**ЗиЛ-118А Юность 4х2 трёхдверный автобус специализированной скорой медицинской помощи, модификация ЗиЛ-118, бригада 5 чел., полный вес 4.815 тн, снаряжённый 4.215, ЗиЛ-130 150 лс, 110 км/час, г. Москва, шасси №3 1964 г., шасси №13, №14 1968 г.**

В начале 60-х годов на ЗиЛе по инициативе конструкторов был разработан 17-местный комфортабельный автобус «Юность» ЗиЛ-118 с ходовой частью и автоматической коробкой передач представительского лимузина и восьмицилиндровым двигателем грузовика ЗиЛ-130. Ознакомившись с первым пассажирским образцом, врачи «скорой помощи» из Будапешта, столицы социалистической Венгрии, отправили письмо в партком ЗиЛа с просьбой разработать на базе новинки медицинский автомобиль.

Уже третий образец «Юности», **шасси №3**, выполнили в виде медицинского автобуса ЗиЛ-118А с невиданным набором оборудования. В заводском рекламном буклете эта машина описывается так: «Применяется для доставки медицинского персонала, диагностической аппаратуры и лечебных средств к месту происшествия, для оказания пострадавшему или заболевшему помощи на месте и в пути следования, для транспортирования больных или пострадавших, находящихся в особо тяжелом состоянии и нуждающихся в максимальном удобстве и покое». Ее особенность состояла в том, что уже во время движения пациенту мог быть оказан такой комплекс оперативных услуг, которые были недоступны на других типах машин аналогичного назначения. Просторный салон позволял медикам ходить вокруг больного, садиться с любой стороны. Стол с носилками можно было регулировать как угодно. Имелись умывальник, холодильник, дезинфекционная камера. Список устройств для оказания помощи оказался очень длинным. Салон медицинской «Юности» оборудовался переносным и стационарным наркозными аппаратами, дефибриллятором, аппаратом искусственного дыхания, сфиг-моманометрами (приборами для измерения артериального давления), электрокардиографом, ингалятором, аппаратом «Амбу» для искусственной вентиляции легких, электроотсосом, установкой для внутривенного вливания и прочими медицинскими приспособлениями Настоящей фантастикой можно назвать устройство крыши. Средняя часть поднималась вверх на кожаных мехах – настоящей гармони, которую изготовил завод музыкальных инструментов, выпускавший баяны и гармони. Санитарный автомобиль ЗиЛ-118А комплектовался оборудованием для реанимации и переливания крови. Запас разных групп крови для переливания находился на борту машины. Для вентиляции использовалась отдельная установка с радиатором отопления и фильтром воздуха. В салоне имелись места для медицинской бригады, которая состояла из пяти человек. Специальный подъемный операционный стол с электрогидравлическим приводом, необходимое мед. оборудование и аппаратура позволяют выездной бригаде, оказывать необходимую специализированную помощь пострадавшим. В машине можно было сделать хирургическую операцию, причём, не боясь дорожных неровностей. Плавность хода ЗиЛ-118 вышла идеальная. Действительно, ЗиЛ-118А в то время не имел аналогов в мировой практике. Бывший в ту пору министром здравоохранения страны академик Б. В. Петровский, ознакомившись с машиной, сказал: «Я побывал во многих странах мира, однако ничего подобного нигде не видел». В самом деле, здесь мы оказались впереди планеты всей.

Машина произвела шокирующее впечатление на участников международного конгресса хирургов в Киеве в 1964 году. Она успешно прошла испытания в «скорой помощи» Москвы, а затем Ленинграда, впоследствии до второй половины 80-х годов обслуживала заводскую больницу ЗиЛа. По заказу 4-го Главного управления Минздрава СССР завод построил в 1968 году ещё два таких же автомобиля, **шасси №13 и №14,** которые работали в Центральной автобазе (ЦАБ) по улице Башиловская 24, 4-го Главного управления Минздрава СССР. Завод предполагал выпускать упрощенный вариант санитарной машины под индексом ЗиЛ-118С. Отличием стала обычная крыша и отсутствие реанимационного оборудования. Проект остался нереализованным.

В 1971 году появилась «Юность» второго поколения ЗиЛ-118К. Медицинский автобус на её базе сделали с увеличенной высотой крыши, тоже оснащённый по последнему слову медицинской техники. Два экземпляра ЗиЛ-118КА 6-й механосборочный цех ЗиЛа построил в апреле 1978 года. Но испытания показали непригодность этой машины для 4-го управления, и вместо ведомственных клиник оба экземпляра направили в обычные больницы: один в Институт скорой помощи им. Склифосовского, другой – в Центральный институт травматологии и ортопедии ЦИТО. А для правительственного 4-го управления завод в течение 80-х годов изготовил четыре медицинских автобуса ЗиЛ-118КС со стандартной высотой крыши. Их оснастили медицинским оборудованием ведущих европейских фирм.

|  |  |
| --- | --- |
| Техническая характеристика ЗиЛ-118А "Юность" | |
| Число мест: | 5 + 1 |
| На носилках | 2 |
| Максимальная скорость | 120 км/час |
| Расход топлива | 26-28 л/100 км |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-68 2 штуки |
| Генератор | Г-8В |
| Реле-регулятор | РР-27 |
| Стартер | СТ-14 |
| Прерыватель-распределитель | Р-4 |
| Свечи зажигания | А-13Б |
| Размер шин | 8,90 - 15 |
| Масса автомобиля: | |
| снаряженная | 4215 кг |
| Полная | 4815 кг |
| Подвеска передняя: независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия | |
| Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия | |
| Рулевой механизм: винт и гайка со встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число 22,4 | |
| Тормоза: рабочий - колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем  стояночный - колодочный, на трансмиссию, с механическим приводом | |
| Коробка передач: гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации-2,45), работающий совместно с двухступенчатой планетарной коробкой передач | |
| Передаточные числа: I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39 | |

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель | |
| ЗиЛ-130 (ЗиЛ-509.10), V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный | |
| Диаметр цилиндра | 100мм |
| Ход поршня | 95мм |
| Литраж двигателя | 5980 см3 |
| Степень сжатия | 6,5 |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-5-4-2-6-3-7-8 |
| Карбюратор: К-88АМ | |
| Максимальная мощность: 150 л. с. при 3200 об/мин | |
| Максимальный крутящий момент: 41,0 кНм при 1800-2000 об/мин | |

