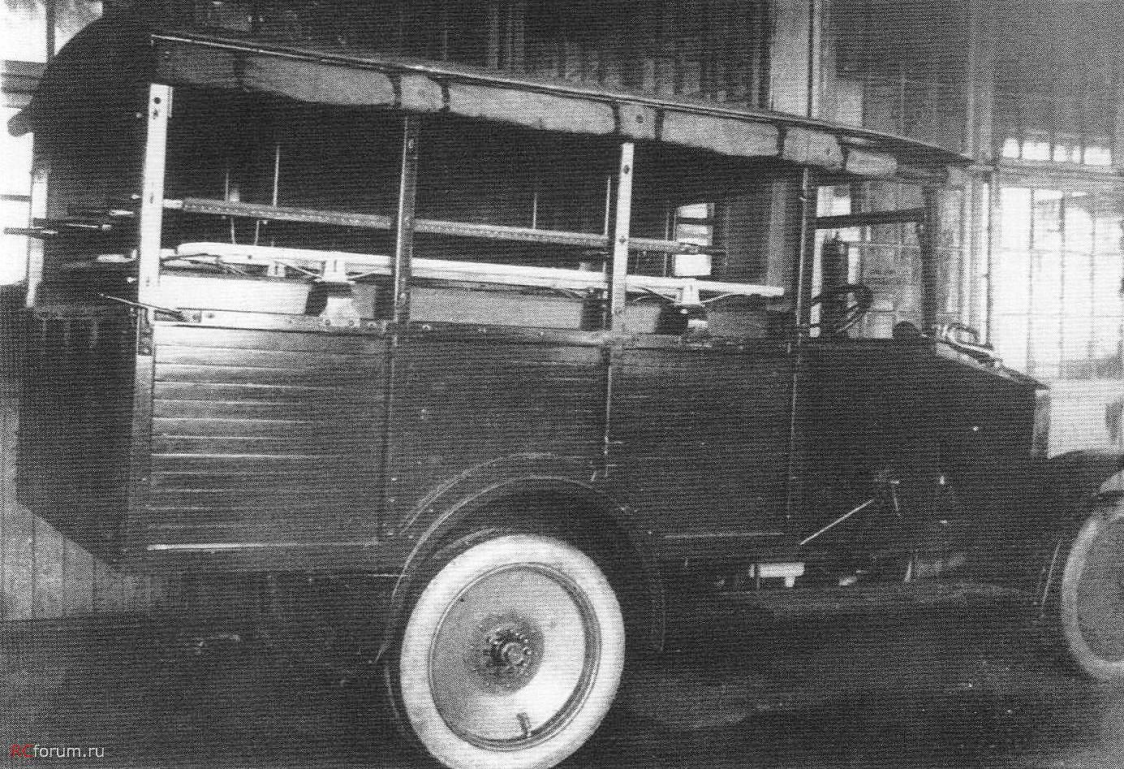
**04-171 Армейский санитарный автомобиль на шасси АМО Ф-15 4х2, экипаж 3+1, мест лежачих 1-2, полный вес 3.4 тн, АМО 35 лс, 50 км/час, неизвестный мастерские в СССР, конец 1920-х годов.**



В Российской Империи «скорая помощь» появилась еще в позапрошлом веке: в 1897 году первая станция открылась в… Варшаве, которая на тот момент входила в состав государства. Годом позже, 28 апреля 1898-го, в соответствии с приказом московского обер-полицмейстера была создана служба скорой медицинской помощи и перевозки больных. Затем станции Скорой помощи заработали в Санкт-Петербурге и Одессе. Кареты новообразованной службы приводились в движение с помощью конной тяги. Однако сам состав каждой кареты принципиально ничем не отличался от любой современной «неотложки» — врач, фельдшер и санитар, а также «водитель», то есть кучер.

Активная автомобилизация в начале ХХ века сказалась и на службе Скорой помощи: в 1907 году на Международном автосалоне в Петербурге фабрика П.А. Фрезе показала собственный санитарный автомобиль на шасси Renault. Чуть позже в Москве появился первый санитарный автомобиль, созданный по проекту доктора Поморцева на Московской экипажно-автомобильной фабрике П.П. Ильина. Автомобиль базировался на шасси La Buire 25/35 и подходил как для перевозки больных, так и для оказания хирургической помощи. Оснащена бригада была двумя ящиками: терапевтическим (с 30 стеклянными баночками с лекарствами) и хирургическим (с хирургическим набором и перевязочными материалами).

Автомобильным санитарным транспортом в первые послереволюционные годы обеспечивалась не только станция скорой помощи, но и больницы, а также Ленинградская пожарная команда. Цель очевидна - ускорить оказание медицинской помощи пострадавшим при пожаре. В основном использовалась старая либо трофейная техника, причем больным приходилось отправляться в больницу самостоятельно, поскольку служба Скорой помощи выезжала лишь на несчастные случаи. Однако с 1926 года врачи вновь стали выезжать на вызов к больным — сначала на велосипедах и мотоциклах, а затем и на легковушках.

Даже сотрудники относительно обеспеченной средствами московской скорой помощи столкнулись с проблемой нехватки медицинских бригад и изношенностью автомобилей, из-за чего работа службы была сопряжена с постоянными трудностями. В то время стало очевидно, что на одних лишь «трофейно-убитых» санитарных автомобилях на импортных шасси далеко не заедешь.

Первая пробная карета скорой помощи на базе АМО-Ф-15 была построена в 1925 году. В 1926-м изготовили партию из десяти автомобилей и передали их автобазе Мосгорздравотдела. Однако конструкция машины вызывала у медиков нарекания. Очень жесткая «грузовая» подвеска делала карету тряской, а значит, малопригодной для перевозки больных. Мастера автобазы пробовали заменять рессоры АМО на более длинные и тонкие с изменением точек их крепления, но проблемы адаптации «брутального» грузовика к нуждам медицины это не решило. Несмотря на то что в 1927-1928 годах Мосгорздравотдел располагал уже двадцатью санитарными АМО, на вызовы к больным выезжали закупленные в Германии кареты скорой помощи на шасси Mercedes 15/70/100 PS, а АМО использовали для других нужд.

АМО Ф15 не вписался в требования станций скорой помощи, но иного серийного отечественного шасси в те годы не существовало. Аналоги серийной отечественной санитарки на базе 35-сильного грузовика АМО-Ф15 делали различные предприятия в разных уголках СССР. Такая схема постройки санитарных автомобилей существовала не только в 1920-х, но и в 1930-х годах. Большинство машин, работавших в СССР, выпускали небольшие авторемонтные заводы или мастерские. Как правило, использовали стандартные шасси.

Поскольку в начале тридцатых в Горьком заработал новый автомобильный завод, который должен был выпускать массовые легковушки и грузовики, будущим советским «санитаркам» было суждено базироваться на шасси автомобилей ГАЗ. В первую очередь переделке подвергались «полуторки» ГАЗ-АА, ставшие практически основным медицинским транспортом предвоенного периода. На базе ГАЗ-АА и её дальнейшего развития ГАЗ-ММ выпускались как санитарные автомобили кустарного производства, так и машины под индексом ГАЗ-55 с так называемым стандартным кузовом.

**АМО-Ф-15 – первый отечественный грузовой автомобиль**

АМО Ф-15 занимает в истории отечественного автопрома особое место. И дело не только в статусе «первого советского серийного грузового автомобиля», но и в той роли, которую московские полуторки сыграли в становлении армии и народного хозяйства молодого советского государства.

Среди заложенных до революции частных заводов наиболее перспективным считался АМО. Это был проект братьев Рябушинских нацеленный на изготовление легковых и грузовых автомобилей FIAT, производительность 1500 штук в год. Правильное первоначальное название предприятия — «Московский автомобильный завод (АМО) товарищества на паях Кузнецов, Рябушинские и К». Выбор пал на полуторатонный FIAT-15 ter. Быстроходные (по тому времени) полуторатонные грузовые автомобили FIAT оснащались пневматическими шинами на металлических дисковых колесах и карданной, а не цепной, передачей. После Февральской революции 1917 года на АМО началась сборка FIAT-15 ter из закупленных в Италии машинокомплектов. До осени 1917 года успели собрать 432 автомобиля.

15 августа 1918 года Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) объявил АМО собственностью РСФСР и вместе с заводами «Руссо-Балт» в Филях и «Русский Рено» в Рыбинске передал их в ведение Отдела металла ВСНХ. В общей сложности в 1918 году на заводе собрали 779 грузовиков и отремонтировали 74 машины разных марок. В 1919-м собрали последние FIAT (106 штук) и отремонтировали 66 автомобилей.

30 апреля 1923 года АМО переименовали в «Автомобильный московский завод им. Ферреро». В начале 1924 года завод получил «госзаказ» на возобновление серийной сборки грузовиков FIAT-15 ter. 1 ноября 1924 года было смонтировано шасси №1, а к 6 ноября удалось собрать первые десять автомобилей. Регулярную сборку АМО-Ф-15 удалось наладить в апреле 1925 года. В 1925 году предприятие в очередной раз переименовали — теперь в «1-й Государственный автомобильный завод», однако его продукция по прежнему имела марку «АМО». За 1924/1925 год удалось построить 100 грузовиков, за 1925/1926 — 275, а за 1926/1927 уже 425 автомобилей. 30 марта 1928 года из ворот «1-го Государственного автомобильного завода» вышел тысячный АМО-Ф-15.

Несущей основой АМО-Ф-15 служила лонжеронная рама лестничного типа. В ее передней части крепился четырехцилиндровый рядный карбюраторный двигатель Ф-15 мощностью 35 л. с. с вертикальным расположением цилиндров и нижним расположением клапанов. С 1924 по 1928 год питание двигателя топливом осуществлялось с помощью вакуум-аппарата. 70-литровый бензобак позволял без дозаправок проезжать по шоссе около 300 км. До 1927 года АМО-Ф-15 оснащались сцеплением мокрого типа с 56 дисками. Механическая четырехступенчатая коробка передач соединялась с главной передачей карданным валом. Карданный вал и главная передача были заключены в общий Т-образный защитно-силовой корпус. Передний конец этой «Т» шарнирно соединялся с траверсом рамы и передавал на нее толкающие усилия. Задние колеса имели равный 1° развал, заданный формой картера заднего моста. Ножной (рабочий) тормоз воздействовал на задние колеса, ручной — на карданную передачу. Обе системы имели колодочные механизмы и механический привод. Рулевое управление располагалось справа, поскольку в то время, когда проектировался FIAT-15 ter, родителю приходилось больше внимания уделять не редким встречным автомобилям, а движущимся у обочины конным экипажам и легкомысленным пешеходам.

Однопроводное шестивольтовое электрооборудование машины питалось от аккумулятора, система зажигания двигателя — от магнето. АМО-Ф-15 первых выпусков имели двухместную деревянную кабину с брезентовым тентом и деревянную платформу стремя открывающимися бортами.

АМО-Ф-15 на протяжении всего времени выпуска постоянно модернизировался. В отличие от десяти предсерийных экземпляров, грузовики, которые пошли в серию в 1925 году, были оснащены новыми шинами и плоскими капотом и радиатором. С 1926 года часть автомобилей получила электрическое освещение вместо ацетиленового, у кабины появилась задняя стенка, а брезентовый тент сменила стационарная жесткая крыша на стойках, укомплектованная съемными брезентовыми верхними половинами дверей. Тогда же рычаги управления, расположенные снаружи, над подножкой, перекочевали в кабину.

В 1927 году трансмиссия получила шестидисковое сцепление сухого типа и упрощенный рулевой механизм. В том же году бензобак из-под сиденья водителя переехал на щит передка, что позволило осуществлять подачу топлива к мотору самотеком. Кроме того, маховик двигателя, норовивший при езде по неровностям «цепануть» землю, уменьшился в размерах.

В результате в последние годы выпуска АМО-Ф-15 основательно наверстал конструктивное отставание от современников. Автомобиль при всем желании нельзя было назвать прогрессивным, однако недостаток инженерных инноваций с лихвой компенсировали простота, надежность и «пластичность» платформы, позволявшей строить на ее базе всевозможные модификации. Но, в конце концов, от FIAT-15 ter с его архаичной конструкцией и малой грузоподъемностью отказались. АМО-2, вторая модель «1-го Государственного автомобильного завода», выпускавшаяся с 1930 года, копировала уже американский грузовик Autocar-SD грузоподъемностью в 2,5 т.

