовав передовые технологии, «Самотлор-НН» создал собственные медицинские машины на базе цельнометаллических фургонов «ГАЗель» и «Соболь», в том числе и с высоким уровнем крыши. Отличительными особенностями «самотлоровских скорых» стало использование современных турецких складывающихся носилок на колесах, нормальное освещение и отопление медицинского салона, более рациональное расположение специального оборудования. Конечно, в одночасье частная компания не смогла предложить медикам идеальный автомобиль — базой для него оставались грузовики «ГАЗель», а муниципалитеты требовали машины по минимальной стоимости, но даже в этих условиях потребителям была предложена машина, разительно отличающаяся от того, что ранее закупалось в массовом порядке. Сегодня большинство работающих в России линейных АСМП поставляется

2007

Автомобиль скорой помощи на шасси «Форд-Транзит»

2007

Основу парка отечественных автомобилей скорой медицинской помощи составляют «ГАЗели»

в рамках национального проекта «Здравоохранение», одно из направлений которого как раз и предполагало обновление и расширение российского парка специализированных медицинских автомобилей. Все автомобили скорой помощи можно разделить на три основные группы: для транспортировки пассажиров (класс А); экстренной медпомощи (класс В) и реанимобили (класс С). Автомобили скорой помощи — это штучный товар, требующий большой доли ручного труда и учитывающий особенности каждого заказа, поэтому их изготовлением должны заниматься специализированные предприятия. Что мы и видим сегодня в России.

2008

Автомобиль скорой медицинской помощи на базе микроавтобуса «Фольксваген Транспортер»

ГАЗ-32214 «ГАЗЕЛЬ»

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ГАЗ-32214

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В конце 1996 года Горьковский автозавод получил разрешение на выпуск нового автомобиля скорой медицинской помощи ГАЗ-32214

Горьковский автомобильный завод в Нижнем Новгороде освоил производство полуторатонных грузовичков «ГАЗель» в 1994 году, в нелегкое время становления рыночных реформ. Отдавая должное прозорливости руководства завода, нельзя не отметить, что создали эту машину на ГАЗе не на пустом месте. Еще в советские времена руководство Министерства автомобильной промышленности понимало, что пришло время задуматься о расширении диапазона базовых автомобилей по грузоподъемности. Отечественная промышленность выпускала грузовики грузоподъемностью 800 кг (УАЗ) и 2,5 тонны (ГАЗ-52-04), а между ними — ничего. Однако опыт зарубежных стран показывал, что грузовики, способные перевозить от 1 до 1,5 тонн, являются наиболее востребованными коммерческими автомобилями, занятыми в городских перевозках. Поэтому еще в бытность СССР в НАМИ стали разрабатывать новый грузовик с унифицированным цельнометаллическим фургоном. К 1991 году конструкция этих машин в целом уже была отработана и даже испытана, но строящийся для их выпуска завод в Азербайджане оказался за границей. Проект так и остался проектом.

В это же самое время на ГАЗе резко сократился объем производства и нужен был новый «объект», способный поддержать прежние объемы выпуска продукции. Вот здесь и пригодились наработки НАМИ по «полуторке». На руку ГАЗу оказался и выпуск легковых автомобилей «Волга», у которых для «ГАЗели» были позаимствованы не только двигатель и коробка передач,

Медицинский автомобиль ГАЗ-32214 «ГАЗель», полностью собранный на Горьковском автомобильном заводе

2003

Нижегородский «Самотлор-НН» выпускал АСМП с улучшенными салонами на базе обычных ГАЗ-32214 «ГАЗель»

Салон медицинской «ГАЗели», модернизированный компанией «Самотлор-НН»

но и многие другие комплектующие (например фары). Все это способствовало очень быстрому освоению бортовых «ГАЗелей» в массовом производстве. Сложнее дело обстояло с цельнометаллическими фургонами, для которых требовались новые штампы, поэтому выпуск фургонов задержался почти на два года.
В техническом плане «ГАЗель» даже в момент своего появления на свет не выглядела революционно. В ее основе лежала пусть

2005

АСМП ГАЗ-322174 «ГАЗель» для сельской местности с двумя ведущими мостами

Медицинские «ГАЗели» круглосуточно спешат на помощь к тем, кто на них надеется и ждет

прочная, но тяжелая рама, в то время как большинство зарубежных «одноклассников» на тот момент уже переходили на выпуск автомобилей с несущим кузовом. Скудный выбор агрегатов (только двигатель «Волги») предопределил компоновку автомобиля с задним ведущим мостом. Основные конкуренты уже делали ставку на передний привод. Единственное, что было в новинку для отечественной промышленности, так это полукапотная компоновка кабины, частично накрывающая двигатель, при этом спереди оставался небольшой капот для доступа к силовому агрегату. Потребители быстро отреагировали на появление нового типа коммерческого автомобиля, и в считанные годы «ГАЗель» стала не просто популярной, а гиперпопулярной машиной. Трудно назвать область хозяйствования, где бы не использовались эти небольшие грузовички. Вместе с тем, владельцы этих машин сразу почувствовали все «компромиссы» конструкции: допотопный бензиновый двигатель расходовал слишком много топлива, перегревался и отказывался тянуть, а качество сборки машин и используемых комплектующих оставляло желать лучшего.
Тем не менее, постоянно модернизируясь и обзаводясь более современными агрегатами, «ГАЗель» выпускается и сегодня, явно не собираясь уходить со сцены.
К 1996 году сложилась благоприятная ситуация для появления нового медицинского автомобиля на базе «ГАЗели»: основной

Оборудование реанимационного автомобиля скорой медицинской помощи

2006

Реанимационный автомобиль с увеличенной высотой крыши на базе стандартного автомобиля «ГАЗель»

поставщик АСМП, латвийский завод РАФ, был близок к банкротству, и его продукция даже по тем временам считалась устаревшей, а завод ГАЗ только что освоил выпуск цельнометаллических фургонов с объемным кузовом и аналогичных микроавтобусов. Не трудно было предположить, что ГАЗ, производящий медицинские автомобили на базе «Волги», создаст такого же рода автомобиль на базе «ГАЗели». Новая машина разительно отличалась от РАФов, у нее серьезно увеличились размеры медицинского отсека, в котором можно было спокойно передвигаться, задние распашные двери заметно облегчили погрузку носилок в машину, а водитель благодаря капоту теперь чувствовал себя в большей безопасности.

В то же время машина обладала массой недостатков в плане специального оборудования: конструктивные просчеты с отопителем салона; слабые проблесковые маячки, практически не видные днем; постоянный выход из строя сигнально-говорящего устройства («сирены»); неудобные носилки, из-за чего экипажи зачастую предпочитают их вообще не трогать. Отдельных слов «благодарности» заслуживает оборудование салона (различные шкафчики и места для установки аппаратуры) — все это рассыхалось, разбалтывалось и быстро приходило в негодность, что не способствовало любви медиков к стандартной «ГАЗели». Поэтому когда на рынке стали появляться АСМП на базе той же «ГАЗели», но выполненные специализированными компаниями («Самотлор-НН», «Курс-НН» и т. д.), то от родных газовских медики постарались как можно быстрее отказаться.

Традиционно большинство автомобилей скорой медицинской помощи окрашивается в белый цвет с красными полосами, но мало кто знает, что по ГОСТ Р 50574-2002 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб» основным цветом машин

Для экстренных случаев в обычном линейном АСМП предусмотрено место для установки вторых носилок

считается лимонный, а белый лишь допускается по согласованию с заказчиком. Зато цвет наносимых полос однозначно указывается как красный. ГОСТ также предусматривает нанесение на борта машин надписей: «Скорая медицинская помощь», «03» и эмблемы «Красный крест».

С эмблемой «Красный крест» тоже не все однозначно. Упомянутый ГОСТ, обязующий наносить на машины скорой помощи красные кресты, противоречит требованиям Международного комитета Красного креста, так как не все машины скорой помощи действуют на безвозмездной основе, особенно машины коммерческих медицинских учреждений. При этом про рекламу не сказано ни слова, а кто из нас не видел на бортах «скорых» стикеры с рекламой страховых компаний.

2009

АСМП на шасси полноприводной «ГАЗели», поставленный в рамках реализации национального проекта «Здоровье»

В столице начала действовать ветеринарная «скорая помощь». К тяжело больным животным выезжает специальный реанимобиль — машина марки «Газель» с синими крестами на бортах и капоте. Салон оснащен самым современным медицинским оборудованием, с помощью которого пациенту можно поставить капельницу, снять кардиограмму, сделать анализ крови, а в случае необходимости даже прооперировать беднягу. Габариты «скорой помощи» позволяют перевозить любых зверей весом до тонны и длиной до двух метров. Москва, 1999 год.

Последние десятилетия XX века были ознаменованы тесным сотрудничеством отечественных заказчиков и производителей АСМП с финской фирмой «Тамро». Наиболее известной и распространенной разработкой северных соседей стал реанимобиль на базе грузопассажирского УАЗ-452. Особая теплоизоляция медицинского отсека позволяла эксплуатировать эту машину в условиях Крайнего севера. Автомобиль был настолько популярен у медиков, что зачастую все оборудование кузова, после того как базовый автомобиль исчерпывал свой эксплуатационный ресурс, переставляли на новое шасси.

В 2005 году специалистами компании «Самотлор-НН» был создан уникальный мобильный телемедицинский комплекс — автомобиль на шасси *Mercedes*, оснащенный самым современным медицинским оборудованием и аппаратурой спутниковой связи, позволяющей бригаде врачей прямо из автомобиля связываться с лечебным центром и мгновенно получать консультации ведущих отечественных и зарубежных специалистов.
Осенью 2006 года в Нижнем Новгороде на ежегодной выставке «Россия единая» демонстрировался экспериментальный АСМП-29861, созданный вездесущим «Самотлором-НН» на шасси полноприводного грузовика УАЗ-23602, грузового варианта УАЗ *Patriot*. Нетрудно догадаться, что платформа капотного грузовика была оборудована модулем, оснащенным всеми необходимыми для монтажа портативной и легкосъемной медицинской аппаратуры консолями. Эта «скорая», предназначенная для перевозки больных и пострадавших, а также оказания экстренной медицинской помощи на догоспитальном этапе, имеет внутреннюю высоту салона 1900 мм, что позволяет медперсоналу эффективно работать во время доставки пациента в медицинское учреждение.

На «АвтоВазе» запустили в мелкосерийное производство автомобиль скорой помощи на базе полноприводной удлиненной вездеходной «Нивы», преодолевающей большие расстояния по бездорожью. «ВАЗ-2131» удобен для больных и медперсонала, вмещает 5 человек, способен преодолеть 600 километров без дозаправки, развивает скорость до 132 километров в час. Самарская область, 1999 год.

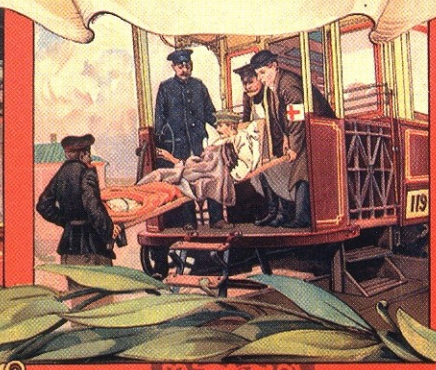
На механическом заводе изготовили автомобиль скорой реанимационной помощи *(на снимке)*, который по ряду позиций не имеет аналогов в мире. Оборудование может работать от источников тока в 6, 12, 24, 220 вольт. При необходимости автомобиль с помощью кабеля можно мгновенно подключить к обычной электросети и сразу же делать операцию. Потолок достаточно высок, и врачи при работе могут стоять в полный рост. Ульяновск, 1996 год.

РАНЕНЫЕ ВЪ МОСКВѢ

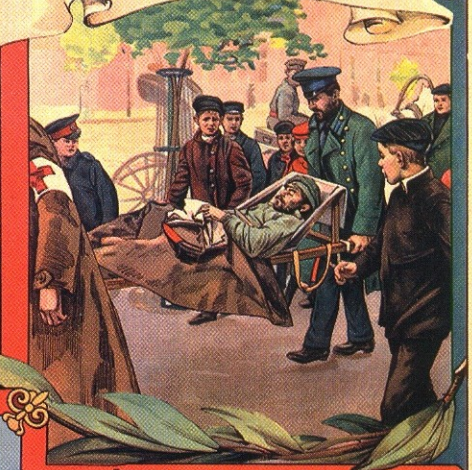
НА ПОЛѢ СЛАВЫ ВЪ БОЯХЪ

съ германскими, австро-венгерскими и турецкими войсками 1914 года.

Перевозка раненыхъ въ вагонахъ трамвая.

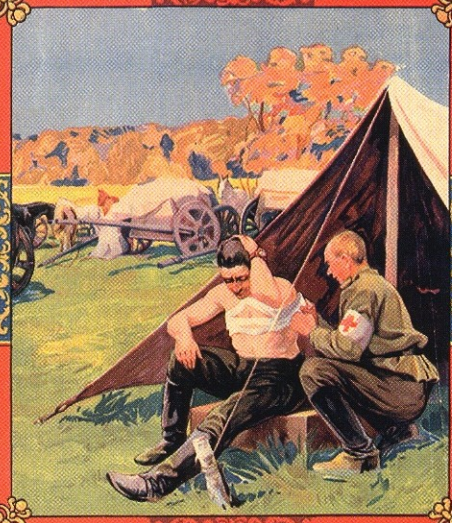


Переноска раненыхъ изъ поѣзда въ трамвай.

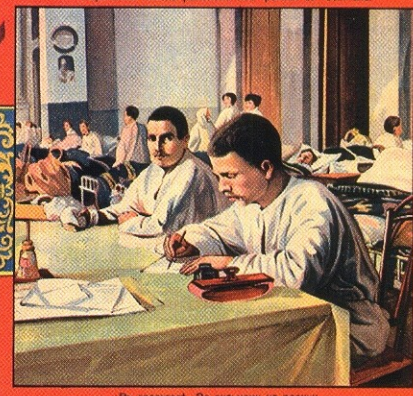


Переноска тяжело раненыхъ изъ трамвая въ госпиталь.

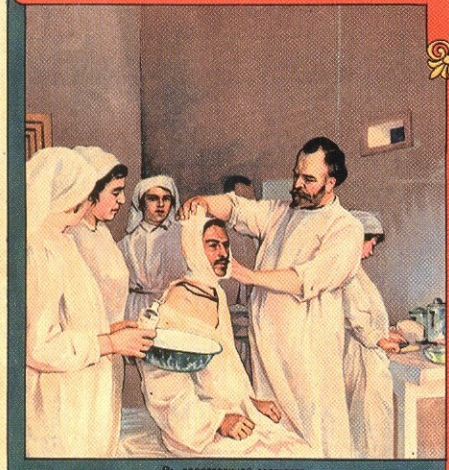
Въ госпиталѣ. Игра въ шашки.



На боевомъ обезпаженномъ пунктѣ.

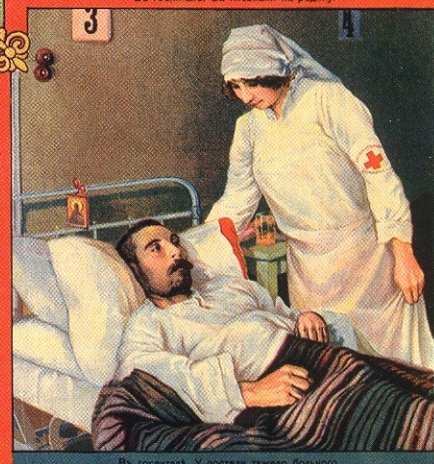


Въ госпиталѣ. За письмами на родину.

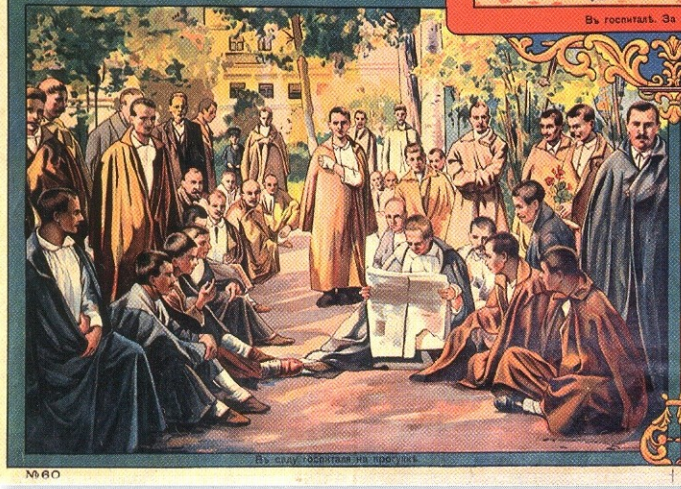


Въ перевязочной госпиталя.

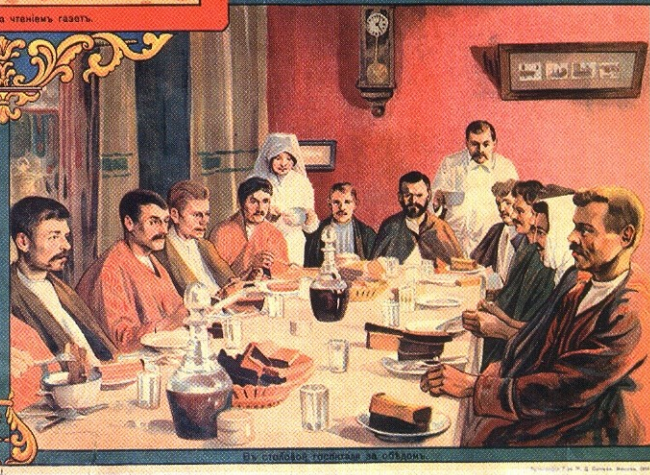
Въ госпиталѣ. За чтеніемъ газетъ.



Въ госпиталѣ. У постели тяжело больного.



Въ саду госпиталя на чаю.



Въ отдѣлѣ гостящихъ за обѣдомъ.

№ 60

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440

РАФ-2203 АШ
ПОЖАРНЫЙ

DeAGOSTINI