**03-102 ГАЗ-24-03 "Волга" 4х2 5-дверный заднеприводный универсал скорой медицинской помощи, мест 2 + 2 + 1 на носилках, вес: снаряженный 1.55 тн, полный 1.9 тн, ЗМЗ-24Д 95 лс, 140 км/час, 17100 экз., ГАЗ г. Горький, 1975-87 г. в**.



Большое спасибо за фотосессию mg223, Sofia Bulgaria.

*По материалам С. Суворова и К. Андреева.*

Долгое время — с момента появления в России первых станций скорой медицинской помощи (1897 год) и до середины 20-х годов XX века — «кареты скорой помощи» выезжали только на вызовы, поступающие с улиц или промышленных предприятий. Дело было не столько в нехватке транспорта, сколько в сложившихся традициях: на дому пациентов обычно обслуживали доктора, имеющие частную практику, а позже — врачи из различных медицинских учреждений (больниц, пунктов врачебной помощи и поликлиник). Днем медицинскую помощь, во всяком случае, в больших в городах, получить было несложно, а вот ночью, когда большинство медицинских учреждений закрывалось, находившимся дома «острым» больным рассчитывать приходилось исключительно на собственные силы. Возникла необходимость в организации службы ночной неотложной медицинской помощи.

Пункт неотложной помощи был организован на базе Московской станции скорой помощи в 1926 году по инициативе А. С. Пучкова, создателя и начальника Московской скорой. Врачи неотложной помощи работали в вечернее и ночное время — до восьми утра. Они выезжали на вызовы на мотоциклах с коляской, но после нескольких серьезных дорожно-транспортных происшествий, в которых медики получили травмы, транспортом этого подразделения стали легковые автомобили «Фиат». Вызовы на пункт неотложной помощи принимала Центральная станция скорой помощи. Постепенно она перестала справляться с потоком звонков, поэтому с 1933 года неотложная медицинская помощь были выделена из Станции скорой помощи в самостоятельную службу. В каждом из десяти районов города было организовано по одному пункту неотложной помощи. Подчинялись они районным отделам здравоохранения (райздравотделам). Вызовы на дом, поступавшие с 19 вечера до 9 утра, «неотложка» стала принимать самостоятельно. При этом каждый пункт обслуживал территорию района, поделенного между несколькими поликлиниками. Если выяснялось, что больной нуждается в срочной госпитализации, врач неотложной помощи сам вызывал бригаду «скорой».

С 1928 года на Московской станции скорой помощи по ночам начали дежурить врачи-психиатры, а с 1938 года — и опытные врачи-педиатры, которые оказывали консультативную помощь врачам «неотложки», а в сложных случаях сами выезжали для осмотра больного В Ленинграде история неотложной медицинской помощи сложилась иначе. Ленинградская «неотложка» выросла из так называемых «пунктов квартирной помощи» (ночных врачебных дежурств с 18 вечера до 9 утра). В 1927 году все существовавшие ранее пункты неотложной помощи закрылись, а в каждом районе города при шести районных станциях скорой помощи были организованы новые «штабы», попавшие в прямое подчинение руководнтеля Ленинградской станции скорой помощи М. А. Месселя. Для поездок к пациентам врачи ленинградской «неотложки» в первые годы тоже использовали мотоциклы, которые были заменены легковыми автомобилями только в 1934 году. Тогда же была предпринята безуспешная попытка «административно-командным» методом переименовать «неотложную помощь» в «ночную медицинскую помощь». В 1938 году ленинградская «неотложка» была вновь реорганизована на основе принципов работы аналогичной службы в Москве.

Послевоенные годы знаменательны появлением первых «специализированных» автомобилей для неотложной помощи. «Профессиональная ориентация» этих обычных с виду легковых машин выражалась в нанесении на стекла красных крестов в белом круге и более простой и дешевой отделке салонов — дорогие материалы заменялись быстромоющимся дерматином. Как правило, такие машины имели дефорсированные двигатели, способные работать на низкооктановых сортах бензина.

Первым в этой линейке стал в 1947 году медицинский «Москвич-400-420М». Впоследствии ни одно поколение московских малолитражек не обходилось без аналогичной модификации.

Интересно, что в комплектацию «Москвича-407М» в качестве «профессионального оборудования» вошла обязательная сегодня для всех автомобилей аптечка.

Следует отметить, что такими машинами — седанами с минимальными изменениями — пользовались не только службы неотложной помощи, но и участковые врачи, отправлявшиеся

по вызову на дом. Кроме машин неотложной помощи, в СССР большими тиражами выпускались легковые автомобили скорой помощи с кузовами седан или лимузин («Победы», ЗиМы и ЗиСы-110), оборудованные для перевозки лежачих больных. Все они обладали одним недостатком: загружать носилки с больным в переоборудованный салон через крышку багажника было неудобно. Появление на Горьковском автозаводе универсала на базе 21-й «Волги» позволило создать модификацию скорой медицинской помощи ГАЗ-22, более-менее приспособленную для работы «на линии». Выпуск таких машин начался летом 1962 года. К этому времени уже было освоено производство куда более вместительных и лучше приспособленных для работы в качестве «скорой» микроавтобусов УАЗ и РАФ, но их катастрофически не хватало, поэтому санитарные универсалы горьковского автозавода во многих городах составляли основу автопарка станций и больниц скорой помощи. Однако дефицит специализированных микроавтобусов постепенно сходил на нет, а производство ГАЗ-22 продолжалось. В результате

менее востребованные в службе скорой медицинской помощи «Волги» попали в «неотложку». В 1970 году семейство ГАЗ-21 уступило место «Волге» следующего поколения, а в 1975 году начался выпуск новой санитарной модификации ГАЗ-24-03, приспособленной для перевозки одних носилок с больным.

Ввиду ограниченных финансовых возможностей советской системы здравоохранения и вытекающей отсюда нехватки «узконаправленного» транспорта, четкой специализации у доставшихся лечебным учреждениям автомобилей не было. Где-то врач «неотложки» довольствовался «Москвичом» с красным крестом на лобовом стекле, а где-то участковым педиатрам для плановых посещений захворавших детишек могли выделить «Волгу»-универсал.

В 1970-х годах районные пункты неотложной помощи в Москве были вновь переданы в структуру Станции скорой медицинской помощи. Объединение сопровождалось целым рядом сложностей: не хватало помещений и транспорта; совершенно разной была стилистика работы специалистов. В конечном итоге, московская «неотложка» перестала существовать. В последние годы предпринимается попытка возродить эту службу.

В Санкт-Петербурге скорая и неотложная помощь сохранились как две отдельные службы. Используя практически одинаковый транспорт и оборудование, они отличаются составом бригад (в «неотложке», как правило, только врач и водитель), характером обслуживаемых вызовов, каналами поступления вызовов и администрированием.

**ГАЗ-24-03 «Волга», ИСТОРИЯ МОДЕЛИ.**

Медицинская модификация новой «Волги» появилась лишь в 1975 году, через три года после освоения выпуска «универсала». Внешне санитарные автомобили не отличались от базовой

модели. Салон со спецоборудованием в медицинской «Волге» отделялся от передних сидений металлической перегородкой, а для возможности общения медиков с водителем в перегородке

предусматривалось раздвижное окно. Небольшой салон позволял перевозить одного больного на выдвижных носилках и двух сопровождающих на боковых сиденьях (переднее сиденье было

откидным, что давало возможность попасть на второе сиденье).

В салоне устанавливался дополнительный отопительный прибор, а боковые стекла тонировались, чтобы не привлекать любопытные взгляды. Левая задняя дверь со стороны носилок блокировалась. Дополнительно машина оборудовалась светящимся указателем на крыше и фарой-искателем с правой стороны кузова. «Универсалы» стали наиболее распространенными отечественными легковыми автомобилями медицинской службы.

В 70-е годы, когда в стране еще не хватало полноценных машин скорой медицинской помощи, многие автомобили ГАЗ-24-03 «Волга» использовались в линейной службе со всей соответствующей таким автомобилям атрибутикой — на машину наносились красные полосы и надпись «Скорая медицинская помощь», устанавливалась радиостанция и спецсигналы, в том числе проблесковые маячки синего цвета. Но использовать санитарные «Волги» в качестве машин скорой помощи было не только неудобно, но и небезопасно для больных, поскольку тесный салон затруднял проведение даже простейших лечебных действий. Невозможно было, например, поставить капельницу — высоты потолка явно не хватало для того, чтобы раствор самотеком поступал из емкости. Необходим был специальный насос, который в советское время был в жутком дефиците. Если же в пути у больного случались серьезные проблемы с сердцем, то провести реанимационные мероприятия в такой машине в принципе было невозможно.

В некоторых регионах «Волги» отправляли в сельскую глубинку для оказания медицинской помощи наравне с УАЗом, полагая, что относительно легкую машину, если она застрянет, проще вытолкать силами экипажа. Однако уже в 80-е годы о возможности использования санитарной «Волги» в качестве автомобиля скорой помощи вспоминали намного реже, а сегодня это просто невозможно. По современным нормам размеры салона «Волги» не соответствуют даже простейшему классу «А». Для него ОСТ 2002 года требовал высоты салона 1400 миллиметров у головного конца носилок, плюс свободный проход вдоль носилок 240 миллиметров; нынешний

ГОСТ определяет минимальную высоту салона «в рабочих зонах» 1250 миллиметров, проход — 240 миллиметров.

Наибольшее распространение санитарная «Волга» получила в Службе неотложной медицинской помощи, особенно в крупных городах. Для этих целей машины подходили лучше, так как

отличались определенной универсальностью. С одной стороны, этот легковой автомобиль вполне подходил для разъездов врачей по вверенному участку, с другой — в случае необходимости такая машина могла перевести пациента, не требующего срочной медицинской помощи, в лечебное учреждение.

Потомки санитарной «Волги» встречаются и сегодня. По мере модернизации шасси такие машины выпускались вплоть до 2008 года: ГАЗ-24-13 на базе ГАЗ-24-10 (с 1984 по 1992 год);

ГАЗ-31023 на базе ГАЗ-31029 (с 1992 по 1998 год); ГАЗ-310231 и ГАЗ-310232 на базе ГАЗ-3110 и ГАЗ-31105 (с 1998 по 2008 год). «Служат» они чаще всего при поликлиниках, развозя дежурных

детских участковых педиатров по отдаленным районам или врачей пунктов неотложной медицинской помощи, обслуживающих территорию нескольких детских поликлиник. «Волги» используются и в более прозаических целях, например, для доставки районных участковых врачей или врачей-специалистов к пациентам, а также служебных поездок по нуждам медицинского учреждения.

Нашли применение санитарные «Волги» и в малоизвестных рядовым гражданам областях здравоохранения. В крупных городах на «Волгах» осуществляется функция так называемого линейного контроля больниц, поликлиник и подстанций скорой помощи. «Инспектора» планово и внепланово (по жалобам населения) объезжают медицинские учреждения и проверяют их работу.

В последнее время окраска санитарных «Волг» не отличалась разнообразием: это автомобиль белого цвета с красными полосами вдоль бортов и опознавательными знаками медицинского транспорта (красные кресты и цифры «03»), но без надписи «Скорая медицинская помощь». Чаще всего ее заменяют на «Санитарный транспорт», «Медпомощь» или «Медслужба». Иногда на такие машины устанавливают синие проблесковые маячки, дающие им право внеочередного проезда перекрестков и отступления от ПДД, но реальной необходимости в таких привилегиях у них нет.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры | Автомобиль «Волга» | | | | | |
| ГАЗ-24 | ГАЗ-2401 | ГАЗ-2402 | ГАЗ-2403 | ГАЗ-2404 | ГАЗ-2407 |
| Кузов | Цельнометаллический, несущий | | | | | |
| Тип кузова | седан | | универсал | | | седан |
| Полезная нагрузка, включая водителя | 5 чел. + 50 кг | | 7 чел.  5 чел. + 140 кг  2 чел. + 400 кг | 4 чел. + 1 чел на носилках | 7 чел.  5 чел. + 140 кг  2 чел. + 400 кг | 5 чел. |
| Масса снаряженная, кг | 1420 | 1420 | 1550 | 1550 | 1550 | 1560 |
| Полная масса, кг | 1820 | 1820 | 2040 | 1900 | 2040 | 1970 |
| Распределение полной массы по осям, кгс | | | | | | |
| - передняя ось | 870 | 870 | 920 | 860 | 920 | 870 |
| - задняя ось | 950 | 950 | 1120 | 1040 | 1120 | 1100 |
| Колея передних колес, мм | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 |
| Колея задних колес, мм | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 |
| Дорожный просвет под нагрузкой, мм | | | | | | |
| - под поперечиной передней подвески | 185 | 185 | 190 | 185 | 190 | 185 |
| - под картером заднего моста | 174 | 174 | 180 | 174 | 180 | 174 |
| Наименьший радиус поворота по колее наружного переднего колеса, м 5,6 | | | | | | |
| Максимальная скорость, км/ч | 145 | 135 | 140 | 140 | 130 | 130 |
| Контрольный расход топлива при скорости 80 км/ч, л/10км | 10,5 | 11,0 | 11,0 | 11,0 | 11,5 | 9,7 |
| Средний расход, л/100 км | 10-13 | 10-13 | 11-14 | 11-14 | 11-14 | 8-11 |
| Модели двигателя | 24Д | 24-01 | 24Д | 24Д | 2401 | 2407 |
| Тип двигателя | Карбюраторный, 4-цилиндровый, 4-тактный | | | | | |
| Диаметр цилиндра и ход поршня | 92+-92 | | | | | |
| Рабочий объем, см. куб. | 2445 | | | | | |
| Степень сжатия | 8,2 | 6,7 | 8,2 | 8,2 | 6,7 | 8,2 |
| Мощность, кВт(л.с.) при 4500 об/мин | 69,9(95) | 62,5(85) | 69,9(95) | 69,9(95) | 62,5(85) | 58,8(80) |
| Крутящий момент, Н\*м(кгс\*м) при 2400 об/мин | 186,3(19) | 171,6(17,5) | 186,3(19) | 186,3(19) | 171,6(17,5) | 147,1(15) |
| Топливо | Аи-93 | А-76 | Аи-93 | Аи-93 | А-76 | Газ |
| Удельный расход топлива г/кВт,ч (г/л.с.ч) \*Расход газа куб.м /кВт,ч (куб.м/л.с.ч) | 306(225) | 312(230) | 306(225) | 306(225) | 312(230) | 0,152  (0,122)\* |
| **Трансмиссия** | | | | | | |
| Сцепление | Однодисковое, сухое | | | | | |
| Привод сцепления | Гидравлический, не требующий регулировки в эксплуатации | | | | | |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая с синхронизаторами на всех передачах переднего хода | | | | | |
| Передаточные числа передач | 1-я передача-3,5; 2-я передача -2,26; 3-я передача -1,45;4-я передача -1,0; задний ход-3,51 | | | | | |
| Карданная передача | Открытая, одним валом | | | | | |
| Главная передача | Гипоидная, передаточное число 4,1 | | | | | |
| Масса заднего моста, кг | 85 | | | | | |
| **Ходовая часть** | | | | | | |
| Передняя подвеска | Независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами | | | | | |
| Масса передней подвески, кг | 100 | | | | | |
| Задняя подвеска | Рессорная | | | | | |
| Амортизаторы | Гидравлические, телескопические, двухстороннего действия | | | | | |
| Колеса | Штампованные дисковые | | | | | |
| Шины | Камерные или безкамерные. Размер 7,35-14 (185R14) | | | | | |
| **Рулевое управление** | | | | | | |
| Рулевой механизм | Глобоидный червяк с 3-гребневым роликом. Передаточное число 19,1 | | | | | |
| Рулевой вал | С противоугонным устройством и травмобезопасной муфтой | | | | | |
| Тормозная система | | | | | | |
| Рабочая тормозная система | Барабанная на всех четырех колесах, с гидравлическим приводом, усилителем, разделитилем и сигнализатором об отказе одного из контуров | | | | | |
| Стояночная тормозная система | С механическим приводом на тормозные механизмы задних колес | | | | | |
| **Электрооборудование** | | | | | | |
| Напряжение в сети, В | 12. «-» соединен с массой | | | | | |
| Генератор | Г250-Н1 или Г259 переменного тока с встроенным выпрямителем | | | | | |
| Прерыватель распределитель зажигания Р119-Б | | | | | | |
| Свечи зажигания | Для двигателя 24Д-А17В(А7,5-БС) с длинной резьбы 12мм, для двигателя 2401-А11(А11-БС) | | | | | |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-60-ЭМ | | | | | |
| Регулятор напряжения | РР350, бесконтактный, транзисторный | | | | | |
| Стартер | СТ-230-Б | | | | | |
| Катушка зажигания | Б115 | | | | | |
| Звуковые сигналы | С302 и С303 | | | | | |
| Стеклоочиститель | СЛ109Е | | | | | |
| Стеклоомыватель | С электрическим приводом | | | | | |
| Радиоприемник | А271Г | | | | | |