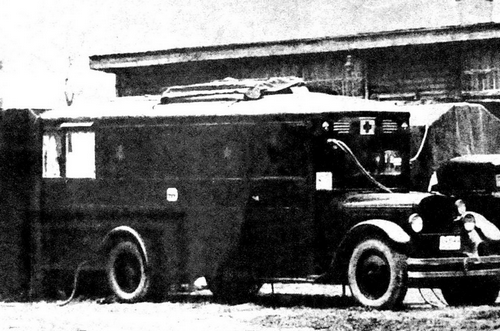
**04-023 ЗиС-8 4х2 санитарный автобус для перевозки раненых в госпитальных центрах, дверей 4, мест: 4 лежачих и 10-12 сидячих или 8-10 лежачих и 4-6 сидячих, полный вес 6.4 тн, 73 лс, 60 км/час, штучно, ведомственные мастерские, СССР, 1930-е - начало 1940-х г.**



Нет сомнений, санитарный автомобиль на базе автобуса ЗиС-8 просто не мог не существовать, но, что удивительно, ни одной фотографии не найдено, тем более в таком окрасе. Придется подождать и тогда уже довести модель до ума. Общеизвестное фото полевой операционной 1936 г., конечно, не в счет.

*Из статьи инженера-полковника М. Яковлева и инженера С. Рыжова «Санитарный автомобильный транспорт» в журнале «Автомобиль» № 4-5 за 1943 г.*

«Автомобиль - один из основных видов транспорта в системе санитарной эвакуации. В зависимости от условий местности, наличия дорог и степени активности противника санитарный автомобильный транспорт иногда удается продвигать к самому фронту. В настоящее время из санитарных автотранспортных средств наибольшее распространение получили специальные автомобили ГАЗ-55 (М-55), санитарные автобусы ЗиС-16 и ЗиС-8 и грузовые автомобили ГАЗ-АА и ЗиС-5, оборудованные для перевозки раненых.

Для санитарного автобуса ЗиС-8, предназначенного также для перевозки раненых в крупных госпитальных центрах, принято санитарное оборудование двух типов. Оборудование рассчитано на размещение носилок в два яруса в передней части кузова поверх пассажирских сидений (без съема сидений). Оно состоит из двух трубчатых штанг, устанавливаемых поперек кузова, и подвесок с пружинными амортизаторами, закрепляемых на штангах. Штанги в нерабочем положении могут откидываться к стенкам кузова. Автобус с этим оборудованием перевозит 4 лежачих и 10—12 сидячих раненых. Оборудование второго типа аналогично оборудованию автобуса ЗиС-16 и позволяет перевозить 8—10 лежачих и 4—6 сидячих раненых.

Современная война характеризуется развитием боевых операций на большой территории. Увеличение театра военных действий как по фронту, так и в глубину значительно удлиняет пути подвоза и эвакуации, требует мощной организации транспортных средств. В связи с этим резко возрастает потребность в санитарном автомобильном транспорте. В тех случаях, когда специальных санитарных автомобилей не хватает для обеспечения этой потребности, используются обычные автомобили, применяющиеся в народном хозяйстве страны.»

*Ю. А. Долматовский «Автомобильные специальные кузова», М. 1946.*

Современная армия требует большого количества обслуживающих автомашин — для службы связи (телефон, телеграф, радио), для ремонта автомобильного, тракторного и танкового парка, для аэродромной службы, для штабных целей и т. д. Кроме того, необходимо значительное число санитарных автомобилей.

**Для целей перевозки больных и раненых** в военное время служат автомобили с самыми разнообразными кузовами. Наиболее характерны три вида:

1) кузова санитарных автомобилей гражданского типа («скорая помощь» и др.);

2) автобусные кузова, приспособленные для перевозки раненых;

3) грузовые кузова, приспособленные для перевозки раненых.

Первая разновидность здесь не описывается, так как эти кузова производятся независимо от военных нужд и по вместительности, сложности отделен и не отвечают всем требованиям военного времени.

Типичными образцами второй разновидности являются санитарные кузова ГАЗ-55, ЗиС-16С и ЗиС-8 (с дополнительным санитарным оборудованием).

Санитарный автобус ЗиС-16С первоначально выпускался с кузовом, почти не отличающимся от пассажирского автобуса, за исключением внутреннего оборудования. В дальнейшем часть окон за ненадобностью была заглушена, а уже во время войны кузов начали устанавливать на длиннобазном грузовом шасси с обыкновенной кабиной и более простым, чем у автобуса, по конструкции и оформлению передком грузовой машины.

Каркас кузова — деревянный, облицовка — металлическая. Вместительность автобуса — 10 лежачих и 10—12 сидячих раненых. Носилки размещены в три и в два (над кожухами задних

колёс) яруса. Носилки грузятся через заднюю одностворчатую дверь, снабжённую откидной подножкой. Нижний ряд носилок опирается на пол посредством специальных подставок, а верхние ряды подвешиваются к стойкам стенок и к крыше. Для этой цели к стенкам кузова прибалчиваются стойки с гнёздами, в которые заводятся ближние к стенкам поручни носилок. Поручни же, ближние к проходу, притягиваются к стойкам и к потолку шарнирными подвесками.

Автобус имеет отопление от выхлопного трубопровода. На полу кузова, в проходе, установлены две скамейки на складывающихся кронштейнах.

Подобная же схема установки носилок применяется и для автобуса ЗиС-8, вмещающего 8—10 лежачих и 6 сидячих раненых. Другой вариант устройства позволяет использовать кузов ЗиС-8

и как санитарный, и как автобусный. (В этом случае пассажирские сиденья на 10—12 человек остаются в кузове, а над ними, на трубчатых поперечинах, подвешиваются носилки (4 шт.). Когда

поперечины не используются, они могут быть откинуты к боковым стенкам кузова и закреплены на них.

Высота и длина санитарного кузова должны обеспечивать установку носилок с достаточной свободой, а размеры задней двери — проход носилок без задевания. Внутри кузова следует предусматривать сиденья для медперсонала, кронштейны для установки аптечки и водяного бачка, а также снабдить кузов вентиляционными окнами.

**Маскировочная окраска автомобилей**

Окраска автомобиля приобрела в военное время особое значение. Это относится не только к автомобилям, действующим непосредственно на фронте, но и к гражданским автомобилям, которым необходима маскировочная окраска в целях защиты от нападения с воздуха.

Требования, предъявляемые к окраске автомобиля, таковы:

1) основной цвет окраски должен быть не ярким «средней темноты;

2) дополнительный маскировочный эффект может быть достигнут нанесением на основной цвет пятен других цветов;

3) краска не должна быть блестящей;

4) блестящие (хромированные) детали допустимы только в качестве обозначения габаритов

автомобиля (буфера, накладки на подножках), но желательно всё же закрашивать их белой краской во избежание блеска; если такие детали отсутствуют, на крыльях и бортах кузова должны

быть нанесены белые полосы;

5) желательно покрыть краской и стёкла, оставив на них лишь необходимые для обзорности просветы.

В зимний период требования меняются. Если в летнее время светлая окраска непригодна для маскировки, а в темноте превращает автомобиль в ясно видимую мишень, то зимой, наоборот,

автомобиль должен быть окрашен в светлый (основной) цвет: белый, светло-серый, кремовый, серебряный.

Так как большинство кузовов изначально окрашено в сравнительно тёмные цвета, для зимней маскировки представляется более целесообразным оставлять пятна основного цвета, покрывая большую часть кузова (60—70%) светлой, лучше всего белой краской. Это упрощает проведение маскировочной окраски. Оставшиеся не покрытыми пятна рекомендуется покрыть сеткой из линий светлой краски.

*Кочнев Е. Д. Автомобили Красной Армии 1918-1945. - М.: Яуза: Эксмо, 2009. Из главы «Санитарные и штабные машины».*

ЗиС-8 (1934-1940 г.) - городской автобус на шасси ЗиС-5 с увеличенной до 4420 мм колесной базой, являвшийся дальнейшим развитием пассажирской машины АМО-4. Каркас 29-местного кузова изготовлялся из дерева и снаружи обшивался стальными листами. В салоне имелось

22 посадочных места. Автобус дополнительно комплектовался топливным баком вместимостью 110 л. Его снаряженная масса составляла 4200 кг, полная - 6375 кг, максимальная скорость - 60 км/ч. в связи с проведением очередной реконструкции завода и переходом на новую пассажирскую модель выпуск ЗиС-8 во второй половине 1936 года был прекращен, но до 1940 года его собирал московский завод «Аремкуз», а также многочисленные местные авторемонтные заводы и мастерские. При этом укороченные варианты кузовов ЗиС-8 монтировались также и на шасси ЗиС-5.

В РККА сугубо гражданской пассажирской машине ЗиС-8 отводилась весьма важная роль. Автобус применялся как для перевозки личного состава, так и для размещения внутри кузова штабного оборудования и мест для перевозки раненых и больных в крупные госпитальные центры.

Санитарный автобус имел внутреннее оснащение двух типов с погрузкой через задние двери. В первом варианте четверо носилок крепились в два яруса на откидных трубчатых штангах и пружинных подвесах над продольными пассажирскими сиденьями, где располагались 10-12

сидячих раненых. Во второй вариант оснащения входили 8-10 носилок, установленных в передней части кузова в три яруса и в задней - в два яруса, а в проходе для 4-6 сидячих раненых имелись опускавшиеся на пол скамейки. Для отопления могли устанавливаться калориферы с использованием выхлопных газов двигателя или дровяные печи.

В 1936 году на шасси ЗиС-8 была создана первая полевая операционная с дополнительным помещением, которое оборудовалось в выносной палатке.