**04-225 ПАЗ-652В 4х2 войсковой санитарный автобус для военного времени, эваковместимость от 18 до 25 раненых или поражённых, дверей 2+1, полный вес 6.7 тн, ГАЗ-652 90 лс, 80 км/час, опытный 1 экз., ПАЗ г. Павлово на Оке, 1959 г.**



 Благодаря созданию этого опытного автобуса и его полноценным испытаниям все пассажирские автобусы ПАЗ получили штатные закладные детали для монтажа комплектов ТСО, а потому нужда в постановке на конвейер в мирное время отдельной санитарной модификации для работы в эвакопунктах в случае войны отпала сама собой.

**Изготовитель:** Павловский автобусный завод имени А.А. Жданова Управления автомобильной промышленности Горьковского СНХ.

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

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

 В 1958 году по техническому заданию ГВМУ и АВТУ МО СССР был разработан проект санитарной модификации автобуса ПАЗ-652. Целью работы являлась адаптация к автобусу типового санитарного оборудования (ТСО), которое впоследствии можно было бы использовать для переделки пассажирских машин и использовании их в особый период для эвакуации больных и раненых.

 Осенью 1959 года был изготовлен опытный образец, получивший обозначение ПАЗ-652В. В качестве штатного оснащения был использован комплект унифицированного санитарного оборудования ЗиЛ-158С, подвергнутого некоторым доработкам в ходе монтажа. В салоне при различных конфигурациях ТСО могли разместиться 18 или 25 человек (соответственно, 14 на носилках + 4 сидячих или 9 на носилках + 16 сидячих). В комплект оборудования входили складные скамейки, носилки, элементы их крепежа (разъемные дуги с кронштейнами и ремнями), предметы ухода за ранеными, направляющие салазки для носилок и маскировочные шторки на окнах и перегородке водителя. С той же целью светомаскировки на автобусе были закрашены иллюминаторы в скатах крыши и боковые окна в задней панели, а декоративные элементы кузова были покрашены в один цвет с кузовом — защитный. Опознавательный знак Красного креста располагался по всем бортам и на крыше. Интересным нюансом данного образца также являлся лючок приточной вентиляции над рейсоуказателем, который впоследствии будет внедрен на серийных машинах.

 До начала 1960 года ПАЗ-652В успел пройти междуведомственные испытания, в том числе на базе ЦНИИВМ (г. Москва) и школ сержантского состава медицинской службы в Ленинградской области и Рязани. Их результаты показали пригодность автобусов ПАЗ-652 для работы в качестве санитарных. Это позволило внедрить в серийное производство специальные закладные детали в салоне для установки ТСО. Кстати, сам комплект ТСО также был доработан с учетом нюансов конструкции ПАЗ-652.

*Из христоматийного труда Дементьева Д.А. и Маркова Н.С. «Автобусы ПАЗ. История и современность», в 2 кн. Книга 1. - Москва, 2013.*

 Отдельное обозначение получила и версия автобуса, приспособленная для перевозки больных и раненных - ПАЗ-652В, хотя оно относится лишь к опытному образцу построенного осенью 1959 года автобуса. Для него использовался комплект типового санитарного оборудования (ТСО), изготовленный на ЗиЛе. Автобус мог перевозить либо 18 человек (14 на носилках, 4 сидя), либо 25 (9 на носилках, 16 сидя). Эта машина проходила войсковые испытания по программам ГВМУ и АВТУ МО СССР с 14 ноября по 23 декабря 1959 года в Павлово, а также на базе школ сержантского состава медицинской службы № 1 ЛенВО (Красное село) и № 2 МВО (Рязань). По результатам испытаний было рекомендовано применение автобусов ПАЗ-652 в качестве санитарных. Впоследствии все пассажирские автобусы ПАЗ получили штатные закладные детали для монтажа ТСО, а его установка осуществлялась на местах и, само собой, без каких-

либо изменений индекса. Не получил отдельного индекса и медицинский вариант автобуса, переоборудованного силами КЭО в 1963 году по заказу Института переливания крови.

*Источники: Большая медицинская энциклопедия. Том 1/Главный редактор академик Б. В. Петровский; издательство «Советская энциклопедия»; Москва, 1974.*

**Пассажирские автобусы, оборудованные для перевозки пораженных и больных**. Все типы отечественных пассажирских автобусов можно с помощью универсального сан. оборудования (УСО) переоборудовать в автобусы для эвакуации пораженных и больных.

 Комплект УСО состоит из двух секций (каждая позволяет разместить 9 чел. на носилках в три яруса). Секции собираются из раздвижных металлических дуг и брезентовых лямок со специальным креплением для унифицированных сан. носилок и устанавливаются внутри автобусов. В комплект УСО входят светомаскировочные шторы, бачки для питьевой воды, подкладные судна и мочеприемники. Автобусы имеют вмонтированные (на заводах) закладные детали, к к-рым после демонтажа сидений, поручней и других элементов внутреннего оборудования автобусов крепятся одна — три секции УСО или только часть их. Осваивается выпуск нового упрощенного типового санитарного оборудования (ТОО), комплект которого состоит из трех одинаковых секций.

 Каждая секция позволяет разместить на носилках 9 пораженных и больных. Бригада из трех человек может переоборудовать автобус с установкой одной секции за 11/2 — 2 часа.

**Эваковместимость основных типов автобусов при различных вариантах размещения**

|  |  |
| --- | --- |
| Варианты размещения | Вместимость различных типов санитарных автомобилей (в количестве чел.) |
| ПАЗ - 651, КАвЗ - 651 | КАвЗ - 685 | ПАЗ - 652 | ПАЗ - 672 | ЗиЛ - 158, ЛиАЗ - 158В | ЛАЗ - 695 | ЛАЗ - 695М | ЛиАЗ - 677 | КАвЗ - 3100 |
| 1-й вариант (всего) в том числе на носилках сидя  | 13 9 4 | 1394 | 18144 | 18144 | 22202 | 25187 | 25187 | 29245 | 28244 |
| 2-й вариант (всего) в том числе на носилках сидя  | 15 3 12 | 17512 | 24816 | 25916 | 321022 | 331023 | 331023 | 391425 | 391425 |

В целях создания необходимых условий для размещения пораженных на носилках и удобства их обслуживания во время эвакуации при проектировании закладных деталей для переоборудования автобусов соблюдается оптимальная ширина поперечных и продольных проходов (не менее 350 *мм*) и выдерживается расстояние между полом, нижним и последующими ярусами (не менее 450 — 500 *мм*).

Для уменьшения продольных перемещений головные концы носилок размещаются выше ножных на 3—4°.

Наиболее распространенными типами пассажирских автобусов, которые можно легко приспособить для мед. эвакуации, являются автобусы Павловского автозавода ПАЗ-672 и автобусы Львовского автозавода ЛАЗ-695. Погрузка и выгрузка носилочных пораженных и больных в автобусы ПАЗ-672 производится четырьмя санитарами через задний погрузочный люк (для облегчения подачи носилок внутрь автобуса имеются направляющие металлические полозы), а в автобусы ЛАЗ-695 — производится через специальный люк в передней части автобуса.