**04-215 ЗиС-155 Санитарный 4х2 3-дверный автобус для перевозки больных и раненых, мест: 30, 2 + 21 на носилках или 12 + 15 на носилках, вес: снаряженный 6.645 тн, полный 9.934 тн, ЗиС-124 95 лс, 65 км/час, 2-ой из двух опытных образцов, ЗиС г. Москва 1954 г.**



На первом этапе раненых с передовой должны были выносить санитары. Если позволяли условия — на носилках, если нет — то ползком, на себе. «Тащить» следовало до ближайшего батальонного медицинского пункта (БМП), расположенного в непосредственной близости от передовой, где боец получал доврачебную (фельдшерскую) помощь.

Затем раненых должны были доставить в полковой медицинский пункт (ПМП), где им оказывалась первая врачебная помощь. ПМП располагались в более глубоком тылу, поэтому для доставки нужны были автомобили — специализированные или обычные.

При этом необходимо учитывать, что бойцов, после оказания им помощи в БМП, следовало доставить в ПМП как можно скорее, без оглядки на «наполняемость» рейсов, а путь от батальонных до полковых медпунктов был отнюдь не безопасен.

В тяжелых случаях раненые из ПМП перевозились в специализированные подразделения — медико-санитарные батальоны (МедСБ) или отдельные медицинские отряды (ОМО) для оказания квалифицированной медицинской помощи. Если дальнейшее лечение требовало особых условий и ухода, раненые из МедСБ и ОМО направлялись в тыловую госпитальную зону.

Громоздкие, но при этом вместительные санитарные автобусы для транспортировки большого количества раненых, были предназначены для перевозки сформированных партий пострадавших бойцов из ПМП, МедСБ и ОМО в специализированные медподразделения или до железнодорожных станций для дальнейшей транспортировки санитарными поездами.

В послевоенные годы модификации городских автобусов санитарного назначения для армии разрабатывались не для серийного производства, а для отработки специальных действий (разработки спецоборудования, испытаний, внесения изменений в конструкцию серийных машин, составлению соответствующих инструкций и т. п.) в целях переоборудования находящихся в эксплуатации автобусов в случае войны. Насколько же сильно запал нам в память жестокий опыт не так давно прошедшей войны.

Изготовитель: Московский дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени И. В. Сталина Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР.

Не нашел ни одного документа или его фотографии, подтверждающего название этого санитарного автобуса как ЗиС-155Б или ЗиС-155С. Хотя возможно.

*Из труда «Автобусы IV и V пятилеток. 1946-55 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Тула, 2019. Спасибо уважаемым авторам за все их труды.*

**ЗиС-155 санитарный**

В 1952 году МосЗиС переоборудовал один образец серийного автобуса ЗиС-155 в санитарный по тактико-техническим требованиям, утвержденным ГЛАВТУ ВМ и ГВМУ ВМ. В конструкцию автобуса внесли следующие изменения: стандартные сиденья заменили двумя комплектами санитарного оборудования, на все окна изнутри установили деревянные предохранительные решетки и светомаскировочные дерматиновые шторы, к восьми прозрачным потолочным плафонам добавили два синих для освещения салона при открытых дверях. Запасное колесо перенесли в специальную нишу под полом, доступ к которой осуществлялся через люк в левой боковине кузова. Заднюю служебную дверь за ненадобностью заблокировали, а нишу ее подножки укрыли сверху щитом вровень с уровнем пола (получившийся изолированный отсек использовался для перевозки медицинского имущества). Люк же в заднем борту кузова заменили одностворчатой распашной дверью с выдвигающейся из-под пола лестницей.

Предусматривались три варианта планировки салона: под перевозку легкораненых и больных (39 чел.) на складных полумягких скамейках, под перевозку тяжелораненых (21 чел.) на носилках, подвешенных в три яруса, а также комбинированный вариант под одновременную перевозку пострадавших на сиденьях (21 чел.) и носилках (12 чел.) Во всех случаях в салоне также дополнительно устанавливалась откидная 2-местная скамейка для медперсонала у левого борта напротив передней служебной двери.

В таком виде автобус прошел цикл полигонных испытаний, которые продлились с 1 декабря 1952-го по 28 февраля 1953 года на базе ЦНИИИ военной медицины ГВМУ ВМ

Модель ЗиС-155 санитарный (1952 г.)

Число мест для сидения 41, 2 + 21 на носилках, 23+12 на носилках

Габариты, мм: длина 8335, ширина 2490, высота 2970

Колесная база, мм 4090

Снаряженная масса, кг 6675

Полная масса, кг 10 407

Максимальная скорость, км/ч 65

Двигатель ЗиС-124, карбюраторный, Р-6, 95 л.с

**ЗиС-155Б**

По результатам полигонных испытаний первого опытного образца конструкция санитарного варианта автобуса ЗиС-155 подверглась доработке, и в 1954 году МосЗиС изготовил второй опытный образец. Визуально он отличался от предшественника окраской кузова в зеленый защитный цвет (вместо стандартной двухцветной окраски). В его кабине появились кронштейны для крепления шанцевого инструмента, на задней распашной двери — поручень на внутренней обшивке для облегчения посадки, а у потолка — бачок для питьевой воды с поильниками. Для большего удобства передвижения по салону задний отопитель сдвинули вперед (в пределы колесной базы), при этом на корпуса всех отопителей установили экраны. Санитарное оборудование было модернизировано, причем за счет отказа от двухрядной установки складных скамеек в центральном проходе в пользу однорядной, а также упразднения двух мест на боковых скамейках вместимость при перевозке легкораненых снизилась до 28 человек. Сами скамейки для раненых теперь были установлены ниже и усилены по образцу скамейки для медперсонала.

Второй опытный образец в период с 28 декабря 1954-го по 4 апреля 1955 года прошел повторные полигонные испытания, на которых получил в целом положительный отзыв. Дальнейшее совершенствование конструкции санитарной модификации ЗиС-155 проводилось уже в годы VI пятилетки.

|  |  |
| --- | --- |
| Модель | 3иС- 155Б |
| Число мест для сидения | 30 |
|  | 2 + 21 на носилках |
|  | 12+ 15 на носилках |
| Габаритная длина, мм | 8245 |
| lii6apiiTiiaa ширина, мм | 2480 |
| Габаритная высота, мм | 2935 |
| Колесная база, мм | 4090 |
| Снаряженная масса, кг | 6645 |
| Полная масса, кг | 9934 |
| Максимальная скорость, км/ч | 65 |
| Двигатель | ЗиС-124, карбюраторный, Р-6, 95 л.с. |

*http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis155s.html*

 ЗиС-155С (опытные образцы строились в 1952 и 1954 годах) – специальный армейский санитарный автобус на базе [ЗиС-155](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis155.html) вместимостью 39 сидячих раненых на складных полумягких сиденьях или 21 лежачий на носилках, с полумягкой боковой скамейкой для двух работников сопровождающего медицинского персонала. Задняя боковая распашная (входная) дверь была заглушена. Вход и выход в салон осуществлялся через переднюю боковую дверь, а погрузка больных и раненых на носилках - через заднюю распашную дверь. При этом для удобства погрузки была предусмотрена выдвижная лестница в задней части автобуса. Окна салона были снабжены светомаскировочными шторами. Запасное колесо было перемещено в нишу, располагавшуюся в левой передней части основания кузова.

СЕРИЙНАЯ БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ И ЕЁ МОДИФИКАЦИИ *(Источник: parm.mybb.ru)*  
· **ЗиС-155** (1949-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров с двигателем ЗиС-124 мощностью 95 л.с.  
· **ЗиС-155Э** (1956-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.   
· **ЗиС-155Ю** (1956-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.   
ОПЫТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ **ЗиС-155** (1949) – с гидротрансформатором ЗиС-Э110.   
**ЗиС-155** (1950, 1952, 1953) – с гидродинамической передачей (двигатель ЗиС-124, сцепление двойного действия, гидротрансформатор ЗиС-Э124 и специальная коробка передач).   
**ЗиС-155С** (1952, 1954) – армейский санитарный автобус вместимостью 39 сидячих раненых на складных полумягких сиденьях или 21 лежачих на носилках, с полумягкой боковой скамейкой для 2 работников сопровождающего медицинского персонала, заглушенной задней боковой (входной) дверью, распашной дверью и выдвижной лестницей в задней части, а также окнами со светомаскировочными шторами. Вход и выход осуществлялся через переднюю боковую дверь, погрузка раненых на носилках – через заднюю распашную дверь. Запасное колесо переместилось в нишу, располагавшуюся в левой передней части основания кузова.   
**ЗиС-155** (1954) – с карбюраторами К-32 и К-82, гидродинамической передачей, КПП с изменёнными передаточными числами и прямой V передачей, а также главными передачами с передаточными числами 9,28; 8,39 и 7,63. Изготовлен в мае 1954 года.  
**ЗиС-155** (1954) – с карбюратором К-32, шестилопастным вентилятором, гидродинамической передачей с гидротрансформатором ЗиС-Э124 с двумя вариантами расположения радиатора для охлаждения масла (нижнее в передней ферме с охлаждением от электровентилятора, и вертикальное рядом с водяным радиатором и охлаждением от основного вентилятора) и главной передачей с передаточным числом 7,63. Изготовлен в июле 1954 года. **ЗиС-155** (1954) – с карбюратором К-32, шестилопастным вентилятором, гидродинамической передачей, КПП с понижающим демультипликатором и главной передачей с передаточным числом 7,63. Изготовлен в июле 1954 года. **ЗиС-155Б** (1955) – модернизированный, с доработанным передком, форсированным двигателем, дверью в задней стенке кузова и другими усовершенствованиями.