**03-206 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.**



*Из книги «ГАЗ 1932 - 1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин.*

1973 ГАЗ-24-03

 Специализированная карета скорой медицинской помощи. Компоновка салона была аналогична предыдущей модели «санитарки» на базе ГАЗ-22: разделительная перегородка с окном и люком, два кресла тандемом - для медперсонала, откидной лекарственный столик, носилки с направляющими рельсами. Однако большие удобства и простор были обеспечены расположением запасного колеса не в дверном проёме, а в специальном подполе. Спецсигналы - опознавательный

фонарь с красным крестом и фара-искатель.

 Серийный выпуск ГАЗ-24-03 начался в 1975 году. По 1988 год было произведено 17100 экземпляров этой модели.

 *Из статьи «Волги, Москвичи и даже Запорожцы: советские «скорые» на базе легковушек», автор Сергей Ионес. Спасибо!*

 Автомобили медицинской службы на «легковой» базе можно условно разделить на три типа. Первый – обычные седаны или хэтчбеки для неотложной помощи. На этих машинах приезжают медицинские работники по срочным вызовам, когда не требуется госпитализация больного, на них объезжают участок врачи из поликлиник, на них иногда перевозят способных ходить и сидеть больных, на них возят медицинский инструмент, бельё и прочие медицинские принадлежности. Второй тип – универсалы, а иногда лимузины и даже седаны с носилками, пригодные для полноценной «скорой помощи». Нередко встречаются специальные медицинские кузова на легковых шасси. Обычно последние строят не на главном конвейере автозавода, а силами специализированных фирм. В советском автомобилестроении присутствовали все три типа.

Москвичи и Запорожцы на службе у медиков

 Первый медицинский «Москвич» планировали построить ещё в 1946 году на базе деревянного кузова «Фургон» модели 400-422. Был ли построен хотя бы один опытный образец такого специального автомобиля, неизвестно. Но на базе седана «Москвич-400-420» с 1948 года завод МЗМА выпускал медицинский автомобиль, обозначавшийся в конструкторской документации как отдельная модификация 400-420М. У этой машины был свой ведущий конструктор С.Н. Лобов.

 Исходно по заводским чертежам «Москвич-400-420М» предполагалось окрашивать строго в один цвет – тёмно-синий. Также регламентировались моющийся салон с обивкой синего цвета, точные места нанесения знаков Красного креста на ветровом и заднем стёклах, на передних дверях и надписи «Помощь на дому» на обоих бортах.

 В 1951 году «Москвич-400-420М» упростили. Теперь кузов разрешалось красить в любой применяемый на конвейере цвет, материал обивки изменился, красные кресты наносились только на стёкла, надпись «Помощь на дому» — только по желанию заказчика. В год МЗМА выпускал примерно по 200 медицинских «Москвичей».

 Аналогичные модификации присутствовали во всех семействах «Москвичей» следующего поколения: 402-425М, 407М, 403М. Медицинская модификация с моющимся салоном была даже у полноприводного седана – «Москвич-410М». А когда завод освоил выпуск универсала «Москвич-423», из него попробовали сделать полноценную «скорую помощь» с носилками. Их уложили вдоль правого борта, и они заняли место от пятой торцевой двери до приборной панели. В салоне осталось место только для двух сидений – переднее для водителя, заднее – для сопровождающего больного медицинского работника. Такие медицинские универсалы построили в двух экземплярах, оба обслуживали заводскую больницу. Решение о серийном выпуске медицинского универсала принято не было.

 Когда в ОГК МЗМА проектировали микролитражную модель для Запорожского автозавода, по отработанной схеме предусмотрели вариант для медиков. Такой автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-965М выпускался серийно.

 В типаже санитарных машин, разработанном в НАМИ в 60-х, предусматривалась даже медицинская модификация «нового легкового автомобиля» – будущих «Жигулей». В таблице этой машине придали странный вид – компактного хэтчбека. Парадокс объясняется просто – Главный конструктор НАМИ по легковой теме Б.М. Фиттерман активно продвигал идею выпускать на будущем ВАЗе не FIAT-124, a переднеприводный Autobianchi Primula.

 Впоследствии модификация седана для развоза врачей присутствовала во всех последующих «Москвичах»: 408М, 412М, 21381, 21401. По словам бывалых заводчан, для «медпомощи» отбирали самые худшие экземпляры автомобилей, сошедшие с конвейера с откровенными техническими неисправностями. Устранять их приходилось уже на местах автобазам санитарного транспорта. В службе медицинской помощи успели поработать даже АЗЛК-2141 и ИЖ-2126.

 На базе переднеприводного «Москвича» Киевский авторемонтный завод небольшими сериями производил универсал повышенной вместимости АЗЛК-2901 с удлинённым задним свесом, увеличенной высотой крыши и носилками за спиной водителя. А в начале 1990-х на автобазе московского «Сантранса» ещё работал последний «Москвич-21381» с 408-м двигателем.

**Слово за ГАЗом.**

 Первую машину «скорой помощи» изготовил Горьковский кузовной завод ещё на шасси легкового ГАЗ-А. Считалось, что такой автомобиль значительно экономичнее, чем медицинская машина на базе «полуторки» ГАЗ-АА. Но дальше постройки одного опытного образца дело не пошло. Сохранились фотографии медицинских универсалов с носилками на основе ГАЗ-М1. Но эти автомобили изготовлены автобазами и ремонтными заводами. Ни сам ГАЗ, ни его филиалы таких кузовов не делали.

 После войны предпринимались попытки установить медицинские носилки в обычный кузов «Победы». Его длина позволяла это сделать. Носилки складывались пополам, и вместо них могло освободиться одно сиденье для больного или сопровождающего. Есть снимки машины, похожей на универсал, на базе «Победы» ГАЗ М-20. Но это были конструкции, тоже изготовленные вне ГАЗа.

 А сам ГАЗ в 1952 году выпустил заводскую машину «скорой помощи». Она была выполнена на базе ЗиМ ГАЗ-12. Очертания кузова остались серийные. Но были изменены петли багажника. На смену большим внутренним механизмам открывания пришли маленькие внешние петли. Носилки с больным приходилось задвигать в багажник трехобъёмного седана, но это был оправданный компромисс. Легковой автомобиль ЗиМ представлял больному намного более комфортные условия перевозки, чем грузовая «скорая помощь» ПАЗ-653 на шасси ГАЗ-51.

 В 1959 году Горьковский автозавод снял с производства пассажирскую модификацию автомобиля ЗиМ. А на следующий год был прекращен выпуск медицинского варианта. Разразился большой скандал: Министерство здравоохранения СССР лишилось комфортабельного медицинского автомобиля на «легковом» шасси. На ГАЗ срочно пришел указ разработать медицинский автомобиль на базе «Волги» ГАЗ-21. Именно для этих целей создано семейство универсалов ГАЗ-22. Первичной в нём считалась модификация ГАЗ-22Б для скорой медицинской помощи, а вторичной – базовый грузопассажирский универсал ГАЗ-22. В первой половине 1960-х в год выпускалось примерно втрое больше медицинских универсалов, чем гражданских. Проектирование универсала на базе «Волги» ГАЗ-21, изначально не предусмотренного в семействе, было сопоставимо с созданием полностью новой модели «с нуля».

 Конструкторский коллектив ГАЗа учёл допущенную ошибку, и при разработке новой «Волги» ГАЗ-24 в семейство сразу закладывали все три модификации: седан, грузопассажирский универсал и медицинский вариант универсала. Правда, освоение последнего затянулось на несколько лет. Его серийный выпуск ГАЗ освоил в третьем квартале 1975 года, у машины вышел символичный индекс ГАЗ-24-03. Кузов «скорой помощи» этого образца пережил несколько поколений «Волг»: ГАЗ-24-13 на базе ГАЗ-24-10, ГАЗ-31023 на базе ГАЗ-31029 и ГАЗ-3110. Когда в 2009 году «Волгу» окончательно снимали с производства, больше всех возмущались медицинские работники, потерявшие удобный и доступный универсал.

 Медицинская модификация представительской «Чайки» ГАЗ-13 закладывалась типажом НАМИ ещё в середине 1960-х. Выпускать ограниченной серией такие машины взялась Рижская автомобильная фабрика РАФ. К началу 1970-х в правительственных колоннах уже ездили медицинские универсалы на базе «Чайки». В Риге на «старой» территории РАФа в Экспериментальном цехе из полученных из Горького седанов ГАЗ-13 изготавливали универсалы со всем медицинским оборудованием в салоне. Две машины использовали в качестве катафалков-фургонов с кондиционерами японской фирмы Toshiba – для торжественных похорон лидера вьетнамской революции Хо Ши Мина.

 Медицинские универсалы на базе новой «Чайки» ГАЗ-14 были разработаны и изготовлены РАФом во второй половине 1980-х. Их уже сертифицировали по всем международным правилам, и потому они получили отраслевой индекс ГАЗ-РАФ-3209. Но в годы перестройки было принято необдуманное решение снять «Чайку» с производства, потому медицинский универсал на её базе изготовили только в виде четырёх опытных образцов.

|  |  |
| --- | --- |
| 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 кг2 чел. + 400 кг | 5 чел. |
| Масса снаряженная, кг  | 1420  | 1550  | 1560 |
| Полная масса, кг  | 1820  | 2040 | 1900 | 2040 | 1970 |
| Распределение полной массы по осям, кгс   |
| - передняя ось  | 870  | 920 | 860 | 920 | 870 |
| - задняя ось  | 950  | 1120 | 1040 | 1120 | 1100 |
| Колея колес, передних / задних мм  | 1476/1420  |
| Дорожный просвет под нагрузкой, мм   |
| - под поперечиной передней подвески  | 185  | 190 | 185 | 190 | 185 |
| - под картером заднего моста  | 174  | 180 | 174 | 180 | 174 |
| Наименьший радиус поворота по колее наружного переднего колеса, м 5,6 |
| Макс. скорость, км/ч  | 145 | 135 | 140  | 130 | 130 |
| Контрольный расход топлива при скорости 80 км/ч, л/10км  | 10,5 | 11,0  | 11,5 | 9,7 |
| Средний расход, л/100 км  | 10-13  | 11-14  | 8-11 |
| Модели двигателя  | 24Д | 24-01 | 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  | 6,7 | 8,2 |
| Мощность, кВт(л.с.) при 4500 об/мин  | 69,9(95) | 62,5(85) | 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)  | 171,6(17,5) | 147,1(15) |
| Топливо  | Аи-93 | А-76 | Аи-93Аи-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)  | 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 тормоз  | 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) |
| Аккумулятор  | 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 |