**03-210 ГАЗ-22Д "Волга" 4х2 5-дверный заднеприводный санитарный автомобиль с кузовом универсал для экстренного выезда врача и доставки больного на агрегатах ГАЗ-21Р, мест 2+2 и 1 на носилках, вес: снаряженный 1.55 тн, полный 2.1 тн, ЗМЗ-21А 75 лс, 120 км/час, ГАЗ г. Горький, 1963/65-70 г.**



 Кареты скорой помощи на автомобильном ходу появились еще на заре автомобилизма. Преимущество самобеглых колясок над конными экипажами на рессорах были очевидны: они не уставали, не были подвержены эпидемиям и болезням, не нуждались в корме во время простоев. Оставалось приспособить автомобиль к нуждам данной области.

 Так как для доставки медицинского персонала к больному и транспортировки пациента в медицинское учреждение требовалось соблюдать определенные условия комфортабельности, то наиболее подходящей базой для машин скорой медицинской помощи считались мощные и большие легковые автомобили, кузов которых подвергался определенным изменениям.

 В Советском Союзе начали строить первые автомобили скорой медицинской помощи на базе грузовиков АМО Ф-15 — ничего другого у молодой республики в середине 20-х годов попросту не было. Эти машины хоть и справлялись со своими обязанностями, но были плохо приспособлены к такой службе. Уж больно они были тряскими, а о маломальском комфорте речь не шла и вовсе. Поэтому как только появился легковой автомобиль ГАЗ-А, конструкторы задумались о создании на его базе кареты скорой помощи. Были изготовлены опытные образцы, но в серию они не пошли, так как шасси ГАЗ-А оказалось хлипким, ненадежным, малопригодным для санитарной службы. И снова предпочтение отдали грузовому автомобилю ГАЗ-АА, на базе которого долгое время различные кузовные мастерские и предприятия выпускали автомобили скорой медицинской помощи. Это вовсе не означает, что эксперименты с легковыми автомобилями были прекращены. Самыми массовыми в стране долгое время оставались легковые автомобили Горьковского автозавода, и каждая новая модель немедленно пробовалась на пригодность к медицинской службе.

 Во второй половине 30-х годов автомобили скорой медицинской помощи пытались создать на базе «эмки» (М-1), а на рубеже 40-50-годов — на базе «Победы». Но это были единичные случаи, практически не оставившие следа в истории медицинских автомобилей. Первым относительно комфортным легковым автомобилем скорой медицинской помощи Горьковского завода стал ЗиМ-12Б, выпускавшийся на протяжении десяти лет (с 1950 по 1960 г.). Мощный двигатель, вместительный салон, плавность хода автомобиля представительского класса как нельзя лучше подходили для службы в скорой помощи. Но и у него были существенные недостатки.

 Для медицинской версии ЗиМа в Горьком не стали делать новый кузов, а использовали стандартный, лишь приспособив его для перевозки больного на носилках. Погрузка носилок через багажный проем не вызывала энтузиазма ни у медиков, ни у пациентов.

 В начале 1960-х ситуация с каретами скорой помощи в СССР стала заметно меняться к лучшему: появились автомобили медицинского назначения на базе микроавтобусов РАФ и УАЗ, а на Горьковском автомобильном заводе наладили выпуск легковых автомобилей «Волга» с кузовом универсал, на базе которых была создана санитарная модификация ГАЗ-22Б.

 Объем салона «Волги», конечно, не мог сравниться с «Зимовским», «рафовским» или «уазовским», что не способствовало комфортной работе медиков. Именно поэтому медицинские «Волги» поначалу не пришлись ко двору. Но так как санитарные УАЗы предназначались в основном для армии, а медицинских РАФов выпускали так мало, что на огромную страну их не хватало, реальной альтернативы «Волге» просто не было.

 Похожая ситуация сохранялась почти полтора десятилетия, что вынудило Горьковский автозавод разработать медицинский автомобиль на базе новой «Волги» — ГАЗ-24. Модификация с кузовом универсал появилась в производственной программе завода лишь через три года после начала выпуска базовой модели с кузовом седан. Три года парк медицинских автомобилей в стране обновлялся только за счет немногочисленных РАФов. Неудивительно, что в этой ситуации санитарные машины ГАЗ-24-03 были встречены более благосклонно, чем ГАЗ-22Б.

На многих городских подстанциях скорой медицинской помощи автомобили ГАЗ-24-03 «Волга» работали наравне с «рафиками» и постоянно выезжали на срочные вызовы. И это несмотря на то, что изначально они предназначались для более спокойной работы в качестве санитарного транспорта и автомобиля неотложной медицинской помощи (что и понятно, ведь никакой серьезной помощи пациенту в низком и тесном салоне «Волги» медики оказать не могли просто физически). Даже поставить элементарную капельницу не было возможности, не говоря уж о том, чтобы проводить в машине реанимационные действия.

 В 1976 г. в Елгаве, недалеко от Риги, были введены в строй новые корпуса завода РАФ, где приступили к изготовлению микроавтобусов РАФ-2203, и ситуация с полноценными автомобилями скорой медицинской помощи существенно улучшилась. «Волги» все чаще стали применяться по своему прямому назначению — в качестве дежурной машины у поликлиники или «хозяйки» при больнице. Впрочем, оказалось, что санитарные «Волги» вполне конкурентоспособны. Даже с наступлением рыночных отношений они не сошли со сцены. Ларчик открывался просто: это были самые дешевые медицинские автомобили на рынке, к тому же автохозяйства, длительное время эксплуатирующие «Волги» и РАФы, накопили огромный опыт по ремонту и обслуживанию машин именно этих марок (напомним, что у них, по сути, общая агрегатная база).

 Санитарные «Волги» продолжали покупать даже после появления медицинских «ГАЗелей» и «Соболей», так как для службы неотложной помощи эти машины оказались слишком прожорливы.

 «Волги» пользовались популярностью и у семейных докторов. Кроме того, что они доставляли врача к пациенту, в них в случае необходимости можно было транспортировать лежачего больного в медицинское учреждение, что практически невозможно сделать в обычном легковом автомобиле.

 Выпуск санитарных «Волг» продолжался на Горьковском автозаводе вплоть до 2009 г. Причем последними серийными «Волгами» стали именно санитарные ГАЗ-310231, изготовленные по заказу «Моссанавтотранса».

 Интересно, что в 2000-х производство медицинских «ГАЗелей» и «Соболей» Горьковский автозавод практически отдал на откуп сторонним компаниям. ГАЗ делал цельнометаллический фургон, а его переоборудованием в медицинский автомобиль занимались специализированные предприятия, так как потребителей перестали устраивать стандартные машины скорой помощи. Каждый регион и каждый потребитель предъявлял собственные требования к планировке салона и применяемому оборудованию, поэтому производить такие машины в условиях массовой конвейерной сборки стало просто невозможно.

**«Волга» ГАЗ-22 — первый отечественный универсал, пригодный для медицинской службы.**

*Автор М. А. Шелепенков.*

 Опытные образцы автомобилей на базе «Волги» с кузовом универсал, в том числе в санитарном исполнении, появились в конце 1960-го. Внешне они ничем не отличались от седана того же года выпуска — ГАЗ-21И, так называемого «второго выпуска». В серийное производство универсалы и санитарные машины пошли в 1962 г., практически одновременно с модернизированными седанами ГАЗ-21Л («третья серия»), соответственно, оформление серийных универсалов несколько отличалось от опытных образцов. Санитарный вариант «Волги» получил наименование ГАЗ М-22Б. Его внутреннее пространство в целом повторяло планировку медицинского ЗиМ-12Б. В то же время «Волга» отличалась меньшим собственным весом, большей маневренностью и скоростью, а главное, в производстве обходилась дешевле.

 Кузов санитарной «Волги» был разделен стеклянной перегородкой на две части: кабина водителя и санитарное помещение с двумя откидными сиденьями (друг за другом) для медицинского персонала и носилками, которые устанавливались и крепились на специальных направляющих на полу кузова. Переднее сиденье складывалось к перегородке кабины, открывая доступ ко второму. На перегородке размещался откидной столик для лекарственных препаратов.

 Дверь в торце кузова, через которую грузились носилки, состояла из двух половинок — такая конструкция была предпочтительней, чем открывающаяся крышка багажника на ЗиМ-12Б. На нижней створке закреплялись направляющие полозья, по которым в салон задвигались носилки на резиновых роликах.

 Относительно небольшие размеры санитарного помещения (меньше, чем у других отечественных автомобилей подобного назначения) потребовали применения специальных носилок из дюралюминиевых труб с натянутым между ними брезентовым полотнищем и выдвижными ручками: они короче стандартных на 245 мм (с вдвинутыми ручками), а также легче и удобнее. Напомним, что в то время стандартными считались деревянные, нескладывающиеся носилки.

 Запасное колесо и шоферский инструмент размещались в нише проема задней двери, с левой стороны кузова. Изнутри кузова ниша отгораживалась от санитарного помещения специальным металлическим кожухом.

 Все боковые стекла в санитарном отсеке выполнялись непрозрачными, молочно-матовыми. Стекла перегородки кабины водителя и задней подъемной створки кузова оставались прозрачными и обычно закрывались шторками.

 От грузопассажирского универсала санитарная «Волга» отличалась подвеской и шинами, которые были позаимствованы у обычного седана. Объяснялось это тем, что масса даже полностью загруженной санитарной машины все равно оставалась меньше полной загрузки универсала (универсал был рассчитан на перевозку пяти человек и 176 килограммов груза, в то время как санитарная версия максимально вмещала лишь пятерых пассажиров). Применение подвески и шин от легкового седана позволило несколько улучшить плавность хода медицинской машины.

 Из дополнительного оборудования на левое переднее крыло устанавливалась поворотная фара-искатель, до которой водитель мог дотянуться рукой через опущенное окно в своей двери, а на крыше машины — фара с опознавательным красным крестом. Изображение «красного креста» также наносилось на передние двери и стекло задней торцевой двери. Все остальные надписи («санитарная», «скорая медицинская помощь» и т.д.) на машинах появлялись уже в процессе эксплуатации.

 Также предусматривалась возможность установки на машину радиостанции двухсторонней связи с центральной диспетчерской «Скорой помощи», но эти работы выполнялись по мере необходимости уже вне завода.

 После запуска в феврале 1965 г. усовершенствованной базовой модели ГАЗ-21Р «Волга», изменился индексу санитарной модификации — ГАЗ-22Д. Внешних отличий модели ГАЗ-22Б и ГАЗ-22Д не имели.

 С 1962 по 1965 г. на заводе в небольшом количестве выпускались также санитарные машины с форсированным двигателем мощностью 80 л.с. и улучшенной отделкой кузова, предназначенные для экспорта — ГАЗ-22БК и ГАЗ-22БМ. Кроме того, существовали экспортные тропические варианты ГАЗ-22БКЮ и ГАЗ-22БМЮ, а также (с 1965 по 1970 г.) ГАЗ-22Е — экспортный с форсированным двигателем и ГАЗ-22ЕЮ — экспортный тропический с форсированным двигателем.

 На протяжении нескольких десятилетий легковые автомобили марки ГАЗ верой и правдой служили медикам, не только в нашей стране, но и за рубежом.