**04-043 Специализированный автомобиль скорой медицинской помощи при инфарктах миокарда на базе трёхдверного автобуса малого класса ПАЗ-651А/651В 4х2, полный вес 5.3 тн, 70 лс, 70 км/час, база г. Павлово-на-Оке, 1960-е г.**

****

**Из истории санитарного транспорта СССР**

 Бывают ситуации с необходимостью оказания медицинской помощи сразу десятку или большему количеству человек и транспортировку их в медицинские учреждения и/или обеспечить просторный салон для размещения большого количества медицинского оборудования для обслуживания отдалённых населённых пунктов и т.д. Исходя из этого, медицинские автобусы разного назначения появились ещё до Великой Отечественной войны. Иногда их переоборудовали из обычных мобилизованных автобусов, в других случаях это были изначально созданные специализированные модификации. До войны филиалом ГАЗа (с 1939 году он стал называться Горьковский Заводом Автобусов) на шасси ГАЗ-ММ был разработан и с 1937 по 1945 (по другим данным с 1938 по 1950) год выпускался санитарный автобус (санитарный фургон) ГАЗ-55. Кузов - деревянный каркас, обшитый металлом, двустворчатая задняя дверь. В трансформируемом салоне можно было перевозить 4 лежачих и 2 сидячих больных/раненых или 2 лежачих и 5 сидячих или 10 сидячих. Машина оборудовалась калорифером, работавшим от выхлопных газов, и вентиляционной системой. Подвеска была с удлинёнными рессорами заднего моста и 6 гидравлическими амортизаторами от ГАЗ-М1. В качестве санитарных использовались и приспособленные автобусы ГАЗ-03-30, а также некоторое количество трёхосных автобусов ГАЗ-05-193 в санитарной модификации. Были созданы и санитарные модификации на базе грузовиков и автобусов ЗиСа - ЗиС-44 (санитарный фургон с деревянным кузовом на базе ЗиС-5В). Он снабжался упрощённым деревянным кузовом с одной боковой, двумя задними дверями и крышей, оклеенной крашеным брезентом. Автомобиль служил для перевозки 4 (по другим данным 7) больных на носилках или 18 сидячих), санитарная модификация автобуса ЗиС-16 - ЗиС-16С (выпускался с 1939 года, мог перевозить 10 лежачих и 10 сидячих больных, не считая мест водителя и санитара). Есть информация о существовании упрощённых санитарных модификаций автобусов ЗиС-8 и 16 - ЗиС-8С и 16С (на них устанавливалась кабина от грузовика ЗиС-5). По некоторым данным ЗиС-8С и 16С оснащались тремя ярусами носилок (6 шт.) в передней части кузова, и двух - в задней (4 шт.). Имелись калориферы, вентиляционные окна, встроенные шкафы и ниши для санитарно-медицинского инвентаря.

 В СССР после войны ГАЗ-55 заменили ГЗА-653. Первоначально он был создан и выпускался Горьковским заводом автобусов на базе раннего ГАЗ-51. В кузове располагалось 4 носилок или 13 мест для сидения (не считая водителя и санитара). Позднее производство автомобиля передали на Павловский автобусный завод. Первоначальный вариант ГЗА-653 имел кузов, объединённый с деревометаллической кабиной, но на момент передачи производства на ПАЗ сам Горьковский автозавод снял её с производства. Поэтому при сохранении прежнего внешнего вида был создан новый кузов фургонного типа с деревянным каркасом, устанавливаемый отдельно от кабины. В кузове располагалось 4 носилок или 13 мест для сидения, не считая водителя и санитара. Долгое время ПАЗ-653 оставался фактически единственным массово выпускающимся специализированным санитарным транспортом в СССР. Его выпуск был закончен в связи с освоением ПАЗ-652. Такие же кузова ставились на ГАЗ-63 и использовались в армии под индексом АС-1 (ГАЗ-63АС). Позднее появился АС-3 выпускавшийся 101-ым ЦАРЗ, который мог монтироваться как на шасси ГАЗ-51, так и ГАЗ-63.

 В начале 1950-х годов была создана санитарная модификация автобуса ПАЗ-651, весной 1958 года санитарная модификация ЗиЛ-158С с откидывавшейся вверх задней дверью, разными вариантами двух или трёхярусного расположения носилок, продольными полужёсткими откидными скамьями, двумя передними мягкими сиденьями, ёмкостью для воды, набором медицинского инструмента, электрическими розетками и оконными шторами. В 1959 году на ЛАЗе разрабатывают полноценный армейский санитарный автобус на базе серийных автобусов ЛАЗ-695Б.

**Санитарные автобусы на базе ПАЗ-651/651А.**

 ПАЗ-651/651А (1952-61 г.) – серийные 23-местные капотные автобусы на шасси ГАЗ-51И. Первый вариант ПАЗ-651 с деревянным каркасом кузова и металлической обшивкой, разработанный заводом ГЗА, выпускался с августа 1952 года. С 1954 года параллельно в производстве находился ПАЗ-651А с цельнометаллическим кузовом. В 1950-е годы на базе автобусов 651-й серии было разработано несколько видов грузопассажирских и специальных исполнений, в том числе санитарные с продольными двухярусными носилками и специальные версии: эпидемиологическая лаборатория ПАЗ-659Б (1956 – 1958 гг.), передвижная клинико-диагностическая лаборатория (ПКДЛ), войсковая аптека, рентгеновская станция, первый реанимационный автомобиль и другие.

 Санитарный автобус ПАЗ-651В спроектировали в 1953 году по заказу Министерства обороны. Так как оставленная на ПАЗе на конвейер санитарная машина [ПАЗ-653](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz653.html) не удовлетворяла запросам армейских подразделений.
 За основу приняли кузов автобуса [ПАЗ-651](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz651.html). Сзади имелась откидная лестница для погрузки раненых. По сравнению, например, с откидной подножкой на [ПАЗ-651Г](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz651g.html), она была намного длиннее, опускаясь при погрузке раненых прямо на землю. В салоне имелось три яруса мест для перевозки лежащих раненых, расположенных вдоль боковин. Такое размещение позволяло перевозить одновременно 12 человек на носилках, при необходимости заполняя центральную часть кузова еще 2 носилками, а также имелась возможность перевозить на откидных сиденьях легкораненых. В разных вариациях автобус ПАЗ-651В мог перевозить одновременно до 20 лежащих и сидящих человек. Гражданские санитарные ПАЗ-651В окрашивали, как правило, в светлые тона. На обоих бортах кузова наносили большие красные кресты в белых кругах, надписи «Медицинская служба», «Скорая помощь» или надписи соответствующие специализации автобуса. Кроме того, верхние передние габаритные фонари комплектовались белым матовым стеклом с красными крестами. Поворотники под лобовыми стеклами на этой машине также имелись.
 После снятия с производства в 1957 году санитарки [ПАЗ-653](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz653.html), для нужд медучреждений выполнялись разовые заказы по изготовлению специализированных санитарных автобусов на базе ПАЗ-651В для последующего оборудования их под передвижные клинико-диагностические лаборатории (ПКДЛ), передвижные рентгенкабинеты, кардиологические машины скорой медицинской помощи и др. Несмотря на перевод производства автобусов ПАЗ-651 на КАвЗ, Павловский завод продолжал собирать их до 1961 года.

 В 1961 г. выходит Постановление Совета Министров СССР о создании на станциях скорой медицинской помощи специализированных бригад с целью максимального приближения квалифицированной помощи больным. В связи с этим ни мало специализированных санитарных автобусов на базе ПАЗ-651, ПАЗ-651А и ПАЗ-651В было изготовлено силами местных Здравотделов. Так в начале 1960-х на московской скорой были организованы специализированные бригады (с 1962 года - специальная подстанция). Кардиологическая бригада, созданная для помощи при инфарктах миокарда, доставляла больных сразу в специализированные отделения ведущих московских клиник. Первым автомобилем был переоборудованный ГЗА/ПАЗ-651 (фактически - первый реанимобиль). Больного везли по городу бережно - на полуспущенных колесах, не быстрее 40 км/ч. Сохранилось литературное воспоминание из очерка Бориса Володина «Длинные секунды»: «В бокастом автобусе инфарктной бригады умещались переносной кардиограф, аппарат для электрической стимуляции сердца, даже походный умывальник... «Инфарктный» автобус походил на толстого доктора-терапевта с туго набитым портфелем, доброго и обстоятельного». Тот автобус прослужил до 1964 года». *(Ф. Лапшин «Прощание с «кавзиком», «Авторевю» 2008, №15)* В 1957 году коллективы Ленинградской станции скорой помощи, НИИ Скорой Помощи им. Джанелидзе и завода "Красногвардеец" сконструировали уникальный по тем временам автомобиль — так называемый "штурмовой автобус". Основой для него послужил автобус ПАЗ-651. В салоне были смонтированы носилки на подъемном столе, шкафы для мед. оборудования и материалов, мощное мед. освещение на потолке и места для мед. персонала реанимационно-хирургической бригады. Предполагалось, что в салоне автобуса можно будет оказывать не только первую мед. помощь, но даже проводить какие-то экстренные операции прямо на месте ЧС.

 Достаточно важное место в транспортном обслуживании вооруженных сил занимали

капотные автобусы для местного сообщения и служебных целей, выпускавшиеся Курганским автобусным заводом (КАвЗ). Помимо своего прямого назначения в доработанных кузовах машин КАвЗ-651 первого поколения (1958 – 73 г.) на шасси ГАЗ-51И, монтировали оборудование штабных пунктов, кинопередвижек и санитарных автомобилей общего или специального назначения: передвижные госпитали, станции забора, переливания и хранения крови, эпидемиологические и клинико-диагностические лаборатории и т. д. Их комплектованием обычно занимался Ворошиловградский автосборочный завод.

**Технические характеристики ГЗА-651:**

|  |
| --- |
| Выпускался, г.  |
| ГЗА | 1949—1951 |
| ПАЗ | 1952—1961 |
| КАвЗ | 1958—1973 |
| Снаряжённая масса, т | 3,75 |
| Макс. скорость, км/ч | 70 |
| Мест для сидения | 19/20 |
| Габариты |
| Колея передних колёс, мм | 1 589 |
| Колея задних колёс, мм | 1 650 |
| Длина, мм | 6 170 |
| Ширина, мм | 2 360 |
| Высота по крыше, мм | 2 625 |
| База, мм | 3 300 |
| Просвет, мм | 245 |
| Напряжение бортовой низковольтной сети, В | 12 |
| Двигатель |
| Модель двигателя | ГАЗ-51 |
| Система питания | карбюратор |
| Тип топлива | бензин |
| Количество цилиндров | 6 |
| Расположение цилиндров | рядное |
| Мощность, л.с. | 70 |
| Крутящий момент, Н·м | 205 |
| Объём, см3 | 3485 |
| Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км | 22 |
| Трансмиссия |
| Модель коробки передач | ГАЗ-51 |
| Тип коробки передач | механическая |
| Количество передач | 4 |