**04-218 ЛАЗ-695Б «Львов» Санитарный 4х2 2-дверный автобус для перевозки больных и раненых, мест: 23, 7 + 18 на носилках или 23 + 10 на носилках, вес: снаряженный 6.3 тн, полный 10.3 тн, ЗиЛ-158Л 109 лс, 65 км/час, опытный 1 экз., ЛАЗ г. Львов 1959 г.**



 Изготовитель: Львовский автобусный завод Управления машиностроения Львовского СНХ, Совет Народного Хозяйства.

*Из труда «Автобусы VI пятилетки. 1959-65 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Москва, 2015. Спасибо уважаемым авторам за все их труды*.

 В марте—апреле 1960 года на основании совместного решения Главного военно-медицинского управления и Автотракторного управления Минобороны СССР были проведены междуведомственные испытания унифицированного санитарного оборудования (УСО) конструкции завода ЗиЛ в автобусе ЛАЗ-695Б, приспособленном для перевозки больных и раненых. Указанный автобус был переоборудован в опытном порядке на Львовском автобусном заводе из серийного образца ЛАЗ-695Б, выпущенного в 1959 году.

 В ходе переоборудования автобус получил люк для погрузки носилок в правой части передней панели кузова. В комплект УСО, смонтированного в салоне вместо основной части стандартных пассажирских сидений, входили приспособления для крепления носилок, откидные полужесткие лавки, погрузочное устройство для носилок, приспособления для хранения предметов ухода за ранеными, светомаскировочные устройства. Конструкцией предусматривались три основных варианта перевозки раненых: 18 на носилках + 7 на стандартных автобусных сиденьях в задней части салона, 10 на носилках + 23 на сиденьях и откидных лавках либо только 23 на сиденьях и лавках. Результаты испытаний были признаны положительными, и по их итогам в конструкцию всех серийных автобусов «Львов» были добавлены штатные закладные элементы в салоне для крепления УСО и люк для носилок в передней панели кузова.

*Из статьи «Из истории санитарного транспорта СССР» на laz-legend.ru. Автор не указан, но все равно спасибо и уважение.*

 Основное, упрощенное до нельзя, назначение автобуса — перевозка группы людей из точки «А» в точку «Б». Количество в этой группе, маршрут, скорость и расстояние до цели — условия второстепенные и очень часто разные. Точно также и пассажиры бывают разными. Сегодня мы поговорим об особой категории таких пассажиров, требующих особых условий транспортировки — лишенных возможности самостоятельно передвигаться в результате военных действий или катастрофы. Соответственно, и машины для них нужны были особые — санитарные.

 Молодая страна Советов ещё в довоенные годы делала первые попытки создания специализированного санитарного транспорта. В основном это были кустарные переделки грузовиков, поскольку автобусного производства ещё почти не существовало. Ситуация начала меняться с середины 30-х, когда на базе серийного автобуса ЗиС-16 начались первые попытки изготавливать санитарную версию ЗиС-16С, да и то, в очень ограниченном количестве. В 1940 году, когда угроза втягивания СССР во Вторую Мировую стала неизбежной, промышленность страны начала переходить на военные рельсы. С этого момента ЗиС-16С становится на конвейер и выпускается параллельно с пассажирской версией. Функционально машины были предназначены только для нужд Красной армии и оборудованы носилками в несколько ярусов. Дополнительно устанавливались скамейками для сидячих, встроенными шкафами и нишами для санитарно-медицинского инвентаря.

 Менее чем через год Советский Союз на собственном опыте прочувствовал необходимость наличия таких специфических авто и оценить эффективность уже существующих. Реалии войны и острая необходимость в срочной эвакуации раненых с поля боя, заставляли приспосабливать под эти нужды любой, попавший под руку транспорт, поскольку фабричных "санитарок" катастрофически не хватало.

 Победа в Великой Отечественной досталась для СССР большой ценой. В первые послевоенные годы, в полуразрушенной стране ощущалась острая нехватка самого элементарного городского транспорта — автобусов. В то же время оставалось достаточно большое количество уцелевших бывших автобусов, которые для фронта были переделаны в "санитарки". В мирное время пришлось их снова переоборудовать в гражданский транспорт и возвращать в оскудевшие парки городского транспорта.

**Автобус ЛАЗ-695Б санитарный**

 В 1959 году руководство ЛАЗ принимает решение о разработке проекта полноценного армейского санитарного автобуса на базе серийных 32-местных городских автобусов ЛАЗ-695Б, переоснащением которого занимался ЗиЛ. Изначальный выбор компоновки кузова автобусов с расположением двигателя в задней его части, накладывал массу ограничений на проект.

Для решения проблемы с правой стороны передней панели кузова был выполнен открывавшийся наружу люк. В принципе, требования, предъявляемые к автобусам того времени были выполнены — автобус получил возможность быстрого перепрофилирования в армейскую санитарную машину, в которую два санитара под небольшим углом могли спокойно заносить носилки с лежачими ранеными.

 Установка таких технологических люков предусматривалась для всех моделей ЛАЗовских автобусов, что значительно портило внешний вид "передка" особенно ранних гражданских версий ЛАЗ-овских красавцев.

 В салоне полноценного армейского санитарного ЛАЗ-695Б носилки размещались на напольных стойках в два или три ряда, а также на подвесных креплениях в два-три яруса. Для сидячих раненых и медперсонала служили две штатные боковые двери, откидные продольные полужесткие скамейки и 3–4 мягких сиденья в задней части кузова. Изначально планировалось создать несколько разных версий компоновки салона, в том числе и полноценная операционная. Поэтому рассматривалось множество вариантов таких "санитарок", ТТХ которых отличались бы очень значительно — в зависимости от внутренней планировки автобус мог перевозить 10–18 человек на носилках или от 7 до 23 сидячих больных.

 Автобус проходил целый ряд испытаний с регистрационным номерным знаком щв 13-38, который впервые засветился у ЛАЗовцев на третьем образце ЛАЗ-695. В процессе эксплуатации выявлялись слабые места конструкции, в проект вносились правки, но на регулярное вооружение Советской Армии эта профильная модель так и не была принята.

 Были разработаны инструкции для разных марок и моделей, призванные в кратчайшие сроки и по единому образцу произвести переоборудование гражданских автобусов в санитарные машины. Теоретически, подобные методички должны были разрабатываться для всех автобусов СССР.