**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://www.autowp.ru/picture/389907) | [http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/z/zil/118k_unost/zil-118k_unost_29.jpg](http://www.autowp.ru/picture/wzjnnj) | [http://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/zil/yunost/autowp.ru_zil_32071_junost_1.jpeg](http://www.autowp.ru/picture/109209) |
|  | 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 |