**ЗиЛ-118КА "Юность" 3-х дверный автобус скорой специализированной медицинской помощи на агрегатах ЗиЛ-114, мест: 3+1, на носилках 2, полный вес 5.3 тн, снаряжённый 4.5 тн, ЗиЛ-375 170 лс, 120 км/час, 2 экз. шасси №1 и №2, г. Москва 1978 г**.



 В начале 60-х годов на ЗиЛе по инициативе конструкторов был разработан 17-местный комфортабельный автобус «Юность» ЗиЛ-118. 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. Салон медицинской «Юности» оборудовался переносным и стационарным наркозными аппаратами, дефибриллятором, аппаратом искусственного дыхания, сфиг-моманометрами для измерения артериального давления, электрокардиографом, ингалятором, аппаратом «Амбу» для искусственной вентиляции легких, электроотсосом, установкой для внутривенного вливания и прочими медицинскими приспособлениями. 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. 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.

 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) 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. Скорая строилась с учётом опыта эксплуатации реанимобиля ЗиЛ-118А.Изменился профиль крыши: за кабиной водителя потолок поднимался так, чтобы медики могли стоять в салоне в полный рост. В кузове находился комплект медицинского оборудования по последнему слову медицинской техники, три места для медиков, два места для лежачих больных, носилки и операционный стол с электрогидравлическим приводом, безтеневая лампа, системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Автомобиль предназначался для сложной оперативной диагностики и оказания высококвалифицированной медицинской помощи. Внутренняя обивка выполнена из легко моющегося материала с термо- и шумоизоляцией. Автобус оснастили радиоприёмником, радиостанцией и переговорным устройством. 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 период 1980-85 годов изготовил три медицинских автобуса ЗиЛ-118КС(в т. ч. кузова №12, 13) со стандартной высотой крыши и два кардиологических ЗиЛ-118КЕ. Их оснастили медицинским оборудованием ведущих европейских фирм в соответствии с целевым назначением.

**Технические характеристики**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **ЗиЛ-118 "Юность" 02.1962–70** | **ЗиЛ-118К "Юность"** | **ЗиЛ-32071 "Юность" 09.1993–01.1994** |
|  | http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/zil/yunost/autowp.ru_zil_118_yunost_7.jpeg | http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/z/zil/118k_unost/zil-118k_unost_29.jpg | http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/zil/yunost/autowp.ru_zil_32071_junost_1.jpeg |
|  | 1962–1970  | 1975–1991  | 1993–1994  |
| **основные**  |
| расположение руля  | слева |
| количество дверей  | 3 |
| количество мест  |  |
| всего  | 17 | 16  |
|  |
| конструкция  | несущий кузов |
| **геометрия** |
| колёсная база  | 3 760 мм |
| габариты  |  |
| длина  | 6 840 мм  | 6 915 мм  |  |
| ширина  | 2 110 мм  | 2 129 мм  |  |
| высота  | 2 067 мм  | 2 035 мм  | 2 269 мм  |
| передняя  |  |
| 1 570 мм  | 1 690 мм  | 1 698 мм  |
| задняя  | 1 650 мм  | 1 660 мм  | 1 673 мм  |
| дорожный просвет  |  |
| макс  | 205 мм |
| **масса**  |
| сухая  |  | 3 530 кг  |  |
| снаряженная  |  | 3 750 кг  | 3 950 кг  |
| полная  | 5300 кг | 5 321 кг  |
| **двигатель**  |
| название  | ЗиЛ-130  | ЗиЛ-118  | ЗиЛ-3207  |
| расположение  | спереди, продольно |
| система питания  | карбюратор |
| материал блока  | сталь |
| цилиндры/клапаны  | V8/2 |
| степень сжатия  | 6,5 | 7,3  |
| объем  | 5 980 см³  | 5 969 см³  | 6 962 см³  |
| мощность  |  |
| 150 л.с.  | 170 л.с.  | 180 л.с.  |
| в диапазоне до  |  | 3600 об/мин  |  |
|  |
| крутящий момент  |  | 466 Нм  |
| в диапазоне от  |  | 1800 об/мин  |
| в диапазоне до  |  | 2000 об/мин  |
| топливо  | А-72, А-76 | АИ-93  |
|  |
| охлаждение  | жидкостное |  |
| **трансмиссия**  |
| привод  | задний |
| коробка передач  | двухступенчатая автоматическая (гидромеханическая) коробка передач |
| **подвеска и рулевое управление**  |
| тип передней подвески (уст.)  | ЗиЛ-111; независимая рычажная на витых циллиндрических пружинах с телескопическими амортизаторами 2-х стороннего действия и стабилизатором поперечной устойчивости.  |
| тип задней подвески (уст.)  | Зависимая, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические 2-х стороннего действия  |
| **динамические характеристики**  |
| максимальная скорость  | 120 км/ч |
| разгон до 100 км/ч  | 60 сек |
| ограничитель скорости  | нет |
| **эксплуатационные характеристики**  |
| угол въезда  | 18 ° |
| угол съезда  | 16 ° |
| объем топливного бака  | 150 л | 160 л |
| расход топлива  |  |
|  |
| смешанный режим  | 28 л/100км | 25 л/100км  |
|  |
|  место производства | Московский автомобильный завод им. И. А. Лихачева, г. Москва, СССР | Московский автозавод им. И. А. Лихачева, Москва, Россия |